jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1986/3/19 8Ob67/85

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 19.03.1986

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Stix als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Kralik, Dr. Vogel, Dr. Kropfitsch und Dr. Zehetner als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei P***

DER A***, Landesstelle Salzburg, Faberstraße 20, 5020 Salzburg, vertreten durch Dr. Ludwig Hoffmann, Rechtsanwalt in Innsbruck, wider die beklagte Partei F*** K***-L***,

6330 Kufstein, vertreten durch Dr. Friedrich Krall, Rechtsanwalt in Kufstein, wegen 78.958,-- S samt Anhang und Feststellung infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 21. März 1985, GZ. 2 R 65/85-22, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 30. November 1984, GZ. 17 Cg 145/84-17, (in der Hauptsache) bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei binnen 14 Tagen die mit 11.551,05 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin 1.920,-- S an Barauslagen und 875,55 S an Umsatzsteuer) zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 12. September 1981 ereignete sich auf der Kragenalpe im Gemeindegebiet von Kundl mit dem Motorsegler, Kennzeichen OM-9066 ein Flugunfall, bei dem Johann S*** als Pilot dieses Flugzeuges infolge Bodenberührung des Motorseglers getötet und der bei der Klägerin pflichtversicherte (im Jahre 1939 geborene) Alois R*** als Fluggast schwer verletzt wurde. Der Unfall ist allein auf eine Fehleinschätzung des Piloten zurückzuführen. Halter des Motorseglers war der F*** K***-L***. Die Klägerin

hat Alois R*** wegen der unfallsgegenständlichen Verletzungen eine Invaliditätspension nach den Bestimmungen des ASVG in der jeweils gesetzlichen Höhe zu erbringen und für ihn auch die Beiträge zur Krankenversicherung zu leisten.

Mit der vorerst auch noch gegen drei weitere als erbserklärte Erben S*** in Anspruch genommene Personen erhobenen Klage begehrte die Klägerin gestützt auf § 323 ASVG vom Beklagten den Ersatz der von ihr an Alois R*** erbrachten und im einzelnen aufgeschlüsselten Leistungen von insgesamt 78.958,-- S und im Hinblick auf die von ihr an Alois R*** noch zu erbringenden künftigen Pensionsleistungen die Feststellung, daß der Beklagte (zur ungeteilten Hand mit den drei anderen Beklagten, hinsichtlich welchen das Verfahren allerdings ruht) für alle künftigen Pflichtleistungen, die sie aus Anlaß des gegenständlichen Flugunfalles an Alois R*** nach den jeweils geltenden Bestimmungen über die gesetzliche Pensionsversicherung zu erbringen haben werde, ersatzpflichtig sei, insofern diese

Pflichtleistungen im Schaden Deckung fänden, den Alois R*** ohne Bestehen der Legalzession des § 332 ASVG als Schadenersatz vom Beklagten fordern könnte. Der Unfall sei von S*** durch auffallend sorgloses tiefes Fliegen, somit durch grobe Fahrlässigkeit ausgelöst worden. Nach § 28 a LuftVG hafte der Viertbeklagte (in der Folge: Beklagter) im Hinblick auf das grob fahrlässige Verhalten des Piloten ohne Beschränkung auf die gesetzliche Haftpflichtversicherungssumme. Der Beklagte beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Grobe Fahrlässigkeit S***, der ein geübter und erfahrener Pilot gewesen sei, liege nicht vor. Ein Beförderungsvertrag zwischen Alois R*** und dem Beklagten sei nicht zustandegekommen; R*** habe gar nicht gewußt, daß das Flugzeug dem Beklagten gehöre. Falls überhaupt eine Haftung des Beklagten vorliege, sei sie nach § 29 c LuftVG mit 430.000 S zu begrenzen. Das Feststellungsbegehren sei nicht berechtigt, weil ein Leistungsbegehren möglich sei. Demgegenüber erwiderte die Klägerin, R*** habe gewußt, daß das Flugzeug dem Beklagten gehöre und S*** als Mitglieder dieses Clubs das Flugzeug mit Wissen und Willen des Beklagten benützen dürfe, wobei er auch der Meinung gewesen sei, daß der Beförderungsvertrag mit dem Beklagten abgeschlossen werde und S*** nur als handelndes Organ, nämlich als Mitglied des Beklagten, fungiere. Da der Beförderungsvertrag entgeltlich gewesen sei, sei R*** auch der Meinung gewesen, daß das Entgelt für die Beförderung dem Beklagten über S*** zukomme. Die Vorgangsweise des Beklagten, Fluggäste als Probemitglieder aufzunehmen, um eine Haftungsbeschränkung der in dem Flugzeug mitgeführten Gäste zu erreichen, sei sittenwidrig, weil auf diese Weise gesetzliche Haftungsbestimmungen umgangen werden sollten. Das Erstgericht wies das Klagebegehren nach Einschränkung des Verfahrens auf den Grund des Anspruches zur Gänze ab. Es traf im wesentlichen folgende Feststellungen:

