jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2008/8/14 2Ob47/08p

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 14.08.2008

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Baumann als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Veith, Dr. Grohmann, Dr. E. Solé und Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Martin S*****, vertreten durch Dr. Karl-Heinz Plankel und andere, Rechtsanwälte in Dornbirn, gegen die beklagte Partei A***** Versicherungs-Aktiengesellschaft, *****, vertreten durch die Anwaltspartnerschaft Dr. Karl Krückl, Dr. Kurt Lichtl, Rechtsanwälte und Verteidiger in Strafsachen in Linz, wegen 30.850 EUR sA und Feststellung (Streitwert und Revisionsinteresse 35.210 EUR sA), über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Innsbruck vom 8. November 2007, GZ 4 R 211/07x-40, womit das Urteil des Landesgerichts Feldkirch vom 7. Mai 2007, GZ 5 Cg 207/05d-36, bestätigt wurde, zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit 1.959,48 EUR (darin 326,58 EUR USt) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Text

Entscheidungsgründe:

Der V*****-Club war am 1. Juli 2004 Eigentümer und Halter des bei der Beklagten haftpflichtversicherten Motorflugzeugs Cessna 152 S mit dem Kennzeichen *****. Der Kläger ist Mitglied und Fachreferent für Technik dieses Vereins und wollte an diesem Tag auf dem Flugplatz Hohenems in Vorarlberg das Flugzeug startklar machen, um es als Pilot für Wartungsarbeiten nach Leutkirch in Deutschland zu fliegen. Dabei wurde er beim Versuch, den Propeller „anzureißen", im Zuge einer Drehbewegung desselben am Kopf getroffen und schwer verletzt.

Der Kläger begehrt mit der vorliegenden Klage 30.850 EUR als Teilbetrag des ihm aus dem Unfall zustehenden Schadenersatzanspruchs, darunter 25.000 EUR an Schmerzengeld sowie weiters bezifferte Beträge für Verunstaltung, Operationskosten, fiktive Haushaltshilfekosten, fiktive Pflegekosten, Verdienstentgang, vermehrte Bedürfnisse sowie eine pauschale Aufwandsentschädigung. Der Kläger begehrt weiters die Feststellung der Haftung der Beklagten für sämtliche künftige Schäden, Folgen und Nachteile aus dem Unfall, wobei die Haftung mit der Versicherungssumme von 5.000.000 EUR beschränkt ist.

Der Kläger brachte vor, ihn treffe am Unfall kein Verschulden, er sei mitversicherte Person in der Flughaftpflichtversicherung bei der Beklagten. Er stütze seine Ansprüche auf § 146 Luftfahrtgesetz (LFG; in der im Unfallszeitpunkt geltenden Fassung BGBl I 1997/102; soweit im Folgenden Bestimmungen des LFG ohne Beifügung zitiert, werden, bezieht sich das Zitat auf diese Fassung). Die Beklagte hafte nach § 166 LFG solidarisch mit dem ersatzpflichtigen Versicherten, dem V*****-Club.Der Kläger brachte vor, ihn treffe am Unfall kein Verschulden, er sei mitversicherte Person in der Flughaftpflichtversicherung bei der Beklagten. Er stütze seine Ansprüche auf § 146

Luftfahrtgesetz (LFG; in der im Unfallszeitpunkt geltenden Fassung BGBl I 1997/102; soweit im Folgenden Bestimmungen des LFG ohne Beifügung zitiert, werden, bezieht sich das Zitat auf diese Fassung). Die Beklagte hafte nach Paragraph 166, LFG solidarisch mit dem ersatzpflichtigen Versicherten, dem V*****-Club.

Die Beklagte bestritt und brachte vor, der Kläger habe versucht, den Motor des Flugzeugs, den er nicht starten habe können, von Hand aus „anzureißen". Dem Kläger sei damit jedenfalls grob fahrlässiges Verhalten vorzuwerfen, das die nach § 146 LFG angeordnete Gefährdungshaftung verdränge. Es gehöre zu den ersten und grundlegendsten Verhaltensrichtlinien der Pilotenausbildung, sich nicht in den Drehbereich des Propellers zu begeben. Da die Betriebszulassung des Flugzeugs mit 30. Juni 2004 abgelaufen sei, sei die Beklagte wegen einer Obliegenheitsverletzung des Versicherungsvertrags leistungsfrei.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es traf die folgenden entscheidungswesentlichen Feststellungen:

Nach mehreren vergeblichen Startversuchen stieg der Kläger aus und begab sich vor das Flugzeug, während der Copilot im Cockpit verblieb. Der Kläger versuchte, den Propeller „anzureißen", indem er mit beiden gestreckten Händen ein Propellerblatt von oben nach unten zog. Der Kläger stand dabei mit dem Gesicht zum Flugzeug, rechts von dessen Mittellinie. Der Propeller drehte sich vorwärts und entglitt dem Kläger. Dieser wurde davon überrascht und geriet mit dem Oberkörper nach vorn, sodass er in den Drehkreis des Propellers kam, wodurch der Kläger vom rotierenden Propellerblatt getroffen und schwer verletzt wurde. Er war nicht dazu ausgebildet, das Flugzeug durch das „Anreißen" des Propellers zu starten. Ein händisches Anreißen von Flugmotoren von Luftfahrzeugen der Modellreihe Cessna 172 ist aber generell möglich.

