

TE OGH 1980/12/17 1Ob19/80

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 17.12.1980

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Schragel als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Petrasch, Dr. Schubert, Dr. Gamerith und Dr. Hofmann als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Parteien 1) H*, 2) mj S*, 3) mj G*, sämtliche in *, Zweit- und Drittkläger vertreten durch den Kollisionskurator Dr. Heinz Volker Strobl, Rechtsanwalt in Wien, dieser und die Erstklägerin vertreten durch Dr. Horst Hoskovec, Rechtsanwalt in Wien, und des auf Seite der Kläger beigetretenen Nebenintervenienten Dr. J*, vertreten durch Dr. Friedrich Fenzl, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei Republik Österreich, vertreten durch die Finanzprokuratur in Wien 1., Rosenbursenstraße 1, und den auf ihrer Seite beigetretenen Nebenintervenienten Ö*, vertreten durch Dr. Josef Lenz, Rechtsanwalt in Wien, wegen 413.944,60 S samt Nbg, monatlichen Renten von 1.430,70 S, 2.146 S und 2.146 S sowie Feststellung, infolge Rekurses der beklagten Partei gegen den Beschluss des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 17. März 1980, GZ 14 R 28/80-56, womit das Urteil des Landesgerichts für ZRS Wien vom 11. Dezember 1979, GZ 40 a Cg 537/76-52, aufgehoben wurde, folgenden

Beschluss

gefasst:

Spruch

Dem Rekurs wird nicht Folge gegeben.

Die Rekurskosten sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Die Erstklägerin ist die Witwe, Zweit- und Drittkläger sind die Waisen nach dem am 15. April 1967 beim Absturz eines von der beklagten Partei, der Republik Österreich, einerseits im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung gehaltenen und andererseits durch die Prüfstelle für Luftfahrzeuge in Vollziehung der Gesetze laufend zu überprüfenden Segelflugzeuges als Flugschüler getöteten Ing. W*. Ursache des Absturzes war nicht ein Verschulden des Piloten oder des anschleppenden Windenfahrers, sondern ein Abbruch der linken Tragfläche des zuletzt am 9. Februar 1967 von der Prüfstelle nur visuell überprüften Flugzeugs.

In der Klage brachten die Kläger vor, ihr Ehemann bzw Vater sei auf dem Segelflugfeld Spitzerberg als Flugschüler bei Verwendung eines Segelflugzeuges verunglückt, dessen Eigentümer und Halter die Republik Österreich, Bundesministerium für Unterricht, gewesen sei. Das Lufttüchtigkeitszeugnis sei am 9. August 1962 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in Wien ausgestellt worden, das als oberste Luftfahrtbehörde dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen angegliedert sei. Am 9. Februar 1967 habe die ebenfalls diesem Bundesministerium

unterstehende Prüfstelle für Luftfahrzeuge und Geräte die letzte Nachprüfung vor dem Unfall durchgeführt, die nächste hätte am 15. März 1968 erfolgen sollen. Zu dem Unfall wäre es nicht gekommen, wenn das Flugzeug wenigstens bei der letzten Überprüfung nicht nur visuell geprüft worden wäre, sondern auch eine magnetische Rissprüfung vorgenommen worden wäre. Das Bundesministerium sei als oberste Luftfahrtbehörde auch verpflichtet gewesen, längst neue Prüfvorschriften zu erlassen, die der heutigen Zeit und den heutigen Erkenntnissen angepasst seien. Im Sinne des § 8 AHG hätten die Kläger die Beklagte aufgefordert, ihren Schadenersatzanspruch anzuerkennen. Mangels Antwort begehrten die Kläger den Zuspruch von (insgesamt, ohne nähere Aufteilung) 63.890 S an rückständigen Renten und eine laufende Monatsrente von 1.545,40 S 14mal jährlich; ein Feststellungsbegehren wurde nicht gestellt. In der Klage brachten die Kläger vor, ihr Ehemann bzw Vater sei auf dem Segelfluggeld Spitzerberg als Flugschüler bei Verwendung eines Segelflugzeugs verunglückt, dessen Eigentümer und Halter die Republik Österreich, Bundesministerium für Unterricht, gewesen sei. Das Lufttüchtigkeitszeugnis sei am 9. August 1962 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in Wien ausgestellt worden, das als oberste Luftfahrtbehörde dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen angegliedert sei. Am 9. Februar 1967 habe die ebenfalls diesem Bundesministerium unterstehende Prüfstelle für Luftfahrzeuge und Geräte die letzte Nachprüfung vor dem Unfall durchgeführt, die nächste hätte am 15. März 1968 erfolgen sollen. Zu dem Unfall wäre es nicht gekommen, wenn das Flugzeug wenigstens bei der letzten Überprüfung nicht nur visuell geprüft worden wäre, sondern auch eine magnetische Rissprüfung vorgenommen worden wäre. Das Bundesministerium sei als oberste Luftfahrtbehörde auch verpflichtet gewesen, längst neue Prüfvorschriften zu erlassen, die der heutigen Zeit und den heutigen Erkenntnissen angepasst seien. Im Sinne des Paragraph 8, AHG hätten die Kläger die Beklagte aufgefordert, ihren Schadenersatzanspruch anzuerkennen. Mangels Antwort begehrten die Kläger den Zuspruch von (insgesamt, ohne nähere Aufteilung) 63.890 S an rückständigen Renten und eine laufende Monatsrente von 1.545,40 S 14mal jährlich; ein Feststellungsbegehren wurde nicht gestellt.

Bei der Verhandlungssatzung vom 14. September 1970 traf infolge Nichterscheinens der Parteien Ruhen des Verfahrens ein. Nach dem vorliegenden Schriftwechsel hatte der damalige Klagevertreter der Finanzprokurator den Vorschlag unterbreitet, bis zur Beendigung des Rechtsstreits mit der AUVA aus ökonomischen Gründen Ruhen eintreten zu lassen, weil der genannte Sozialversicherungsträger wegen des gleichen Vorfalls ebenfalls eine Klage im Amtshaftungsverfahren eingebracht habe und in diesem Rechtsstreit die Frage der Haftung der Republik Österreich geklärt werde. Die Finanzprokurator hatte sich mit einem Ruhen „im Sinn Ihres Schreibens“ durch beiderseitige Nichtverrichtung der Verhandlung einverstanden erklärt.