Beim Beklagten handelt es sich um einen nicht auf Gewinn gerichteten gemeinnützigen Verein, dessen Tätigkeit sich auf den Segel- und Motorflugsport, sowie Fallschirmspringen und Modellflugsport und den Bau von Segelflugzeugen in eigener Werkstätte erstreckt. In der Generalversammlung vom 29. April 1979, bei der S*** anwesend war, wurde eine Regelung hinsichtlich der Einführung einer Probemitgliedschaft in Aussicht gestellt. Die betreffende Statutenänderung wurde in der Generalversammlung vom 13. April 1980 genehmigt. Bei einer wegen eines angekündigten Einspruches gegen die Statutenänderung aus formellen Gründen am 31. Mai 1981 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung wurde die Statutenänderung zwecks Einführung der Probemitgliedschaft einstimmig angenommen. Die neuerliche Beschlußfassung über die Einführung der Probemitgliedschaft wurde in der Tagesordnung angekündigt. Zugleich mit der Einladung zu dieser Generalversammlung erging an alle Mitglieder des Vereines ein Begleitschreiben des damaligen Obmannes, in dem ebenfalls auf die Einführung der Probemitgliedschaft hingewiesen wurde. Die Statutenänderung wurde von der Sicherheitsdirektion nicht untersagt. Der Verein gliedert sich seither in ordentliche Mitglieder, Probemitglieder, Ehrenmitglieder und unterstützende Mitglieder. Die ordentlichen Mitglieder des Vereines sind berechtigt, die Flugzeuge des Vereines zu benützen. Dafür haben sie dem Verein das vom Vorstand festgelegte Entgelt zu bezahlen. Der jeweilige Pilot hat seinen Flug in das Bordbuch einzutragen. Auf Grund dieser Eintragungen wird dann abgerechnet. In jedem Flugzeug ist ein Motorzähler angebracht, der nach Einheiten aufzeichnet. Diese Einheiten sind sodann von den ordentlichen Mitgliedern zu bezahlen. Ob zu einem solchen Flug ein Gast mitgenommen wird oder nicht, ist für die Bezahlung durch das Vereinsmitglied unerheblich. Vom Fluggast des Mitgliedes wird vom Verein kein Entgelt eingehoben. Voraussetzung dafür, daß ein Fluggast vom Mitglied mitgenommen werden kann, ist die Absolvierung von insgesamt 40 Flugstunden. Weitere Voraussetzung ist auf Grund der geänderten Statuten, daß der Fluggast zuvor Probemitglied des Beklagten wird. Dazu muß er eine Beitrittserklärung für Probemitglieder unterschreiben. Am Start liegt ein Ordner mit Formularen für derartige Beitrittserklärungen auf. Diese hat folgenden Wortlaut:

"Vereinbarung einer Haftungsbeschränkung im Falle eines Unfalles:

1. Ich erkläre durch meine Unterschrift meinen Beitritt zum F*** K***-L*** als Probemitglied. Ich nehme zur Kenntnis, daß die Probemitgliedschaft nach Ablauf der Probezeit (1 Monat) von selbst erlischt, wenn ich nicht innerhalb der Probezeit mit eingeschriebenem Brief beim Vorstand des F*** K***-L*** einen Antrag auf Aufnahme als ordentliches Mitglied stelle, oder ein rechtzeitig gestellter Antrag vom Vorstand im Rahmen der Statuten abgelehnt wird.

