

1. Zur Frage der groben Fahrlässigkeit bei Einflug in schlechtes Wetter.

2. Ein verantwortlicher Pilot darf sich nicht auf einen auf dem Co-Piloten-Sitz mitfliegenden Fluglehrer verlassen.

Angewandte Normen: §§ 2, 3, 28, 29 LuftVO; §§ 823, 387 BGB; § 67 VVG

Gericht: OLG Köln, Urteil vom 24.4.1980, 5 U 32/79

Veröffentlicht in: VersR 1982 S. 251

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin (Kl.) verlangte als alleinige Erbin ihres am 21.12.1974 bei einem Flugzeugabsturz ums Leben gekommenen Enkels R. von der bekl. Versicherung (Bekl.) Zahlung von 35.000 DM aus der Sitzplatz-Luftunfallversicherung.

Die Bekl. hatte an die Halterin der Unglücksmaschine, die Fa. J., knapp 98.900 DM bezahlt. aus einer mit dieser abgeschlossenen Luftkaskoversicherung 98.900 DM gezahlt und die Versicherungssumme von 35.000 DM für die Sitzplatz-Unfallversicherung bezüglich des Erblassers R. freigegeben. Sie rechnete aber mit den aus der Kaskoversicherung nach § 67 VVG auf sie übergegangenen Ersatzansprüchen der Fa. J. auf mit der Begründung, R. sei der verantwortliche Pilot gewesen und habe den Unfall durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt; er sei weitergeflogen, obwohl die Sichtflugbedingungen nicht mehr gegeben gewesen seien.

Das LG hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Kl. blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Die von der Kl. geltend gemachte Forderung auf Zahlung von 35.000 DM aus der Sitzplatz-Unfallversicherung ist durch Aufrechnung erloschen (§ 389 BGB). Die Bekl. hatte durch Leistung der Kaskoversicherungssumme von 98.900 DM an die VN, die Fa. J., von dieser gem. § 67 VVG die gegen den für die Zerstörung des Flugzeugs nach § 823 BGB verantwortlichen Flugzeugführer R. bestehenden Ersatzansprüche erworben. Sie konnte mit dieser Forderung gegen die der Kl. als Alleinerbin zustehende Unfallversicherungsforderung wirksam aufrechnen (§ 387 BGB) ...

R. war der verantwortliche Luftfahrzeugführer während des Unfallflugs am 21.12.1974 ...

Demnach hatte er nach § 3 LuftVO das Entscheidungsrecht über die Führung des Luftfahrzeugs. Er hatte die während des Flugs aus Gründen der Sicherheit notwendigen Maßnahmen zu treffen und dafür zu sorgen, daß u. a. die Vorschriften der Luftverkehrsordnung (LuftVO) über den Betrieb von Luftfahrzeugen eingehalten

wurden. Unter diesen Voraussetzungen hat der Pilot R. zumindest aus zwei Gründen fehlerhaft und grob fahrlässig gehandelt. Er hat sich entgegen der bei der wettermäßigen Flugvorbereitung empfohlenen Rhein-Main-Talstrecke nicht an diese gehalten und ist außerdem nicht rechtzeitig umgekehrt, als die Sichtflugbedingungen nicht mehr gegeben waren.

Obwohl der Flug nach Sichtflugregeln durchgeführt wurde und dem Piloten bei Einholung der Wetterberatung ca. 20 Minuten vor dem Start die bedenkliche Wetterlage im Bereich des rheinischen Schiefergebirges mitgeteilt und er besonders darauf hingewiesen wurde, daß der Feldberg im Taunus Nebel melde, hielt sich R. nicht an den ausdrücklich empfohlenen Flugweg, sondern flog in das ungünstige Wettergebiet des Taunus ein, um offenbar auf dem kürzeren Weg H. zu erreichen ...