Am 14. September 1976 stellten die Kläger unter gleichzeitiger Bevollmächtigung eines anderen Rechtsanwalts den Antrag auf Fortsetzung des Verfahrens und brachten vor, dass neben dem in der Klage bezeichneten Rechtsgrund der Amtshaftung die Haftung der Beklagten im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung in Betracht komme, weil der Flugzeugabsturz während eines entgeltlichen Ausbildungsflugs in der Bundessportschule Spitzerberg erfolgte, welche dem Bundesministerium für Unterricht unterstehe. Selbstverständliche Nebenpflicht der Republik Österreich aus dem entgeltlichen Flug- und Ausbildungsvertrag sei die Beistellung eines flugtüchtigen Gerätes gewesen, doch stünde dem Gelingen eines Entlastungsbeweises nach § 1298 ABGB eine Reihe von Umständen entgegen. Vorsichtshalber werde behauptet, dass der frühere Klagevertreter seit Beginn des Ruhens des Verfahrens bis 1976 nachhaltig Vergleichsverhandlungen mit der Beklagten geführt habe. Wegen allfälliger fehlerhafter Vertretung verkündeten die Kläger aber ihrem früheren Vertreter zugleich den Streit. Am 14. September 1976 stellten die Kläger unter gleichzeitiger Bevollmächtigung eines anderen Rechtsanwalts den Antrag auf Fortsetzung des Verfahrens und brachten vor, dass neben dem in der Klage bezeichneten Rechtsgrund der Amtshaftung die Haftung der Beklagten im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung in Betracht komme, weil der Flugzeugabsturz während eines entgeltlichen Ausbildungsflugs in der Bundessportschule Spitzerberg erfolgte, welche dem Bundesministerium für Unterricht unterstehe. Selbstverständliche Nebenpflicht der Republik Österreich aus dem entgeltlichen Flug- und Ausbildungsvertrag sei die Beistellung eines flugtüchtigen Gerätes gewesen, doch stünde dem Gelingen eines Entlastungsbeweises nach Paragraph 1298, ABGB eine Reihe von Umständen entgegen. Vorsichtshalber werde behauptet, dass der frühere Klagevertreter seit Beginn des Ruhens des Verfahrens bis 1976 nachhaltig Vergleichsverhandlungen mit der Beklagten geführt habe. Wegen allfälliger fehlerhafter Vertretung verkündeten die Kläger aber ihrem früheren Vertreter zugleich den Streit.

Am 1. Oktober 1976 teilten die Kläger mit, dass die Genehmigung der Prozessführung durch das PflEGsgericht

eingeholt werde. Dieses bestellte am 11. November 1976 Rechtsanwalt Dr. Heinz Volker Strobl zum Kollisionskurator der Zweit- und Drittkläger, weil die Erstklägerin als Mutter und Vormünderin die Klagsbeträge nicht auf die einzelnen Kläger aufgegliedert habe und so eine Interessenkollision zwischen der Mutter und Vormünderin einerseits und den von ihr vertretenen Kindern andererseits im Hinblick auf die zu treffende Aufteilung der eingeklagten Beträge (Kollision im inneren Verhältnis der klagenden Parteien) gegeben sei. Mit Beschluss vom 12. November 1976 genehmigte das Vormundschaftsgericht die Klagsführung in Ansehung der beiden minderjährigen Kläger. Der Kollisionskurator teilte sodann über Aufforderung des Prozessgerichts mit, dass er der Klagsführung durch die bisherigen Rechtsvertreter zustimme, und erteilte dem nunmehrigen Klagevertreter auch selbst Prozessvollmacht.