2. Durch meine Unterschrift anerkenne ich die Vereinsstatuten, die mir zum Durchlesen zur Verfügung gestellt wurden. Insbesondere nehme ich zur Kenntnis, daß der Vorstand des Clubs verfügt hat, daß Probemitglieder innerhalb der Probezeiten nur einen Flug mit Vereinsmaschinen in Anspruch nehmen dürfen, soferne sie nicht im Sinne des § 7 der Statuten im Verein aktiv mitarbeiten.

3. Ich bin damit einverstanden, daß der Verein und auch der jeweilige Pilot bei Flugunfällen - auch wenn sie auf ein

Verschulden des Piloten zurückzuführen sind - nur im Rahmen der bestehenden Haftpflichtversicherung (Deckungssumme S 430.000,-- pro Person) und Insassen-Unfallversicherung (Versicherungssumme bei Tofesfällen S 215.000,-- pro Person) haftet. Ich verzichte daher im Falle eines Flugunfalles sowohl gegenüber dem Verein als auch gegenüber dem jeweiligen Piloten auf Schadenersatzansprüche, die über die erwähnten Deckungssummen hinausgehen, bzw. auf Schadenersatzansprüche, die durch die angeführten Versicherungen nicht gedeckt sind."

Es ist Aufgabe des Vereinsmitgliedes, zu bewirken, daß ein Fluggast die Erklärung als Probemitglied unterschreibt. Stichproben durch den Vorstand wurden nicht gemacht, da die Erfüllung der Bestimmung hinsichtlich der Probemitgliedschaft auf Vertrauen basierte. Wenn der Startleiter beobachtet, daß ein Fluggast diese Beitrittserklärung nicht unterfertigt, so ist es seine Aufgabe, den Fluggast zur Unterschrift zu verhalten. Im Bordbuch ist zu verzeichnen, daß ein Passagier mitgenommen wurde. Dies erfolgt meistens dadurch, daß entweder zweimal der Name des Piloten oder die Bezeichnung "plus 1" eingetragen wird. Es ist nicht erforderlich, daß der Name des Passagiers im Bordbuch vermerkt ist. Alle Informationen, die die Vereinsmitglieder betreffen, werden laufend auf dem schwarzen Brett angeschlagen. Dies trifft auch auf die Bestimmung über die Probemitgliedschaft zu, die zum Zeitpunkt des gegenständlichen Unfalls bereits bestanden hatte. Wenn jemand kommt, der nicht Mitglied des Vereines und auch nicht Gast eines Mitgliedes ist und mitfliegen will, so muß er sich beim Startleiter anmelden, der ihm dann einen Piloten zur Verfügung stellt. In diesem Fall zahlt der Fluggast direkt an den Startleiter. Das Entgelt beträgt für die einzelne Flugminute 10,-- S, die Landegebühr 50,-- S. Der Pilot bezahlt für diesen Flug nichts. Die Piloten, die Fluggäste mitnehmen dürfen, werden ausgewählt und müssen über besondere Qualifikationen verfügen. Die Anzahl dieser Piloten ist namentlich festgelegt. Es ist überhaupt erst nach 100 Flugstunden möglich, vom Verein als Pilot, der Gäste fliegen darf, zugelassen zu werden. Johann S*** war etwa seit dem Jahre 1979 ordentliches Mitglied des Beklagten. Besondere Funktionen im Verein hatte er nicht. Seit 31. Oktober 1979 war er Inhaber eines vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ausgestellten Segelfliegerscheines, der ihn auch zum Betrieb eines Motorseglers berechtigte. Bis 