Das Verlassen der empfohlenen Fluglinie im Rhein-Main-Tal ist dem Piloten R. auch als grobe Fahrlässigkeit anzulasten. R. konnte subjektiv voraussehen, daß der Weiterflug durch den Taunus, für den nach den eingeholten Wetterauskünften durchweg keine Sichtflugbedingungen herrschten und dessen unterschiedliche Höhenzüge unter diesen Umständen besonders gefährlich waren, leichtsinnig war und zwangsläufig beträchtlich erhöhte Flugrisiken in sich barg. Diese Risiken blieben auch dann nicht mehr überschaubar und beherrschbar, wenn man unterstellt, R. habe im ungünstigsten Fall umkehren wollen.

Mit dem Einfliegen in das ungünstige Wettergebiet des Taunus war nicht mehr die Gewähr für ein gefahrloses Verlassen dieses Gebiets gegeben. Denn auch bei einer Kursänderung oder gar einer Umkehr mußte mit Sichtbehinderungen bei der vorhergesagten Wetterlage, die im Taunus ungünstig und teils instabil (Nebeltreiben) war, gerechnet werden.

Da die Flugkorrektur nicht notwendig war und mit Rücksicht auf die markante Rheinlinie jeglicher Anhaltspunkt fehlt, daß R. im Zeitpunkt der Kursänderung die Orientierung verloren hatte, bleibt nur die Annahme, daß R. sich bewußt auf die naheliegenden Gefahren einließ. Ihn entlastet auch nicht, daß auf dem Copilotensitz der ältere Berufspilot und Fluglehrer K. saß. Da dieser nicht verantwortlicher Flugzeugführer war und auch nicht den Weiterflug nach Instrumentenflugbedingungen eingeleitet und übernommen hatte, wäre nur denkbar, daß er R. den Rat gegeben oder ihn

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

sogar aufgefordert hat, den erfolgten Flugweg zu nehmen. Abgesehen davon, daß diese Annahme spekulativ ist und es sehr zweifelhaft erscheint, daß K. als der erfahrenere Pilot allein von sich aus ausdrücklich auf die gefährliche Änderung des Flugwegs gedrungen haben sollte, könnte dies, wenn es tatsächlich geschah, R. nicht entschuldigen. Denn die mit einem Sichtflug durch das ungünstige Wettergebiet verbundene Gefahr war für einen Luftfahrzeugführer zu offenkundig, als daß sie, bei allem Respekt gegenüber einem erfahrenen Berufspiloten und Fluglehrer, hätten ausgeräumt werden können.

Dies muß unbedenklich auch für den Piloten R. gelten, der eine nicht unbeträchtliche Flugerfahrung besaß und überdies, wie die Bekl. unwidersprochen vorgetragen hat, zum Zeitpunkt des Unglücks bereits die theoretische Prüfung für Berufsflugzeugführer Klasse II bestanden hatte. Danach hätten die einfachsten Überlegungen, von denen der Pilot R. als verantwortlicher Flugzeugführer in keinem Fall entbunden war, bereits die Gefährlichkeit der Kursänderung offenbart. Ein etwaiges blindes Vertrauen auf Ratschläge des Copiloten K. und auf seine Hilfeleistung in kritischen Flugsituationen hätte ebenso eine Leichtfertigkeit des Piloten R. bedeutet, der damit seine Aufgabe und Verantwortung als erster Luftfahrzeugführer sträflich vernachlässigt hätte. Selbst wenn man schließlich davon ausginge, R. sei nach der Einweisung am 20.12. noch nicht ausreichend mit dem Flugzeugtyp vertraut gewesen und habe deshalb K. mitgenommen, könnte dies nur bedeuten, daß er in der technischen Handhabung des Flugzeugs des Rates und der Anleitung des Copiloten bedurft und ihm insoweit vertraut hätte. Von der Beachtung der grundsätzlichen Flugregeln, insbesondere hier der Sichtflugregeln, die dem verantwortlichen Flugzeugführer R. oblag und unabhängig vom fraglichen Flugzeugtyp galt, hätte ihn dies nicht entbunden.