In der Tagsatzung vom 23. Mai 1977 erklärte der Klagevertreter, dass das Klagebegehren auf die mangelhafte Überprüfung des Flugzeugs am 9. Februar 1967 gestützt werde. In der folgenden Tagsatzung vom 22. Dezember 1977 dehnte er das Klagebegehren unter nunmehriger Aufschlüsselung der Beträge auf die einzelnen Kläger auf zusammen 413.944,60 S und eine laufende Monatsrente von zusammen 5.722,70 S 14mal jährlich ab 1. Juli 1976 aus und erhob erstmals ein Feststellungsbegehren. Der Sachverständige Prof. Dipl.-Ing. Dr. Z* verwies in seinem schriftlichen Gutachten vom 14. Juni 1978 ua auf eine Stellungnahme des Bundesamts für Zivilluftfahrt im Verwaltungsakt dieser Behörde, wonach anlässlich des Abschlusses der Nachprüfung des Flugzeugs der Halter des Luftfahrzeugs angewiesen worden sei, im Hinblick auf den bei einem anderen Flugzeug der gleichen Type festgestellten Riss die Holmbrücke ständig, aber insbesondere nach besonderen Beanspruchungen wie harten Landungen, unter Kontrolle zu halten, um einer Rissbildung zeitgerecht zu begegnen, und dass sich im gleichen Aktendeckel eine maschinschriftliche Notiz ohne Unterschrift befinde, wonach anlässlich des Prüffluges am 9. Februar 1967 im Hinblick auf die vorerwähnten Überlegungen das Personal der Bundessportschule Spitzerberg als Vertreter des Halters mündlich durch das Prüforgang PflUG 11 im Beisein PflUG 21 instruiert worden sei, in Abständen von etwa einer Woche oder nach harten Landungen die Holmbrücken-Anschlusspunkte auf Rissbildung zu kontrollieren und bei Auftreten eines diesbezüglichen Verdachts umgehend die PflUG zu verständigen. Ob diese in den beiden Schriftstücken behaupteten Prüfanweisungen befolgt worden seien und welche Ergebnisse diese Prüfungen ergeben hätten, könne der derzeitigen Aktenlage nicht entnommen werden. Welchen Prüfern des Bundesamts die beiden Zahlen zuzuordnen seien, könnte durch Anfrage an das Bundesamt für Zivilluftfahrt geklärt werden. Die Kläger stützten in der folgenden Tagsatzung vom 16. November 1978 das Klagebegehren auch noch auf die Haftung der Republik Österreich aus dem Vertrag betreffend Benützung des Flugzeugs, weil die Republik Österreich als Vertragspartner des Verunglückten es unterlassen habe, die wöchentlichen Prüfungen bzw Prüfungen nach harten Landungen durchzuführen und so dafür zu sorgen, dass Ing. W* flugtaugliches Gerät zur Verfügung gestellt werde; von diesen Umständen habe die Klägerin Kenntnis erst durch die Aussage des Ing. H* erhalten, sodass keine Verjährung gegeben sei. Der genannte Zeuge hatte bei seiner Vernehmung am 22. Dezember 1977 über eine solche Weisung an das Personal der Segelflugschule allerdings nichts ausgesagt, sondern nur bekundet, dass er als Prüfer des Bundesamts für Zivilluftfahrt die Weisung gehabt habe und auch danach vorgegangen sei, wegen der bei dem anderen Flugzeug der Type festgestellten Mängel bei Prüfungen insbesondere auf Risse in diesem Bereich zu achten.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren, soweit der Titel der Amtshaftung gestützt wurde, auf Grund der Feststellung ab, dass den Klägern der Beweis nicht gelungen sei, der zum Abbruch der Tragfläche führende Riss sei schon bei der Prüfung am 9. Februar 1967 vorhanden gewesen; die nach dem damaligen Stand der Technik allerdings mögliche und zumutbare Überprüfung durch andere Verfahren wäre daher nicht geeignet gewesen, einen Mangel zu erkennen. Soweit das Klagebegehren im Zuge des Verfahrens auf den weiteren Rechtstitel der Vertragshaftung gestützt wurde, sei die von der beklagten Partei eingewendete Verjährung eingetreten.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Kläger Folge und hob das Ersturteil unter Rechtskraftvorbehalt auf. Es vertrat die Rechtsansicht, dass mangels erlassener Durchführungsbestimmungen die Überprüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen unmittelbar auf Grund des Luftfahrtgesetzes, BGBl 1957/253, nach dem jeweiligen Stand der Technik hätte durchgeführt werden müssen, sodass statt der bloß visuellen Prüfung das damals schon bekannte und zur Feststellung verborgener Risse geeignete, zumutbare und nur unwesentlich teurere Magnetpulver- oder das ähnlich geeignete Penetrierverfahren angewendet hätten werden müssen, zumal bei einem Flugzeug gleicher Type im Mai 1966 ähnliche Risse wie die hier unfallskausalen festgestellt worden waren. Unbedenklich sei allerdings die Feststellung des Erstgerichts, dass der Zeitpunkt der Entstehung der unfallskausalen Risse (ob vor oder nach der letzten Flugzeugüberprüfung) nicht feststellbar sei. Damit scheide auch ein Beweis des ersten Anscheins der Kausalität

der nicht dem Stand der Technik entsprechenden Nachprüfung vom 9. Februar 1967 für den Unfallsschaden aus. Das Erstgericht habe aber die Behauptung der Kläger nicht geprüft, dass das Flugzeug bei der letzten Überprüfung auch deshalb nicht hätte für lufttüchtig erklärt werden dürfen, weil entweder bereits bei seiner Auslieferung oder später im Zuge einer Reparatur eine nicht einwandfreie Schweißung vorgenommen worden sei. Sollten derartige Schweißfehler erweislich sein, die erfahrungsgemäß zu einem Abbruch der Holmbrücke führen mussten, dann müsste die beklagte Partei den Kausalitätsgegenbeweis führen. Auf der Grundlage des damaligen Standes der Technik sei weiters zu erheben, ob nicht ein kürzerer nächster Überprüfungstermin (statt ein Jahr später) noch vor dem Unfallstag hätte angeordnet werden müssen, zumal die angeblich von der Prüfstelle angeordnete oder bloß angeregte laufende visuelle Prüfung durch das Flugpersonal ebenfalls noch nicht ausreichend festgestellt sei. Eine Subsidiarität des Amtshaftungsanspruchs gegenüber Ersatzansprüchen gegen Dritte sei nicht anzunehmen. Verjährung der Ansprüche der Zweit- und Drittkläger komme nicht in Betracht, weil für diese erst mit Beschluss vom 11. November 1976 ein Kollisionskurator bestellt wurde, sodass sie vorher nicht gesetzmäßig vertreten waren. Der Erstklägerin obliege hingegen die Beweislast für die von ihr behauptete gehörige Fortsetzung des Verfahrens, das nach dem bürgerlichen Recht zwar nicht der Hemmung nach § 6 Abs 1 Satz 2 AHG unterliege, wohl aber die Kenntnis der Person des Beschädigers erforderte, sodass die Verjährungsfrist nicht beginnen konnte, bevor die Erstklägerin die ungenügende Nachprüfung des Flugzeugs erkennen konnte. Das Berufungsgericht gab der Berufung der Kläger Folge und hob das Ersturteil unter Rechtskraftvorbehalt auf. Es vertrat die Rechtsansicht, dass mangels erlassener Durchführungsbestimmungen die Überprüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen unmittelbar auf Grund des Luftfahrtgesetzes, BGBl 1957/253, nach dem jeweiligen Stand der Technik hätte durchgeführt werden müssen, sodass statt der bloß visuellen Prüfung das damals schon bekannte und zur Feststellung verborgener Risse geeignete, zumutbare und nur unwesentlich teurere Magnetpulver- oder das ähnlich geeignete Penetrierverfahren angewendet hätten werden müssen, zumal bei einem Flugzeug gleicher Type im Mai 1966 ähnliche Risse wie die hier unfallskausalen festgestellt worden waren. Unbedenklich sei allerdings die Feststellung des Erstgerichts, dass der Zeitpunkt der Entstehung der unfallskausalen Risse (ob vor oder nach der letzten Flugzeugüberprüfung) nicht feststellbar sei. Damit scheide auch ein Beweis des ersten Anscheins der Kausalität der nicht dem Stand der Technik entsprechenden Nachprüfung vom 9. Februar 1967 für den Unfallsschaden aus. Das Erstgericht habe aber die Behauptung der Kläger nicht geprüft, dass das Flugzeug bei der letzten Überprüfung auch deshalb nicht hätte für lufttüchtig erklärt werden dürfen, weil entweder bereits bei seiner Auslieferung oder später im Zuge einer Reparatur eine nicht einwandfreie Schweißung vorgenommen worden sei. Sollten derartige Schweißfehler erweislich sein, die erfahrungsgemäß zu einem Abbruch der Holmbrücke führen mussten, dann müsste die beklagte Partei den Kausalitätsgegenbeweis führen. Auf der Grundlage des damaligen Standes der Technik sei weiters zu erheben, ob nicht ein kürzerer nächster Überprüfungstermin (statt ein Jahr später) noch vor dem Unfallstag hätte angeordnet werden müssen, zumal die angeblich von der Prüfstelle angeordnete oder bloß angeregte laufende visuelle Prüfung durch das Flugpersonal ebenfalls noch nicht ausreichend festgestellt sei. Eine Subsidiarität des Amtshaftungsanspruchs gegenüber Ersatzansprüchen gegen Dritte sei nicht anzunehmen. Verjährung der Ansprüche der Zweit- und Drittkläger komme nicht in Betracht, weil für diese erst mit Beschluss vom 11. November 1976 ein Kollisionskurator bestellt wurde, sodass sie vorher nicht gesetzmäßig vertreten waren. Der Erstklägerin obliege hingegen die Beweislast für die von ihr behauptete gehörige Fortsetzung des Verfahrens, das nach dem bürgerlichen Recht zwar nicht der Hemmung nach Paragraph 6, Absatz eins, Satz 2 AHG unterliege, wohl aber die Kenntnis der Person des Beschädigers erforderte, sodass die Verjährungsfrist nicht beginnen konnte, bevor die Erstklägerin die ungenügende Nachprüfung des Flugzeugs erkennen konnte.