1. Juni 1981 war er Miteigentümer eines Motorseglers. Bis zu diesem Zeitpunkt benützte er fast ausschließlich dieses Flugzeug, danach Clubflugzeuge. Die Bestimmung hinsichtlich der Probemitgliedschaft hat nur für Clubflugzeuge Geltung. Johann S*** hatte sowohl in dem in seinem Miteigentum stehenden Motorsegler als auch in Clubflugzeugen öfters Bekannte mitgenommen. Für das Mitfliegen in dem im Miteigentum S*** gestandenen Motorsegler mußten die mitfliegenden Passagiere nichts bezahlen. Für das Mitfliegen in Clubflugzeugen verlangte S*** jedoch üblicherweise 200,-- S. Am Unfallstag traf Alois R***, ein persönlicher Bekannter S***, diesen in einem Cafü in Kundl. Nachdem R*** erfahren hatte, daß jemand, der mit S*** hätte mitfliegen sollen, verhindert war, erklärte er, mitfliegen zu wollen. R*** war bekannt, daß S*** üblicherweise für das Mitfliegen 200,-- S verlangte. Diesen Betrag gab er ihm auch vor dem Abflug. S*** verzeichnete den Betrag nicht, sondern steckte ihn einfach ein. Da R*** wußte, daß S*** zusammen mit zwei anderen ein Flugzeug besaß, nahm er an, daß das Flugzeug, in dem ihn S*** mitnahm, dieses Privatflugzeug sei. Beim Eintreffen von S*** und R*** am Flugplatz stand der Motorsegler, mit dem S*** fliegen wollte, nicht parat. Dies erschien R*** nicht ungewöhnlich, da er wußte, daß S*** nicht Alleineigentümer des Flugzeuges war. Daß S*** Mitglied des Beklagten war, vermutete R***, er war aber trotzdem der Meinung, daß das Flugzeug, das sie benützen sollten, S*** gehöre. Den Betrag von 200,-- S faßte R*** nicht als Entgelt für das Mitfliegen auf, sondern als Anerkennung für den Piloten. S*** hatte überdurchschnittlich viele Flugstunden absolviert, wobei die genaue Anzahl der Flugstunden nicht feststeht. Fest steht lediglich, daß er, seit er den Segelfliegerschein besaß, somit in einem Zeitraum von nicht einmal 2 Jahren, mehr als 4o Flugstunden absolvierte. Zur Verlängerung des Segelfliegerscheines ist lediglich vorgeschrieben, eine Flugzeit von 24 Stunden innerhalb eines Zeitraumes von 2 Jahren nachzuweisen. Demnach ist davon auszugehen, daß es sich bei S*** um einen geübten und erfahrenen Piloten gehandelt hat. R*** hat vor Antritt des Fluges eine Beitrittserklärung für Probemitglieder nicht unterschrieben. Ob S*** die von ihm mitgenommenen Passagiere sonst üblicherweise diese Beitrittserklärung unterschreiben ließ, kann nicht festgestellt werden. S*** wußte jedoch von der Bestimmung hinsichtlich der Probemitgliedschaft. Anton R*** ist am Unfallstag zum ersten Mal mit S*** mitgeflogen, er war auch zum ersten Mal auf dem Flugplatz in Langkampfen. Vor dem Start eines ordentlichen Vereinsmitgliedes sind für dieses keine eigenen Formalitäten zu erledigen. Er hat lediglich bei Mitnahme eines Passagiers darauf hinzuwirken, daß dieser die beim Startleiter aufliegende Beitrittserklärung für Probemitglieder unterfertigt. Als Ursache für den Unfall ist ein technisches Gebrechen am Motorsegler auszuschließen.