Weder der Pilot selbst sollte sich in den Propellerbereich begeben, noch jemandem anderen dies erlauben, da eine lose oder gebrochene Masseleitung oder eine sonstige Fehlfunktion an der Zündanlage zu einem Drehen des Propellers führen kann. Die Gefährlichkeit des Propellerbereichs musste dem Kläger bekannt gewesen sein.

Der Kläger verfügte über einen gültigen Privatpilotenschein.

Das Flugzeug war im Unfallszeitpunkt in Deutschland registriert. Seine Lufttüchtigkeit war mit 30. Juni 2004 abgelaufen. Ob eine Ausnahmegenehmigung zum Fliegen über dieses Datum hinaus und somit für den Unfallstag vorgelegen war, konnte nicht festgestellt werden.

In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, der Kläger habe sich dadurch, dass er versucht habe, das Luftfahrzeug durch das Anreißen des Propellers zu starten, ohne mit diesem Vorgang vertraut gewesen zu sein, nicht so verhalten, wie er sich hätte verhalten sollen und können. Er habe somit rechtswidrig und schuldhaft gehandelt. Sein Verschulden am Unfall wiege so schwer, dass die Gefährdungshaftung in den Hintergrund trete. Den Kläger treffe das Alleinverschulden am Unfall, weshalb das Klagebegehren abzuweisen gewesen sei.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers nicht Folge. Rechtlich führte das Berufungsgericht aus, ein Luftfahrzeug sei nicht nur dann in Betrieb im Sinn des § 146 LFG, wenn es sich in der Luft befinde. Eine Schädigung beim Betrieb sei auch dann anzunehmen, wenn die Propeller in Bewegung gesetzt seien, da die Bewegung der Propeller eine besondere Gefahrenquelle bildete. Auch die Bewegung des Propellers beim Anreißen, also zum Zweck des Startens des Motors, biete eine besondere Gefahrenquelle, sodass eine daraus resultierende Schädigung beim Betrieb des Luftfahrzeugs entstanden sei.

Der Kläger sei als Pilot des Flugzeugs im Einsatz gewesen. Ihm sei daher eine dem Lenker eines Kraftfahrzeugs vergleichbare Funktion zugekommen. Nach § 3 Z 3 EKHG sei dieses Gesetz nicht anzuwenden, wenn der Verletzte zur Zeit des Unfalls beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig gewesen sei. Nach ständiger Rechtsprechung sei für diesen Haftungsausschluss entscheidend, dass die beim Betrieb der Eisenbahn oder des Kraftfahrzeugs tätigen Personen, etwa der Lenker, die Folgen ihrer eigenen Tätigkeit, sei diese nun sorglos oder sorgfältig, grundsätzlich selbst zu tragen hätten; ob der verletzte Lenker Dienstnehmer des Halters gewesen sei, sei unbeachtlich. Das LFG sehe eine entsprechende Einschränkung der Gefährdungshaftung jedenfalls nicht ausdrücklich vor, obwohl die für den Haftungsausschluss nach § 3 Z 3 EKHG ins Treffen geführten Erwägungen uneingeschränkt auch für die Gefährdungshaftung nach dem LFG gälten.Der Kläger sei als Pilot des Flugzeugs im Einsatz gewesen. Ihm sei daher eine dem Lenker eines Kraftfahrzeugs vergleichbare Funktion zugekommen. Nach Paragraph 3, Z 3 EKHG sei dieses Gesetz nicht anzuwenden, wenn der Verletzte zur Zeit des Unfalls beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig gewesen sei. Nach ständiger Rechtsprechung sei für diesen Haftungsausschluss

entscheidend, dass die beim Betrieb der Eisenbahn oder des Kraftfahrzeugs tätigen Personen, etwa der Lenker, die Folgen ihrer eigenen Tätigkeit, sei diese nun sorglos oder sorgfältig, grundsätzlich selbst zu tragen hätten; ob der verletzte Lenker Dienstnehmer des Halters gewesen sei, sei unbeachtlich. Das LFG sehe eine entsprechende Einschränkung der Gefährdungshaftung jedenfalls nicht ausdrücklich vor, obwohl die für den Haftungsausschluss nach § 3 Z 3 EKHG ins Treffen geführten Erwägungen uneingeschränkt auch für die Gefährdungshaftung nach dem LFG gälten.