Rechtliche Beurteilung

Der gegen den Aufhebungsbeschluss erhobene Rekurs der Beklagten ist im Ergebnis nicht berechtigt.

Die Rekurswerberin behauptet zu Unrecht Nichtigkeit des gesamten die Zweit- und Drittkläger betreffenden Verfahrens nach § 477 Abs 1 Z 5 ZPO, weil die Genehmigung der Klagsführung durch den Kollisionskurator das im § 8 AHG zwingend vorgeschriebene Aufforderungsverfahren nicht ersetze. Dieser Meinung ist schon deshalb nicht zu folgen, weil das Aufforderungsverfahren eine notwendige Vorstufe, der Prozessführung darstellt, die, sofern sie nicht ausdrücklich ausgenommen wurde, von der Genehmigung der Prozessführung notwendigerweise mitumfasst ist. Die Rekurswerberin behauptet zu Unrecht Nichtigkeit des gesamten die Zweit- und Drittkläger betreffenden Verfahrens nach Paragraph 477, Absatz eins, Ziffer 5, ZPO, weil die Genehmigung der Klagsführung durch den Kollisionskurator

das im Paragraph 8, AHG zwingend vorgeschriebene Aufforderungsverfahren nicht ersetze. Dieser Meinung ist schon deshalb nicht zu folgen, weil das Aufforderungsverfahren eine notwendige Vorstufe, der Prozessführung darstellt, die, sofern sie nicht ausdrücklich ausgenommen wurde, von der Genehmigung der Prozessführung notwendigerweise mitumfasst ist.