Rechtlich führte das Erstgericht aus, daß zwischen dem Beklagten als Halter des am Unfall beteiligten Flugzeuges und R*** kein Beförderungsvertrag vorliege, da R*** rein privat von S*** im Flugzeug mitgenommen worden sei und mit

dem Beklagten in keinerlei Rechtsbeziehungen gestanden sei. Auch die Zahlung eines Betrages von 200,-- S lasse keinen Schluß auf einen Beförderungsvertrag zu. Dieser Betrag, der nicht einmal die Selbstkosten des Piloten gedeckt habe, sei lediglich als Anerkennung für S*** gedacht gewesen. S*** sei lediglich ein Vereinsmitglied ohne weitere Funktionen gewesen und habe nicht zum Kreis der Piloten gehört, die für das Fliegen von Gästen ausersehen gewesen seien. Es kämen daher lediglich die allgemeinen Schadenersatzbestimmungen des bürgerlichen Rechtes zur Anwendung. Da ein technisches Gebrechen auszuschließen sei, sei der Beklagte seinen Verpflichtungen nachgekommen. Mangels Bestehens einer vertraglichen Beziehung zwischen dem Beklagten und R*** komme eine Haftung für das Verschulden des Piloten nach § 1313 a ABGB nicht in Betracht. Da S*** Inhaber eines Segelfliegerscheines gewesen sei und überdies eine große Anzahl von Flugstunden mit Motorseglern absolviert gehabt habe, sei ein Verschulden bei Überlassung des Flugzeuges an S*** nicht gegeben gewesen.

Das Gericht zweiter Instanz gab der von der Klägerin gegen dieses Urteil erhobenen Berufung in der Hauptsache nicht Folge, wobei es aussprach, daß der Wert des Streitgegenstandes, über den es entschieden habe, zusammen mit dem in einem Geldbetrag bestehenden Teil 300.000 S übersteigt.

Das Berufungsgericht erachtete die in der Berufung erhobenen Beweis- und Verfahrensrügen als unberechtigt und die vom Erstgericht getroffenen Feststellungen zur abschließenden rechtlichen Beurteilung auch als ausreichend. Es billigte die Ablehnung des Abschlusses eines Beförderungsvertrages zwischen R*** und dem Beklagten und damit einer Haftung des Beklagten nach § 29 a LuftVG für die Unfallsfolgen durch das Erstgericht und führte dazu im wesentlichen folgendes aus:

Nach § 29 a LuftVG sei der Halter des Luftfahrzeuges zum Schadenersatz verpflichtet. Dies sei insofern eigenartig, als die Haftung aus dem Beförderungsvertrag geregelt werden solle und dieser keineswegs stets mit dem Halter abgeschlossen sein müsse. An die Möglichkeit eines derartigen Auseinanderfallens sei vom Gesetzgeber offenbar nicht gedacht worden. Es entstehe dadurch aber das Problem, ob den Halter auch dann die Haftung treffen solle, wenn er nicht Vertragspartner im Beförderungsvertrag sei. Gegen eine derartige Haftung des Halters spreche, daß nach der Überschrift ("Haftung aus dem Beförderungsvertrag") gerade die vertragliche Haftung einer Regelung habe zugeführt werden sollen. Es sei deshalb anzunehmen, daß der Halter nur hafte, wenn er Vertragspartner des Fluggastes sei (Koziol II 407; vgl. Geigel-Geigel, Der Haftpflichtprozeß 15 , 1046; SZ 34/194; wohl auch ZVR 1983/36). Maßgeblich für eine Haftung des Beklagten nach § 29 a LuftVG sei daher, ob mit ihm ein Beförderungsvertrag abgeschlossen worden sei. Dies sei zu verneinen. Nach den unbedenklichen Feststellungen des Erstgerichtes habe R*** angenommen, daß das Flugzeug im Miteigentum S*** und zweier anderer Personen gestanden sei. Dafür, daß S*** mit ihm nicht im eigenen Namen, sondern in jenem des Beklagten habe kontrahieren wollen, habe R*** keinerlei Hinweise gehabt. Der - vom Erstgericht zwar nicht festgestellte, sich aber aus der Aussage R*** ergebende - Umstand, daß R*** der Meinung gewesen sei, S*** habe für das Starten irgendetwas bezahlen müssen, auch für den Beklagten, vermöge daran nichts zu ändern. Hiebei sei insbesondere zu bedenken, daß der Beklagte nicht nur Halter des verunfallten Fahrzeuges gewesen sei, sondern auch der Flugplatzhalter (gerichtsbekannt; dies ergebe sich auch aus der AIP-AUSTRIA, AGA 3, einer amtlichen Verlautbarung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, siehe LVE-Anhang 1 zu § 5 LVR, ÖNfL I-223). Daß gegenüber dem Flugplatzhalter Kosten (Landegebühren, Abstellgebühren oder Hangargebühren udgl) entstünden, auch wenn dieser nicht als Partner eines Beförderungsvertrages auftrete, sei offensichtlich. Aus dem bloßen Umstand einer für R*** erkennbaren Zahlungspflicht S*** gegenüber dem Beklagten als Flugzeughalter und Flugplatzhalter ließe sich jedenfalls nicht ableiten, daß S*** damit zu erkennen gegeben habe, nicht im eigenen Namen, sondern im Namen des Beklagten abzuschließen. Dazu komme, daß (richtig wohl:) R*** die Gegebenheiten auch gar nicht in der Richtung aufgefaßt habe, mit dem Beklagten und nicht mit S*** abzuschließen. Darauf, ob S*** selbst mit R*** einen Beförderungsvertrag abgeschlossen habe, oder ob lediglich eine Gefälligkeitsbeförderung vorgelegen sei, komme es daher nicht an. Das Erstgericht hätte im Rahmen der Prüfung einer deliktischen Haftung des Beklagten auch die Frage eines Mietverhältnisses zwischen ihm und S*** gestreift, ohne jedoch das Vorliegen eines Mietvertrages ausdrücklich zu bejahen. Es stehe fest, daß das Flugzeug S*** entgeltlich überlassen worden sei. Im Flugzeug sei ein Motorzähler angebracht, der nach Einheiten aufzeichne. Diese Einheiten habe auch S*** zu bezahlen gehabt, unabhängig davon, ob er auf dem jeweiligen Flug einen Gast mitgenommen habe oder nicht. Der Umstand, daß der Beklagte als Verein nicht auf Gewinn gerichtet sei, schließe nicht aus, daß er bestimmte Leistungen nur gegen Entgelt (und sei es auch nur zur Abdeckung seiner eigenen Kosten) erbringe. Die entgeltliche Überlassung eines Flugzeuges an einen Dritten, etwa einen Piloten sei dem Mietvertrag ähnlich. Bestehe nämlich der Inhalt des Vertrages