Die ständige, auf einer vergleichbaren Rechtslage beruhende deutsche Rechtsprechung und Lehre sei der Auffassung, dass die Gefährdungshaftung nach § 33 dLuftVG nicht auf Schäden von Personen anwendbar sei, die am Betrieb des schadenstiftenden Luftfahrzeugs beteiligt seien. Nach der in Deutschland herrschenden Auffassung seien am Betrieb des schadenstiftenden Luftfahrzeugs Leute beteiligt, die an oder mit dem Luftfahrzeug tätig würden, zB beim Rangieren oder beim Anwerfen der Luftschraube mit der Hand. Die strenge Gefährdungshaftung sei nur gegenüber Personen angebracht, die den von einem Luftfahrzeug ausgehenden Gefahren ohne ihr Zutun ausgesetzt seien, in anderen Fällen reichten die Haftungsbestimmungen des BGB.

Ob diese in Deutschland vertretene strenge Eingrenzung der aufgrund der Gefährdungshaftung nach § 33 dLuftVG berechtigten Personen uneingeschränkt auch auf den österreichischen Rechtsbereich zum Tragen komme, könne im vorliegenden Fall aber dahingestellt bleiben, weil der Kläger als Pilot einerseits von vornherein einen maßgeblichen Einfluss auf den Betrieb des Flugzeugs gehabt und andererseits die konkrete Betriebsgefahr, die zum Unfall geführt habe, bewusst und schuldhaft verursacht habe. Es sei nämlich jedermann einsichtig, dass die mit dem Anreißen des Propellers zwangsläufig verbundene Nähe zum Propeller in Anbetracht der beim Anreißen geradezu zu erwartenden Drehbewegung eminent gefährlich sei und nur durch besondere zu erlernende Vorsichtsmaßnahmen entschärft werden könne. Dem habe der Kläger nicht Rechnung getragen, was eine erhebliche Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten darstelle.

In Übereinstimmung mit der dargelegten deutschen Rechtsprechung und Lehre gehöre der Pilot eines Flugzeugs in sinngemäßer und analoger Anwendung des § 3 Z 3 EKHG nicht zum Kreis der nach § 146 LFG Anspruchsberechtigten. Die analoge Anwendung des § 3 Z 3 EKHG sei zulässig, weil im LFG insoweit eine planwidrige Lücke bestehe und es ein Wertungswiderspruch wäre, wenn die gegenüber dem EKHG wesentlich strengere Gefährdungshaftung des LFG auch noch im Bezug auf den Kreis der Anspruchsberechtigten weitergehender wäre. Da der Schadenersatzanspruch des Klägers schon aufgrund dieser Erwägungen nicht zu Recht bestehe, müsse auf den Grad seines Verschuldens im Verhältnis zur Betriebsgefahr nicht mehr eingegangen werden.In Übereinstimmung mit der dargelegten deutschen Rechtsprechung und Lehre gehöre der Pilot eines Flugzeugs in sinngemäßer und analoger Anwendung des § 3 Z 3 EKHG nicht zum Kreis der nach § 146 LFG Anspruchsberechtigten. Die analoge Anwendung des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG sei zulässig, weil im LFG insoweit eine planwidrige Lücke bestehe und es ein Wertungswiderspruch wäre, wenn die gegenüber dem EKHG wesentlich strengere Gefährdungshaftung des LFG auch noch im Bezug auf den Kreis der Anspruchsberechtigten weitergehender wäre. Da der Schadenersatzanspruch des Klägers schon aufgrund dieser Erwägungen nicht zu Recht bestehe, müsse auf den Grad seines Verschuldens im Verhältnis zur Betriebsgefahr nicht mehr eingegangen werden.

Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision zu, weil zur Frage, ob der Pilot eines Flugzeugs zu den Anspruchsberechtigten nach § 146 LFG (idF BGBl I 1997/102) bzw § 148 LFG (idF BGBl I 2006/88) zähle, keine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs vorliege.Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision zu, weil zur Frage, ob der Pilot eines Flugzeugs zu den Anspruchsberechtigten nach Paragraph 146, LFG (idF BGBl I 1997/102) bzw Paragraph 148, LFG (idF BGBl römisch eins 2006/88) zähle, keine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs vorliege.

Dagegen richtet sich die Revision des Klägers wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, die Urteile der Vorinstanzen im Sinne der Klagsstattgebung abzuändern. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Beklagte beantragt in der Revisionsbeantwortung, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht genannten Grund zulässig, sie ist aber nicht berechtigt.

Da sich der Unfall in Österreich ereignet hat, haben die Vorinstanzen - ungeachtet des Flugziels und der Registrierung des Flugzeugs in Deutschland - zu Recht österreichisches Sachrecht angewendet: Der Kläger macht die