Das zweite grob fahrlässige Fehlverhalten des Piloten R. ist darin zu sehen, daß er nicht sofort umgekehrt ist, als die Sichtflugbedingungen nicht mehr vorlagen. Die Sichtflugregeln nach der LuftVO setzen voraus (§ 29), daß der Pilot Flugsicht von mindestens 1,5 km und außerdem Erdsicht hat; ferner darf er mit dem Flugzeug nicht die Wolken berühren. Sobald ein Pilot in ein Schlechtwettergebiet kommt, in dem diese Bedingungen nicht mehr gegeben sind, darf er dort nicht mehr fliegen. Er muß also landen oder das Schlechtwettergebiet schnellstens verlassen und dort hinfliegen, wo wieder Sichtflugbedingungen herrschen. Keine dieser Möglichkeiten hat R. wahrgenommen, obwohl er in dem Unfallgebiet in den Wolken bzw. im Nebel flog bei einer Sichtweite von 100 m, die weder Flugsicht noch Erdsicht ermöglichte (wird ausgeführt).

Da zu Sichtflug überdies gehört, daß 1,5 km Flugsicht also auch nach vorn gegeben ist, hätte R. vor einer auftauchenden Nebelwand umkehren müssen, zumal er nach der Wetterauskunft nicht darauf vertrauen konnte, es handele sich um eine nur einmalige, kurzfristige und damit ungefährliche Sichtbehinderung, die schnell wieder Sichtflugbedingungen weichen würde.

Das Vorbringen der KI., der Höhenmesser der Unglücksmaschine sei defekt gewesen und habe eine zu große Höhe von 200 bis 300 Fuß angezeigt, berührt nicht das Fehlverhalten des Piloten R., die Sichtflugbedingungen mißachtet zu haben. Das Vertrauen in den Höhenmesser ersetzt nach den Vorschriften der LuftVO nicht die Beachtung der Sichtflugregeln.

R. handelte auch grob fahrlässig, als er nach dem Wegfall der Sichtflugbedingungen nicht sofort umkehrte. Sein Verhalten ist als leichtfertig und verantwortungslos zu bezeichnen, weil die Gefahr, in den Wolken und im Nebel Sicht und Orientierung zu verlieren und abzustürzen, naheliegt und im Bereich eines Mittelgebirges bei Flügen in mäßiger Höhe sogar besonders groß ist. R. mußte klar sein, daß er die für ihn geltenden Sichtflugregeln mißachtete. Für ihn bestanden nach der Flugberatung keine Anhaltspunkte für die Annahme, daß er schnell wieder in besseres Wetter kommen würde. Da er vorgewarnt war, konnte der Beginn der Schlechtwetterzone ihn auch nicht überrascht haben. Der Weiterflug in dieser Situation war sehr leichtsinnig, und auch hier kann ein etwaiger dahin gehender Ratschlag des Copiloten K. den Verschuldensgrad des verantwortlichen Piloten R. nicht mindern. Dieser konnte und mußte ohne weiteres einsehen, daß ein solcher, gegen elementare Regeln des Sichtflugs verstößender Ratschlag gefährlich war und nicht befolgt werden durfte.

Das grob fahrlässige Fehlverhalten des Piloten R. ist auch ursächlich für den Flugzeugabsturz gewesen. Es sind keine Anzeichen für einen technischen Defekt des Flugzeugs vorhanden. Dies folgt aus dem Untersuchungsbericht des Luftfahrtbundesamtes, der keinen Bedenken begegnet. Ein möglicher Defekt des Höhenmessers würde nicht die Ursächlichkeit des Fehlverhaltens des Piloten für den Absturz der Maschine ausräumen; denn bei Beachtung der Sichtflugregeln wären von der tatsächlichen Höhe abweichende Angaben des Höhenmessers unschädlich geblieben. Flug- und Erdsicht hätten wesentliche Fehleinschätzungen der Höhe und vor allem Baum- und Erdberührung und damit den Absturz des Flugzeugs vermieden.