In der Sache selbst steht die Frage der Verjährung im Vordergrund der Rekursausführungen. Die beklagte Partei hält zunächst die verschiedene Beurteilung dieser Frage bei der Erstklägerin einerseits und die Zweit- und Drittkläger andererseits für verfehlt, weil sich die beiden Minderjährigen infolge der Genehmigung der Klagseinbringung auch die langjährige Untätigkeit und die daraus resultierenden Folgen der Verjährung anrechnen lassen müssten. Dieser Meinung kann nicht beigetreten werden. Wohl bewirkt die Genehmigung der Prozessführung die Sanierung des Mangels der Prozessfähigkeit für das gesamte Verfahren; auch eine vorzeitig eingebrachte Klage bleibt damit erhoben (SZ 35/118) und hat, rückwirkend saniert, die Unterbrechung der Verjährungsfrist nach § 1497 ABGB zur Folge (SZ 44/76; JBl 1977, 33). Das ändert aber nichts daran, dass die Verjährungsfrist gemäß § 1494 ABGB nicht vor der Bestellung des gesetzlichen Vertreters zu laufen beginnen kann und die Verjährung daher bis zu diesem Zeitpunkt ungeachtet einer nachträglichen Genehmigung der Prozessführung gehemmt bleibt (Klang2 VI 644 ff; SZ 35/118; vgl auch Wahle zur E VersR 1962, 1163). Die Rechtsauffassung der beklagten Partei ist im Ergebnis aber aus einem anderen Grund richtig. Die Bestellung des Kollisionskurators erfolgte lange nach Klagseinbringung nur deshalb, weil eine Interessenkollision über die Aufteilung der im ursprünglichen Klagebegehren angeführten Gesamtbeträge an Kapital und Monatsrente nicht auszuschließen war. Diese Interessenkollision konnte nur wegen der Gefahr bereits eingetretener Verjährung von Teilansprüchen eintreten, weil sich die Erstklägerin als Mutter und gesetzliche Vertreterin auch der Zweit- und Drittkläger auf den Standpunkt hätte stellen können, die ursprüngliche Klage beinhalte überwiegend ihre eigenen Ansprüche, womit in diesem Umfang die Gefahr der Verjährung wegen verspäteter Geltendmachung die Kinder getroffen hätte. Vor dem Eintritt von Verjährung war hingegen ein Kollisionsfall undenkbar, weil die Ansprüche der Zweit- und Drittkläger nicht von jenen der Erstklägerin abhängig waren, keine Haftungshöchstgrenze für den Gesamtanspruch in Betracht kam und die Klage daher von der Mutter auch für die Kinder ohne jede Schwierigkeit ausgedehnt werden konnte. Bei dieser Sachlage war die nachträgliche Bestellung des Kollisionskurators für die Zweit- und Drittkläger nicht geeignet eine allenfalls bis dahin schon eingetretene Verjährung zu beeinflussen. Mögliche Mängel der Klage waren nicht auf eine Interessenkollision zurückzuführen und konnten demnach durch die nachträgliche Bestellung des Kollisionskurators auch nicht geheilt werden; dessen Bestellung wurde vielmehr erst durch den (allfälligen) Eintritt der Verjährung notwendig. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts sind somit die Aussprüche aller Kläger in der Verjährungsfrage gleich zu beurteilen. In der Sache selbst steht die Frage der Verjährung im Vordergrund der Rekursausführungen. Die beklagte Partei hält zunächst die verschiedene Beurteilung dieser Frage bei der Erstklägerin einerseits und die Zweit- und Drittkläger andererseits für verfehlt, weil sich die beiden Minderjährigen infolge der Genehmigung der Klagseinbringung auch die langjährige Untätigkeit und die daraus resultierenden Folgen der Verjährung anrechnen lassen müssten. Dieser Meinung kann nicht beigetreten werden. Wohl bewirkt die Genehmigung der Prozessführung die Sanierung des Mangels der Prozessfähigkeit für das gesamte Verfahren; auch eine vorzeitig eingebrachte Klage bleibt damit erhoben (SZ 35/118) und hat, rückwirkend saniert, die Unterbrechung der Verjährungsfrist nach Paragraph 1497, ABGB zur Folge (SZ 44/76; JBl 1977, 33). Das ändert aber nichts daran, dass die Verjährungsfrist gemäß Paragraph 1494, ABGB nicht vor der Bestellung des gesetzlichen Vertreters zu laufen beginnen kann und die Verjährung daher bis zu diesem Zeitpunkt ungeachtet einer nachträglichen Genehmigung der Prozessführung gehemmt bleibt (Klang2 VI 644 ff; SZ 35/118; vergleiche auch Wahle zur E VersR 1962, 1163). Die Rechtsauffassung der beklagten Partei ist im Ergebnis aber aus einem anderen Grund richtig. Die Bestellung des Kollisionskurators erfolgte lange nach Klagseinbringung nur deshalb, weil eine Interessenkollision über die Aufteilung der im ursprünglichen Klagebegehren angeführten Gesamtbeträge an Kapital und Monatsrente nicht auszuschließen war. Diese Interessenkollision konnte nur wegen der Gefahr bereits eingetretener Verjährung von Teilansprüchen eintreten, weil sich die Erstklägerin als Mutter und gesetzliche Vertreterin auch der Zweit- und Drittkläger auf den Standpunkt hätte stellen können, die ursprüngliche Klage beinhalte überwiegend ihre eigenen Ansprüche, womit in diesem Umfang die Gefahr der Verjährung wegen verspäteter Geltendmachung die Kinder getroffen hätte. Vor dem Eintritt von Verjährung war hingegen ein Kollisionsfall undenkbar, weil die Ansprüche der Zweit- und Drittkläger nicht von jenen der Erstklägerin abhängig waren, keine Haftungshöchstgrenze für den Gesamtanspruch in Betracht kam und die Klage daher von der Mutter auch für die Kinder ohne jede Schwierigkeit ausgedehnt werden konnte. Bei dieser Sachlage war die nachträgliche Bestellung des

Kollisionskurators für die Zweit- und Drittkläger nicht geeignet eine allenfalls bis dahin schon eingetretene Verjährung zu beeinflussen. Mögliche Mängel der Klage waren nicht auf eine Interessenkollision zurückzuführen und konnten demnach durch die nachträgliche Bestellung des Kollisionskurators auch nicht geheilt werden; dessen Bestellung wurde vielmehr erst durch den (allfälligen) Eintritt der Verjährung notwendig. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts sind somit die Aussprüche aller Kläger in der Verjährungsfrage gleich zu beurteilen.

Bei ihrer Behauptung, dass das mehrfach vereinbarte Ruhen des Verfahrens in keinem Zusammenhang mit ernststen Vergleichsgesprächen gestanden sei, übersieht die Rekurswerberin, dass Feststellungen der Tatsacheninstanzen hierüber fehlen. Der Hinweis der beklagten Partei auf einzelne Verfahrensergebnisse kann sie nicht ersetzen; die Rechtsrüge ist in diesem Umfang nicht gesetzmäßig ausgeführt. Zu prüfen ist nur, ob die Aufträge des Berufungsgerichts zur weiteren Erhebung des Sachverhalts auf der Grundlage unbestrittener Tatsachen auf einer richtigen rechtlichen Beurteilung beruhen. In diesem Sinn ist zu unterscheiden:

Die ursprünglichen Klagsansprüche aus dem Titel der Amtshaftung sind nicht verjährt. Auch wenn die Rekurswerberin darauf verweist, dass beim Eintritt des Ruhens des Verfahrens kein Verzicht auf die Erhebung der Einrede der Verjährung erfolgte, steht der maßgebende Schriftwechsel außer Streit. Danach hat der damalige Vertreter der Kläger am 27. August 1970 der Finanzprokurator vorgeschlagen, bei der Tagsatzung vom 14. September 1970 Ruhen des Verfahrens bis zur Beendigung des parallelen Amtshaftungsverfahrens eintreten zu lassen, das die AUVA wegen des gleichen Vorfalls gegen die beklagte Partei führte; die Finanzprokurator erklärte sich am 31. August 1970 mit einem Ruhen im Sinn des Schreibens der Kläger einverstanden. Damit wurde auch ohne ausdrückliche Abrede zwischen den Parteien klargestellt, dass aus Gründen der Prozessökonomie, also aus einem guten und vom Gegner anerkannten Grund, der Ausgang des Parallelprozesses abgewartet werden sollte, und dass nicht etwa das Interesse an der Ausübung des Rechtes (Klang aaO 657, SZ 45/97) fortgefallen war. Ein solcher Fall ist dem ausdrücklichen Verzicht auf die Verjährungseinrede wegen Vergleichsverhandlungen gleichzustellen (vgl. SZ 40/151). Nach der Beendigung des Parallelprozesses und Fortsetzung des Verfahrens hatten aber die beklagte Partei, wie im Rekurs selbst dargestellt wird, ausdrücklich auf die Verjährungseinrede für den Fall verzichtet, dass nicht schon vorher Verjährung eingetreten war. Die ursprünglichen Klagsansprüche aus dem Titel der Amtshaftung sind nicht verjährt. Auch wenn die Rekurswerberin darauf verweist, dass beim Eintritt des Ruhens des Verfahrens kein Verzicht auf die Erhebung der Einrede der Verjährung erfolgte, steht der maßgebende Schriftwechsel außer Streit. Danach hat der damalige Vertreter der Kläger am 27. August 1970 der Finanzprokurator vorgeschlagen, bei der Tagsatzung vom 14. September 1970 Ruhen des Verfahrens bis zur Beendigung des parallelen Amtshaftungsverfahrens eintreten zu lassen, das die AUVA wegen des gleichen Vorfalls gegen die beklagte Partei führte; die Finanzprokurator erklärte sich am 31. August 1970 mit einem Ruhen im Sinn des Schreibens der Kläger einverstanden. Damit wurde auch ohne ausdrückliche Abrede zwischen den Parteien klargestellt, dass aus Gründen der Prozessökonomie, also aus einem guten und vom Gegner anerkannten Grund, der Ausgang des Parallelprozesses abgewartet werden sollte, und dass nicht etwa das Interesse an der Ausübung des Rechtes (Klang aaO 657, SZ 45/97) fortgefallen war. Ein solcher Fall ist dem ausdrücklichen Verzicht auf die Verjährungseinrede wegen Vergleichsverhandlungen gleichzustellen (vergleiche SZ 40/151). Nach der Beendigung des Parallelprozesses und Fortsetzung des Verfahrens hatten aber die beklagte Partei, wie im Rekurs selbst dargestellt wird, ausdrücklich auf die Verjährungseinrede für den Fall verzichtet, dass nicht schon vorher Verjährung eingetreten war.

Hingegen besteht kein Zweifel, dass der für die Erhebung eines Amtshaftungsanspruchs maßgebende Sachverhalt im Zeitpunkt der Klagseinbringung bereits bekannt war. Hiezu genügt die Kenntnis, dass irgendein Organ der beklagten Partei seine Aufsichts- oder Prüfpflichten vernachlässigt haben musste, damit es zum Unfall kommen konnte. Daraus folgt aber, dass für die im Zeitpunkt der Klagserhebung erst künftigen, aber vorhersehbaren Schäden wie z.B. die Rentenaufwertung, im gleichen Zeitpunkt ein Feststellungsbegehren möglich und zur Vermeidung des Eintritts der Verjährung auch notwendig war (SZ 43/222; SZ 46/81 uva; zur Amtshaftung SZ 34/48; EvBl 1980/100). Die erst später ausgedehnte Klagsansprüche aus dem Titel der Amtshaftung sind deshalb verjährt, sofern nicht die Kläger beweisen können, dass aus Anlass des ersten Ruhens des Verfahrens auf die Verjährungseinrede auch für noch nicht erhobene Ansprüche verzichtet worden sei, was im Zweifel nicht anzunehmen ist (die E SZ 38/72 betrifft den nicht vergleichbaren Fall von Vergleichsgesprächen vor der Klagserhebung).

Eine Haftung der beklagten Partei im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung haben die Kläger entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts erstmals am 14. September 1976 mit der Behauptung einer Verletzung der Nebenpflicht aus