Gefährdungshaftung nach § 146 LFG geltend. Außervertragliche Schadenersatzansprüche im Sinn des§ 48 Abs 1 IPRG sind alle Schadenersatzansprüche aus gesetzlicher Schadenshaftung. § 48 Abs 1 IPRG umfasst alle Haftungsarten, gleichgültig, ob es sich um Verschuldens-, Gefährdungs-, Risiko-(oder Erfolgs-)Haftung handelt. Die Grundsatzanknüpfung des § 48 Abs 1 Satz 1 IPRG verweist auf den Ort, an dem das den Schaden verursachende Verhalten gesetzt worden ist, sohin den Handlungsort (RIS-Justiz RS0121126). Bei der Gefährdungshaftung ist dies der Ort, an dem die gefährliche Sache außer Kontrolle geraten ist und dadurch den Unfall herbeigeführt hat (Koziol, Haftpflichtrecht I3 19/24; Verschraegen in Rummel3 § 48 IPRG Rz 23 mwN; vgl auch RIS-JustizRS0009236 [T4] = SZ 45/91).Da sich der Unfall in Österreich ereignet hat, haben die Vorinstanzen - ungeachtet des Flugziels und der Registrierung des Flugzeugs in Deutschland - zu Recht österreichisches Sachrecht angewendet: Der Kläger macht die Gefährdungshaftung nach § 146 LFG geltend. Außervertragliche Schadenersatzansprüche im Sinn des§ 48 Abs 1 IPRG sind alle Schadenersatzansprüche aus gesetzlicher Schadenshaftung. § 48 Abs 1 IPRG umfasst alle Haftungsarten, gleichgültig, ob es sich um Verschuldens-, Gefährdungs-, Risiko-(oder Erfolgs-)Haftung handelt. Die Grundsatzanknüpfung des § 48 Absatz eins, Satz 1 IPRG verweist auf den Ort, an dem das den Schaden verursachende Verhalten gesetzt worden ist, sohin den Handlungsort (RIS-Justiz RS0121126). Bei der Gefährdungshaftung ist dies der Ort, an dem die gefährliche Sache außer Kontrolle geraten ist und dadurch den Unfall herbeigeführt hat (Koziol, Haftpflichtrecht I3 19/24; Verschraegen in Rummel3 Paragraph 48, IPRG Rz 23 mwN; vergleiche auch RIS-Justiz RS0009236 [T4] = SZ 45/91).

Nicht zweifelhaft sind weiters die Passivlegitimation der Beklagten gemäß§ 166 LFG sowie die Qualifikation des gegenständlichen Flugzeugs als Luftfahrzeug im Sinn des § 11 LFG.Nicht zweifelhaft sind weiters die Passivlegitimation der Beklagten gemäß Paragraph 166, LFG sowie die Qualifikation des gegenständlichen Flugzeugs als Luftfahrzeug im Sinn des Paragraph 11, LFG.

Dass der gegenständliche Unfall beim Betrieb des Luftfahrzeugs passiert ist, hat das Berufungsgericht zutreffend bejaht, weshalb auf seine Ausführungen verwiesen werden kann (§ 510 Abs 3 Satz 2 ZPO).Dass der gegenständliche Unfall beim Betrieb des Luftfahrzeugs passiert ist, hat das Berufungsgericht zutreffend bejaht, weshalb auf seine Ausführungen verwiesen werden kann (Paragraph 510, Absatz 3, Satz 2 ZPO).

Die im vorliegenden Fall maßgeblichen Haftungsbestimmungen des LFG wurden zuletzt durchBGBl I 2006/88 geändert. Gemäß § 173 Abs 26 LFG idF BGBl I 2006/88 traten ua die Abschnittsbezeichnungen des X. Teils samt Überschriften, die §§ 146 bis 168 LFG samt Überschriften idF des genannten Bundesgesetzes mit 1. Juli 2006 in Kraft. Die §§ 146 bis 168 LFG idF des genannten Bundesgesetzes sind auf Schäden anzuwenden, die nach diesem Zeitpunkt verursacht worden sind. Auf Schäden, die vorher verursacht worden sind, sind die §§ 146 bis 168 LFG in ihrer bisherigen Fassung weiter anzuwenden.Die im vorliegenden Fall maßgeblichen Haftungsbestimmungen des LFG wurden zuletzt durch BGBl I 2006/88 geändert. Gemäß Paragraph 173, Abs 26 LFG idF BGBl I 2006/88 traten ua die Abschnittsbezeichnungen des römisch zehn. Teils samt Überschriften, die §§ 146 bis 168 LFG samt Überschriften in der Fassung des genannten Bundesgesetzes mit 1. Juli 2006 in Kraft. Die §§ 146 bis 168 LFG in der Fassung des genannten Bundesgesetzes sind auf Schäden anzuwenden, die nach diesem Zeitpunkt verursacht worden sind. Auf Schäden, die vorher verursacht worden sind, sind die §§ 146 bis 168 LFG in ihrer bisherigen Fassung weiter anzuwenden.

Da der gegenständliche Unfall am 1. Juli 2004 passiert ist, sind somit die Haftungsbestimmungen des LFG idFBGBl I 1997/102 maßgeblich.Da der gegenständliche Unfall am 1. Juli 2004 passiert ist, sind somit die Haftungsbestimmungen des LFG idF BGBl römisch eins 1997/102 maßgeblich.

§ 146 LFG hat folgenden Wortlaut:Paragraph 146, LFG hat folgenden Wortlaut:

„(1) Wird durch einen Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeuges oder motorisierten Flugmodells ein Mensch getötet oder am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt oder eine körperliche Sache beschädigt, so haftet der Halter für den Ersatz des Schadens.

(2) Der Halter haftet nicht nach den Bestimmungen dieses Abschnitts, wenn

1. ein Mensch an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen getötet oder am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt wird oder

2. Sachen, die eine an Bord des Luftfahrzeuges befindliche oder ein- oder aussteigende Person an sich trägt oder die sich als Frachtgüter oder aufgegebenes Reisegepäck während der Luftbeförderung in der Obhut des Halters befinden, beschädigt werden."

Der Revisionswerber argumentiert im Wesentlichen, er gehöre zum Bereich der gemäß§ 146 Abs 1 LFG Anspruchsberechtigten, die analoge Anwendung von § 3 Z 3 EKHG durch das Berufungsgericht sei verfehlt, weshalb keine Haftungsfreiheit nach dieser Bestimmung bestehe. Überdies treffe den Kläger kein Verschulden am Unfall. Selbst wenn man ein Verschulden annähme, könnte die Gefährdungshaftung der Beklagten nicht gänzlich vernachlässigt werden. Gemäß § 157 LFG müsse bei Zusammentreffen von Verschuldenshaftung und Gefährdungshaftung§ 1304 ABGB sinngemäß angewendet werden.Der Revisionswerber argumentiert im Wesentlichen, er gehöre zum Bereich der gemäß Paragraph 146, Absatz eins, LFG Anspruchsberechtigten, die analoge Anwendung von Paragraph 3, Z 3 EKHG durch das Berufungsgericht sei verfehlt, weshalb keine Haftungsfreiheit nach dieser Bestimmung bestehe. Überdies treffe den Kläger kein Verschulden am Unfall. Selbst wenn man ein Verschulden annähme, könnte die Gefährdungshaftung der Beklagten nicht gänzlich vernachlässigt werden. Gemäß Paragraph 157, LFG müsse bei Zusammentreffen von Verschuldenshaftung und Gefährdungshaftung Paragraph 1304, ABGB sinngemäß angewendet werden.

Hiezu wurde erwogen:

Zunächst ist festzuhalten, dass - unter Zugrundelegung der schon erfolgten Auslegung einzelner Tatbestandselemente des § 146 Abs 1 LFG („Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeuges") - der Kläger vom Wortlaut der zitierten Bestimmung erfasst ist. In einem nächsten Schritt ist zu prüfen, ob der Kläger unter die Ausnahmebestimmung des § 146 Abs 2 Z 1 LFG fällt. Der Kläger war im Zeitpunkt des Unfalls nicht an Bord des Luftfahrzeugs. Ob die Körperverletzung „beim Ein- oder Aussteigen" geschehen ist, ist zumindestens zweifelhaft, geschah das „Propelleranreißen" doch gerade nicht beim eigentlichen Vorgang des Ein- oder Aussteigens. Vor allem aber ist zu berücksichtigen, dass nach der Systematik der Haftungsbestimmungen des LFG in Zusammenhalt mit den aus den Materialien (RV 758 BlgNR 20. GP 16 f) erschließbaren Absichten des Gesetzgebers in § 146 Abs 2 Z 1 LFG nur die Fluggäste mit einem Beförderungsvertrag ausgenommen werden sollten, weil in § 154 Abs 1 LFG für eben diese Personengruppe - offenbar im Gleichklang mit dem Warschauer Abkommen (vgl Kathrein, Die Neuordnung der Luftfahrthaftung in FS Dittrich [2000], 551 [553 und 558]) - ohnehin eine eigene Verschuldenshaftung normiert wurde. Die Ausnahmebestimmung des § 146 Abs 2 Z 1 LFG ist somit auf den Kläger, der kein Fluggast mit Beförderungsvertrag war, nicht anzuwenden.Zunächst ist festzuhalten, dass - unter Zugrundelegung der schon erfolgten Auslegung einzelner Tatbestandselemente des Paragraph 146, Absatz eins, LFG („Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeuges") - der Kläger vom Wortlaut der zitierten Bestimmung erfasst ist. In einem nächsten Schritt ist zu prüfen, ob der Kläger unter die Ausnahmebestimmung des Paragraph 146, Absatz 2, Z 1 LFG fällt. Der Kläger war im Zeitpunkt des Unfalls nicht an Bord des Luftfahrzeugs. Ob die Körperverletzung „beim Ein- oder Aussteigen" geschehen ist, ist zumindestens zweifelhaft, geschah das „Propelleranreißen" doch gerade nicht beim eigentlichen Vorgang des Ein- oder Aussteigens. Vor allem aber ist zu berücksichtigen, dass nach der Systematik der Haftungsbestimmungen des LFG in Zusammenhalt mit den aus den Materialien (RV 758 BlgNR 20. Gesetzgebungsperiode 16 f) erschließbaren Absichten des Gesetzgebers in Paragraph 146, Abs 2 Z 1 LFG nur die Fluggäste mit einem Beförderungsvertrag ausgenommen werden sollten, weil in Paragraph 154, Absatz eins, LFG für eben diese Personengruppe - offenbar im Gleichklang mit dem Warschauer Abkommen vergleiche Kathrein, Die Neuordnung der Luftfahrthaftung in FS Dittrich [2000], 551 [553 und 558]) - ohnehin eine eigene Verschuldenshaftung normiert wurde. Die Ausnahmebestimmung des Paragraph 146 &, #, 160 ;, A, b, s, 2 Ziffer eins, LFG ist somit auf den Kläger, der kein Fluggast mit Beförderungsvertrag war, nicht anzuwenden.