dem entgeltlichen Ausbildungsvertrag, ein flugtüchtiges Flugzeug zur Verfügung zu stellen, geltend gemacht. In der Klage war zwar erwähnt, dass der Ehemann der Klägerin als Flugschüler verunglückt und dass die beklagte Partei Eigentümerin und Halterin des Flugzeugs gewesen sei. Die Klage enthielt aber keinen Hinweis darauf, dass ein Vertragsverhältnis zwischen dem Verunglückten und der beklagten Partei bestanden habe; der Schuldvorwurf richtete sich ausschließlich gegen die Unzulänglichkeit der amtlichen Überprüfungen. Allerdings musste nach der soweit zutreffenden Ansicht des Berufungsgerichts die Verjährung der auf Vertragshaftung gestützten Ansprüche nicht schon mit dem Unfall beginnen, weil dem Geschädigten der Sachverhalt so weit bekannt sein muss, dass eine Klage mit Aussicht auf Erfolg angestellt werden kann (SZ 40/40; SZ 48/27 uva), also der Geschädigte als Laie Einblick in die für das Verschulden maßgebenden Zusammenhänge erhält (MietSlg 29.217 ua). Die Rekurswerberin macht aber mit Recht geltend, dass jener Sachverhalt, den die Kläger im Fortsetzungsantrag vom 14. September 1976 behauptet haben, auch schon bei der Klagseinbringung bekannt sein musste, nämlich der Vertragspartner und die durch den Unfall erwiesene Fluguntüchtigkeit des beigestellten Flugzeugs. Aus diesem Sachverhalt hätten daher die Kläger längst vor der Fortsetzung des Verfahrens auch den später geltend gemachten Rechtsgrund der Vertragshaftung in Anspruch nehmen können, zumal sie im Fortsetzungsantrag mit Recht auf die umgekehrte Beweislast nach § 1298 ABGB verwiesen haben. In diesem Sinn wären die Klagsansprüche aus dem Titel der Vertragshaftung grundsätzlich als verjährt anzusehen. Den Klägern könnte nur zugute kommen, dass sie wegen der laufenden amtlichen Überprüfungen des Flugzeugs mit einem Gelingen des Entlastungsbeweises aus dem Vertrag rechnen mussten und andererseits erst später in Kenntnis von Umständen gelangten, aus denen sich konkrete Pflichtverletzungen des Vertragspartners des Verunglückten ergaben. In diesem Sinn kann der Behauptung der Kläger Bedeutung zukommen, erst durch die Aussage des Zeugen Ing. H* (richtig wohl durch das Sachverständigengutachten) davon erfahren zu haben, dass die angeblich von der Prüfbehörde vorgeschriebenen besonderen laufenden Untersuchungen des Flugzeugs unterlassen worden seien (S 202). Dies wären besondere Umstände, mit denen die Kläger nicht rechnen konnten, sodass darauf die Klage mit Aussicht auf Erfolg erst im Zuge des Verfahrens gestützt werden könnte. Eine Haftung der beklagten Partei im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung haben die Kläger entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts erstmals am 14. September 1976 mit der Behauptung einer Verletzung der Nebenpflicht aus dem entgeltlichen Ausbildungsvertrag, ein flugtüchtiges Flugzeug zur Verfügung zu stellen, geltend gemacht. In der Klage war zwar erwähnt, dass der Ehemann der Klägerin als Flugschüler verunglückt und dass die beklagte Partei Eigentümerin und Halterin des Flugzeugs gewesen sei. Die Klage enthielt aber keinen Hinweis darauf, dass ein Vertragsverhältnis zwischen dem Verunglückten und der beklagten Partei bestanden habe; der Schuldvorwurf richtete sich ausschließlich gegen die Unzulänglichkeit der amtlichen Überprüfungen. Allerdings musste nach der soweit zutreffenden Ansicht des Berufungsgerichts die Verjährung der auf Vertragshaftung gestützten Ansprüche nicht schon mit dem Unfall beginnen, weil dem Geschädigten der Sachverhalt so weit bekannt sein muss, dass eine Klage mit Aussicht auf Erfolg angestellt werden kann (SZ 40/40; SZ 48/27 uva), also der Geschädigte als Laie Einblick in die für das Verschulden maßgebenden Zusammenhänge erhält (MietSlg 29.217 ua). Die Rekurswerberin macht aber mit Recht geltend, dass jener Sachverhalt, den die Kläger im Fortsetzungsantrag vom 14. September 1976 behauptet haben, auch schon bei der Klagseinbringung bekannt sein musste, nämlich der Vertragspartner und die durch den Unfall erwiesene Fluguntüchtigkeit des beigestellten Flugzeugs. Aus diesem Sachverhalt hätten daher die Kläger längst vor der Fortsetzung des Verfahrens auch den später geltend gemachten Rechtsgrund der Vertragshaftung in Anspruch nehmen können, zumal sie im Fortsetzungsantrag mit Recht auf die umgekehrte Beweislast nach Paragraph 1298, ABGB verwiesen haben. In diesem Sinn wären die Klagsansprüche aus dem Titel der Vertragshaftung grundsätzlich als verjährt anzusehen. Den Klägern könnte nur zugute kommen, dass sie wegen der laufenden amtlichen Überprüfungen des Flugzeugs mit einem Gelingen des Entlastungsbeweises aus dem Vertrag rechnen mussten und andererseits erst später in Kenntnis von Umständen gelangten, aus denen sich konkrete Pflichtverletzungen des Vertragspartners des Verunglückten ergaben. In diesem Sinn kann der Behauptung der Kläger Bedeutung zukommen, erst durch die Aussage des Zeugen Ing. H* (richtig wohl durch das Sachverständigengutachten) davon erfahren zu haben, dass die angeblich von der Prüfbehörde vorgeschriebenen besonderen laufenden Untersuchungen des Flugzeugs unterlassen worden seien (S 202). Dies wären besondere Umstände, mit denen die Kläger nicht rechnen konnten, sodass darauf die Klage mit Aussicht auf Erfolg erst im Zuge des Verfahrens gestützt werden könnte.

Zur Sache selbst ist das Berufungsgericht zutreffend davon ausgegangen, dass die beklagte Partei im Rahmen der Hoheitsverwaltung gemäß §§ 17 und 21 LuftfahrtG, BGBl 1957/253 auch zur laufenden Überprüfung der Betriebssicherheit des verwendeten Luftfahrzeugs nach dem jeweiligen Stande der Technik verpflichtet war. Das