Damit ist aber für den Kläger nichts gewonnen:

Der Kläger als Pilot ist kein „Drittgeschädigter", für den die §§ 146 bis 153 LFG gedacht sind (RV 758 BlgNR 20. GP 16). Der Wortlaut des § 146 Abs 1 LFG ist insofern zu weit (und daher zu reduzieren), als er auch den Kläger als beim Betrieb tätigen Piloten umfasst. Die Haftungsbestimmungen des LFG sind somit - bei wertender Betrachtung - in der Hinsicht lückenhaft, als sie keinen entsprechenden Haftungsausschluss für die beim Betrieb des Luftfahrzeugs Tätigen vorsehen. Diese Lücke ist - gerade angesichts der vom Gesetzgeber in weiten Bereichen angestrebten Harmonisierung der Gefährdungshaftung des LFG mit dem EKHG - durch analoge Anwendung des § 3 Z 3 EKHG zu schließen, wie schon das Berufungsgericht richtig erkannt hat. Nach dieser Bestimmung ist im Fall der Tötung oder Verletzung eines durch

die Eisenbahn oder das Kraftfahrzeug beförderten Menschen das EKHG hinsichtlich der befördernden Eisenbahn oder des befördernden Kraftfahrzeugs insofern nicht anzuwenden, als der Verletzte zur Zeit des Unfalls beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig war.Der Kläger als Pilot ist kein „Drittgeschädigter", für den die Paragraphen 146 bis 153 LFG gedacht sind (RV 758 BlgNR 20. Gesetzgebungsperiode 16). Der Wortlaut des Paragraph 146, Absatz eins, LFG ist insofern zu weit (und daher zu reduzieren), als er auch den Kläger als beim Betrieb tätigen Piloten umfasst. Die Haftungsbestimmungen des LFG sind somit - bei wertender Betrachtung - in der Hinsicht lückenhaft, als sie keinen entsprechenden Haftungsausschluss für die beim Betrieb des Luftfahrzeugs Tätigen vorsehen. Diese Lücke ist - gerade angesichts der vom Gesetzgeber in weiten Bereichen angestrebten Harmonisierung der Gefährdungshaftung des LFG mit dem EKHG - durch analoge Anwendung des § 3 Z 3 EKHG zu schließen, wie schon das Berufungsgericht richtig erkannt hat. Nach dieser Bestimmung ist im Fall der Tötung oder Verletzung eines durch die Eisenbahn oder das Kraftfahrzeug beförderten Menschen das EKHG hinsichtlich der befördernden Eisenbahn oder des befördernden Kraftfahrzeugs insofern nicht anzuwenden, als der Verletzte zur Zeit des Unfalls beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig war.

Soweit der Revisionswerber meint, § 3 Z 3 EKHG sei auf ihn schon deshalb nicht anzuwenden, weil er im Unfallszeitpunkt nicht befördert worden sei, sondern sich außerhalb des Flugzeugs befunden habe, ist ihm zu entgegnen:

Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs wurde der Haftungsausschluss gemäß§ 3 Z 3 EKHG auch bei einer nicht unmittelbar im Zeitpunkt des Unfalls beförderten, beim Betrieb tätigen Person bejaht, wenn deren eigentliche berufliche Tätigkeit (auch) während der Beförderung ausgeübt wird, so zB bei einem Helfer bei der Müllabfuhr, der bei einem Reversiermanöver überrollt und getötet wurde und zu dessen Tätigkeiten es auch gehört hatte, dem Lenker des Müllfahrzeugs zu signalisieren, wann er weiterfahren könne (2 Ob 181/98a = SZ 71/120 = ZVR 1998/123); oder bei einem Lagerarbeiter, der mit der Ladeschaufel des Kraftfahrzeugs befördert werden wollte, bei Ausübung seiner eigenen beruflichen Tätigkeit, nämlich von Ladearbeiten mit Hilfe der Ladeschaufel (2 Ob 56/00z [Zurückweisung]; vgl RIS-Justiz RS0108191; Danzl, EKHG8 § 3 Anm 8; Schmaranzer, Anm zu 8 ObA 117/02t, ZAS 2004, 91 [92]: Be- und Entladetätigkeiten sind zur betrieblichen Beförderung zu zählen und ziehen den Haftungsausschluss nach § 3 Z 3 EKHG nach sich; Apathy, Risikohaftung des Arbeitgebers für Personenschäden?, JBl 2004, 746 [748]: kein Haftungsausschluss gemäß § 3 Z 3 EKHG für einen Arbeitnehmer, „der weder befördert wurde noch befördert werden sollte").Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs wurde der Haftungsausschluss gemäß Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG auch bei einer nicht unmittelbar im Zeitpunkt des Unfalls beförderten, beim Betrieb tätigen Person bejaht, wenn deren eigentliche berufliche Tätigkeit (auch) während der Beförderung ausgeübt wird, so zB bei einem Helfer bei der Müllabfuhr, der bei einem Reversiermanöver überrollt und getötet wurde und zu dessen Tätigkeiten es auch gehört hatte, dem Lenker des Müllfahrzeugs zu signalisieren, wann er weiterfahren könne (2 Ob 181/98a = SZ 71/120 = ZVR 1998/123); oder bei einem Lagerarbeiter, der mit der Ladeschaufel des Kraftfahrzeugs befördert werden wollte, bei Ausübung seiner eigenen beruflichen Tätigkeit, nämlich von Ladearbeiten mit Hilfe der Ladeschaufel (2 Ob 56/00z [Zurückweisung]; vergleiche RIS-Justiz RS0108191; Danzl, EKHG8 Paragraph 3, Anmerkung 8; Schmaranzer, Anmerkung zu 8 ObA 117/02t, ZAS 2004, 91 [92]: Be- und Entladetätigkeiten sind zur betrieblichen Beförderung zu zählen und ziehen den Haftungsausschluss nach Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG nach sich; Apathy, Risikohaftung des Arbeitgebers für Personenschäden?, JBl 2004, 746 [748]: kein Haftungsausschluss gemäß Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG für einen Arbeitnehmer, „der weder befördert wurde noch befördert werden sollte").

Der Revisionswerber führt weiter aus, Grund für den Ausschluss der Haftung gemäß§ 3 Z 3 EKHG sei die in § 333 ASVG gegenüber dem beim Betrieb Tätigen geregelte Haftung im Sozialversicherungsrecht.Der Revisionswerber führt weiter aus, Grund für den Ausschluss der Haftung gemäß Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG sei die in § 333 ASVG gegenüber dem beim Betrieb Tätigen geregelte Haftung im Sozialversicherungsrecht.

Dem ist entgegenzuhalten, dass seit der Novellierung des§ 333 Abs 3 ASVG durch die 48. ASVG-Novelle (BGBl 1989/642) dieser dem § 3 Z 3 EKHG ursprünglich zugrundeliegende Gesetzeszweck nicht mehr trägt und jetzt der Grund für den Haftungsausschluss vielmehr primär darin gesehen wird, dass die beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätigen Personen, etwa der Lenker, die Folgen ihrer eigenen Tätigkeit, sei diese nun sorglos oder sorgfältig, grundsätzlich selbst zu tragen haben (RIS-Justiz RS0108193; vgl auch Apathy aaO 747, 752 f; Schauer in Schwimann3, § 3 EKHG Rz 9 mwN).Dem ist entgegenzuhalten, dass seit der Novellierung des § 333 Absatz 3, ASVG durch die 48. ASVG-Novelle (BGBl 1989/642) dieser dem Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG ursprünglich

zugrundeliegende Gesetzeszweck nicht mehr trägt und jetzt der Grund für den Haftungsausschluss vielmehr primär darin gesehen wird, dass die beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätigen Personen, etwa der Lenker, die Folgen ihrer eigenen Tätigkeit, sei diese nun sorglos oder sorgfältig, grundsätzlich selbst zu tragen haben (RIS-Justiz RS0108193; vergleiche auch Apathy aaO 747, 752 f; Schauer in Schwimann3, Paragraph 3, EKHG Rz 9 mwN).

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass auch im deutschen Recht bei ähnlicher Gesetzeslage in vergleichbaren Fällen die Gefährdungshaftung abgelehnt wird: Der Bundesgerichtshof verneinte die Gefährdungshaftung des Halters gemäß § 33 Abs 1 Satz 1 dLuftVG (entspricht im Wesentlichen § 146 Abs 1 LFG) gegenüber einem Landehelfer, der nach dem Aufsetzen des Segelflugzeugs neben diesem herlaufen und es am Tragflächenende ergreifen wollte, um ein Abkippen des Flugzeugs zu verhindern, und dabei schwer verletzt wurde (VersR 1991, 341). Der Bundesgerichtshof sprach in dieser Entscheidung aus, nach der herrschenden Meinung, der sich der Senat anschließe, greife § 33 Abs 1 Satz 1 dLuftVG allgemein nur zugunsten von Geschädigten ein, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt gewesen seien. Weiters verweist der Bundesgerichtshof auf den im dortigen Fall ebenfalls direkt nicht anwendbaren § 8 (Z 2) dStVG (entspricht im Wesentlichen § 3 Z 3 EKHG), der für den Bereich der Fahrzeughalterhaftung, zu dem auch die Haftpflicht nach § 33 Abs 1 Satz 1 dLuftVG gehöre, Ausfluss eines allgemeinen Rechtsgedankens sei.Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass auch im deutschen Recht bei ähnlicher Gesetzeslage in vergleichbaren Fällen die Gefährdungshaftung abgelehnt wird: Der Bundesgerichtshof verneinte die Gefährdungshaftung des Halters gemäß Paragraph 33, Abs 1 Satz 1 dLuftVG (entspricht im Wesentlichen Paragraph 146, Absatz eins, LFG) gegenüber einem Landehelfer, der nach dem Aufsetzen des Segelflugzeugs neben diesem herlaufen und es am Tragflächenende ergreifen wollte, um ein Abkippen des Flugzeugs zu verhindern, und dabei schwer verletzt wurde (VersR 1991, 341). Der Bundesgerichtshof sprach in dieser Entscheidung aus, nach der herrschenden Meinung, der sich der Senat anschließe, greife Paragraph 33 &, #, 160 ;, A, b, s, 1 Satz 1 dLuftVG allgemein nur zugunsten von Geschädigten ein, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt gewesen seien. Weiters verweist der Bundesgerichtshof auf den im dortigen Fall ebenfalls direkt nicht anwendbaren Paragraph 8, (Ziffer 2,) dStVG (entspricht im Wesentlichen Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG), der für den Bereich der Fahrzeughalterhaftung, zu dem auch die Haftpflicht nach § 33 Abs 1 Satz 1 dLuftVG gehöre, Ausfluss eines allgemeinen Rechtsgedankens sei.