Fehlen der in § 21 des Gesetzes vorgesehenen Durchführungsbestimmungen vermag daran nichts zu ändern, auch wenn die beklagte Partei nicht damit rechnen hätte dürfen, dass die von ihr betriebene Prüfstelle auch ohne solche Vorschriften nach dem jeweiligen Stand der Technik vorgehen werde, wäre ihre Haftung nicht aufgehoben; dann hätte sie in den rund zehn Jahren zwischen dem Inkrafttreten des Gesetzes und dem Unfall längst für die Erlassung der ihr aufgetragenen Durchführungsbestimmungen sorgen müssen; auch die Untätigkeit in dieser Richtung fiel ihr als Organverschulden im Sinn des § 1 Abs 1 AHG zur Last, weil die Erlassung (hier lebensrettender) Verordnungen zur Vollziehung der Gesetze gehört und ungerechtfertigte Unterlassungen auch dieser Art rechtswidrig und schuldhaft sind. Wenn das Berufungsgericht den Sachverhalt in dieser Richtung noch nicht für genügend geklärt angesehen hat, weil nicht geprüft worden ist, ob die von den Klägern zusätzlich behauptete mangelhafte Ausführung von Schweißungen an der Bruchstelle bei einer Untersuchung mittels des Magnetpulver- oder Penetrierverfahrens hätten erkannt werden können und zum Startverbot hätten führen müssen, kann dem nicht entgegengetreten werden. Nach den getroffenen Feststellungen entsprach die von der Behörde angewendete Prüfmethode nicht im Sinn des § 17 LFG dem damaligen Stand der Technik. Zur Sache selbst ist das Berufungsgericht zutreffend davon ausgegangen, dass die beklagte Partei im Rahmen der Hoheitsverwaltung gemäß Paragraphen 17 und 21 LuftfahrtG, BGBl 1957/253 auch zur laufenden Überprüfung der Betriebssicherheit des verwendeten Luftfahrzeugs nach dem jeweiligen Stande der Technik verpflichtet war. Das Fehlen der in Paragraph 21, des Gesetzes vorgesehenen Durchführungsbestimmungen vermag daran nichts zu ändern, auch wenn die beklagte Partei nicht damit rechnen hätte dürfen, dass die von ihr betriebene Prüfstelle auch ohne solche Vorschriften nach dem jeweiligen Stand der Technik vorgehen werde, wäre ihre Haftung nicht aufgehoben; dann hätte sie in den rund zehn Jahren zwischen dem Inkrafttreten des Gesetzes und dem Unfall längst für die Erlassung der ihr aufgetragenen Durchführungsbestimmungen sorgen müssen; auch die Untätigkeit in dieser Richtung fiel ihr als Organverschulden im Sinn des Paragraph eins, Absatz eins, AHG zur Last, weil die Erlassung (hier lebensrettender) Verordnungen zur Vollziehung der Gesetze gehört und ungerechtfertigte Unterlassungen auch dieser Art rechtswidrig und schuldhaft sind. Wenn das Berufungsgericht den Sachverhalt in dieser Richtung noch nicht für genügend geklärt angesehen hat, weil nicht geprüft worden ist, ob die von den Klägern zusätzlich behauptete mangelhafte Ausführung von Schweißungen an der Bruchstelle bei einer Untersuchung mittels des Magnetpulver- oder Penetrierverfahrens hätten erkannt werden können und zum Startverbot hätten führen müssen, kann dem nicht entgegengetreten werden. Nach den getroffenen Feststellungen entsprach die von der Behörde angewendete Prüfmethode nicht im Sinn des Paragraph 17, LFG dem damaligen Stand der Technik.

Entgegen der Meinung der Rekurswerberin spricht auch der Umstand nicht für, sondern gegen sie, dass wenige Monate vor dem Unfall an einem Segelflugzeug derselben Type Rissbildungen schon mit dem bloßen Auge feststellbar waren. Denn damit lagen, auch wenn es bei dem anderen Flugzeug noch zu keinem Unglück gekommen war, ähnliche Fehler auch an anderen Flugzeugen der gleichen Type nahe; es durfte nicht zugewartet werden, bis gefährliche Bruchstellen geradezu in die Augen fielen. Es war vielmehr gerade die von der Rekurswerberin geforderte Voraussetzung gegeben, dass eine besondere Untersuchung nach der Sachlage notwendig erscheinen musste. Die eingehendere Untersuchung war aber nach den von der beklagten Partei nicht bekämpften Hinweisen des Berufungsgerichts auch wirtschaftlich zumutbar.

Der Vollständigkeit halber ist darauf zu verweisen, dass eine Halterhaftung der beklagten Partei nach dem Luftverkehrsgesetz nicht in Betracht kommt, weil diese nach dessen §§ 29a ff einen Beförderungsvertrag voraussetzt, während ein Flugschüler das Flugzeug auf Grund eines Ausbildungsvertrags benützt (Geusau, JBl 1962, 174, 176 f); die diesen betreffende Sondervorschrift des § 29m LVG wurde aber (zumindest soweit sie über die Versicherungspflicht hinausgeht; vgl Geusau aaO und Halbmayer-Wiesenwasser, Luftfahrtrecht 248) durch § 152 Abs 1 lit a LFG ersatzlos aufgehoben, sodass mangels einer gesetzlichen Sonderregelung auch für diesen Fall nur die allgemeinen Schadenersatzbestimmungen des bürgerlichen Rechts zur Anwendung kommen können (vgl SZ 34/194). Auf die Notwendigkeit einer Vorausklage gegen andere in Betracht kommende Schädiger kommt die Rekurswerberin im Sinne der nunmehrigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs zu § 2 Abs 2 AHG (EvBl 1980/100 ua) mit Recht nicht mehr zurück. Der Vollständigkeit halber ist darauf zu verweisen, dass eine Halterhaftung der beklagten Partei nach dem Luftverkehrsgesetz nicht in Betracht kommt, weil diese nach dessen Paragraphen 29 a, ff einen Beförderungsvertrag voraussetzt, während ein Flugschüler das Flugzeug auf Grund eines Ausbildungsvertrags benützt (Geusau, JBl 1962, 174, 176 f); die diesen betreffende Sondervorschrift des Paragraph 29 m, LVG wurde aber (zumindest soweit sie über die Versicherungspflicht hinausgeht; vergleiche Geusau aaO und Halbmayer-Wiesenwasser, Luftfahrtrecht 248) durch Paragraph 152, Absatz eins, Litera a, LFG ersatzlos aufgehoben, sodass

mangels einer gesetzlichen Sonderregelung auch für diesen Fall nur die allgemeinen Schadenersatzbestimmungen des bürgerlichen Rechts zur Anwendung kommen können vergleiche SZ 34/194). Auf die Notwendigkeit einer Vorausklage gegen andere in Betracht kommende Schädiger kommt die Rekurswerberin im Sinne der nunmehrigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs zu Paragraph 2, Absatz 2, AHG (EvBl 1980/100 ua) mit Recht nicht mehr zurück.

Der Ausspruch über die Kosten des Rekurses beruht auf § 52 ZPO. Der Ausspruch über die Kosten des Rekurses beruht auf Paragraph 52, ZPO.

Textnummer

E136844

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1980:0010OB00019.80.1217.000

Im RIS seit

23.05.1995

Zuletzt aktualisiert am

23.05.2023

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at