Ebenso vertritt Mühlbauer in Geigel, Haftpflichtprozess25 29/21 unter Berufung auf die zitierte Entscheidung des Bundesgerichtshofs die Ansicht, die Haftung gemäß § 33 dLuftVG sei nicht anwendbar auf (Personen- und Sach-)Schäden von Personen, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs beteiligt seien. Beteiligt seien Leute, die an oder mit dem Luftfahrzeug tätig würden, zB beim Rangieren, beim Anwerfen der Luftschraube mit der Hand; beim Starten von Segelflugzeugen der Starthelfer, der das Segelflugzeug an der Fläche führe.Ebenso vertritt Mühlbauer in Geigel, Haftpflichtprozess25 29/21 unter Berufung auf die zitierte Entscheidung des Bundesgerichtshofs die Ansicht, die Haftung gemäß Paragraph 33, dLuftVG sei nicht anwendbar auf (Personen- und Sach-)Schäden von Personen, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs beteiligt seien. Beteiligt seien Leute, die an oder mit dem Luftfahrzeug tätig würden, zB beim Rangieren, beim Anwerfen der Luftschraube mit der Hand; beim Starten von Segelflugzeugen der Starthelfer, der das Segelflugzeug an der Fläche führe.

Auch Giemulla in Giemulla/Schmid § 33 LuftVG Rz 6, führt aus, auf die Ansprüche von Personen, die im Betrieb des Luftfahrzeughalters beschäftigt seien, fänden weder die §§ 33 ff noch die §§ 44 ff dLuftVG Anwendung. Eine Haftung aus Beförderungsvertrag scheide hinsichtlich des Bordpersonals aus, weil es nicht aufgrund eines Beförderungsvertrags, sondern aufgrund Arbeitsvertrags „befördert" werde. Auch § 33 dLuftVG lasse sich eventuellen Ersatzansprüchen dieser Personen nicht zugrundelegen, weil sie sich den mit der Luftfahrt verbundenen Gefahren freiwillig ausgesetzt hätten. Allgemein greife § 33 dLuftVG nur zugunsten von Geschädigten ein, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt gewesen seien.Auch Giemulla in Giemulla/Schmid Paragraph 33, LuftVG Rz 6, führt aus, auf die Ansprüche von Personen, die im Betrieb des Luftfahrzeughalters beschäftigt seien, fänden weder die Paragraphen 33, ff noch die §§ 44 ff dLuftVG Anwendung. Eine Haftung aus Beförderungsvertrag scheide hinsichtlich des Bordpersonals aus, weil es nicht aufgrund eines Beförderungsvertrags, sondern aufgrund Arbeitsvertrags „befördert" werde. Auch Paragraph 33, dLuftVG lasse sich eventuellen

Ersatzansprüchen dieser Personen nicht zugrundelegen, weil sie sich den mit der Luftfahrt verbundenen Gefahren freiwillig ausgesetzt hätten. Allgemein greife Paragraph 33, dLuftVG nur zugunsten von Geschädigten ein, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt gewesen seien.

Da somit aufgrund der analogen Anwendung des § 3 Z 3 EKHG auf den Kläger die Beklagte gemäß § 146 LFG nicht haftet, erübrigt sich ein Eingehen auf ein allfälliges Eigenverschulden des Klägers und auf die von der Beklagten relevierte Obliegenheitsverletzung.Da somit aufgrund der analogen Anwendung des Paragraph 3, Ziffer 3, EKHG auf den Kläger die Beklagte gemäß Paragraph 146, LFG nicht haftet, erübrigt sich ein Eingehen auf ein allfälliges Eigenverschulden des Klägers und auf die von der Beklagten relevierte Obliegenheitsverletzung.

Der Revision war daher nicht Folge zu geben.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 50, 41 ZPO.

Textnummer

E88789

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2008:0020OB00047.08P.0814.000

Im RIS seit

13.09.2008

Zuletzt aktualisiert am

12.11.2010

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at