nicht in der Beförderung von einem Ort zum anderen oder über eine bestimmte Strecke, sondern in der - meist entgeltlichen - Überlassung (Vercharterung) des Luftfahrzeuges, wobei der Charterer für den Einsatz des Luftfahrzeuges verantwortlich sei - selbst dann, wenn der Vercharterer dem Charterer den Flugzeugführer stelle und die technische Verantwortung für das Luftfahrzeug bei ihm verleibe -, so liege kein Beförderungs-, sondern ein Chartervertrag vor. Chartervertrag sei also gegeben, wenn der Halter eines Luftfahrzeuges dieses mit oder ohne Besatzung einem Dritten zur Verfügung stelle, ohne einen bestimmten Beförderungserfolg zu versprechen. Nehme der Charterer dann seinerseits einen Fluggast mit, werde im allgemeinen zwischen diesen ein Beförderungsvertrag zustandekommen. Durch den Chartervertrag würden zwischen dem Vercharterten und dem Fluggast des Charterers keine rechtlichen Beziehungen, also auch kein Beförderungsvertrag, geschaffen (Geigel-Geigel aaO). Daß derartige Charterverträge in Österreich zwischen Flugsportvereinen, die Flugzeughalter seien, und ihren Mitgliedern regelmäßig geschlossen würden, sei gerichtsbekannt. Die vorliegende Überlassung des Motorseglers an S*** stelle nichts anderes als einen solchen Chartervertrag dar. S*** habe gleich viel zu zahlen gehabt, ob er einen Fluggast mitnahm oder nicht. Beim Beklagten sei es auch so gehalten worden, daß nur andere Personen, die nicht Gast eines Mitgliedes gewesen seien (was eben auf R*** nicht zugetroffen habe), vom Beklagten als Partner des Beförderungsvertrages selbst befördert worden seien (wie es in dem der Entscheidung ZVR 1983/35 der Fall gewesen sei). Die Haftungsbestimmungen der §§ 29 a ff. LuftVG seien daher mangels eines zwischen dem Beklagten und R*** bestehenden Beförderungsvertrages ausgeschlossen. Deshalb sei zu prüfen, ob der Beklagte nach den Bestimmungen des ABGB schadenersatzpflichtig sei (SZ 34/194). In diesem Zusammenhang sei der Berufungswerberin zuzubilligen, daß dem Piloten S*** habituelle Untüchtigkeit im Sinne des Begriffes der Untüchtigkeit des § 1315 ABGB vorzuwerfen sei. Nach § 7 Abs. 2 LVR sei, sofern nicht andere Bestimmungen in Betracht kämen, eine Flughöhe von mindestens 150 m über Grund einzuhalten. Diese Mindestflughöhe dürfe gemäß § 52 Abs. 2 LVR beim Hangsegeln unterschritten werden, wenn weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet würden. Auch wenn man annehme, daß sich S*** im Hangsegelflug befunden habe, (ein Motorsegler im Betrieb ohne Verwendung des eigenen Motorantriebes gelte als Segelflugzeug, ZVR 1985/105), so hätte er sich der Erdoberfläche niemals so weit nähern dürfen, daß die Gefahr einer unkontrollierten Bodenberührung drohe. Selbst für den im erstinstanzlichen Verfahren nicht näher erörterten Fall, daß S*** das von ihm beabsichtigte Anwerfen des Motors nicht gelungen sei und er deshalb und wegen des Fehlens von Aufwinden an Höhe verloren habe, hätte er die einfache Möglichkeit gehabt, vom Hang weg über das Inntal zu fliegen. Die S*** vorzuwerfende Unterlassung der Einhaltung einer für die Sicherheit ausreichenden Mindestflughöhe sei diesem nicht nur als schweres Verschulden zuzuordnen, sondern qualifiziere ihn als habituell untüchtige Person. Der Geschäftsherr habe für die zum Schaden führende Untüchtigkeit selbst dann zu haften, wenn er von dieser nichts habe wissen müssen (Reischauer in Rummel, ABGB, Rdz 3 zu § 1315 mwN). Für die Berufungswerberin sei hiedurch allerdings nichts gewonnen. Denn die Besorgungsgehilfenhaftung des § 1315 ABGB trete nur bei Besorgungsgehilfen ein, also bei Personen, deren man sich nach dem Gesetzeswortlaut "zur Besorgung seiner Angelegenheiten bedient" (Reischauer aaO Rdz 1 zu § 1315). Im vorliegenden Fall habe sich aber der Beklagte nicht des Piloten S*** bedient, sondern dieser habe das Flugzeug gechartert, und sei nicht in Angelegenheiten des Beklagten, sondern in seinen eigenen Angelegenheiten tätig gewesen. Eine Haftung des Beklagten käme daher nur kraft eigenen Verschuldens in Betracht, etwa wenn er das von ihm gehaltene Flugzeug einem ersichtlich ungeeigneten Piloten überlassen hätte, weil durch den Betrieb des Flugzeuges auf diese Weise die vom Piloten zugelassenen Insassen und darüber hinaus die Allgemeinheit hätten gefährdet werden können (SZ 34/194). Daß dem Beklagten bekannt gewesen sei, S*** habe bereits früher Fehler im Flugbetrieb gemacht oder Vorschriften nicht eingehalten, sei in erster Instanz nicht einmal behauptet worden. S*** sei zum Unfallszeitpunkt im Besitz eines gültigen Segelfliegerscheines gewesen, der ihn berechtigt habe, zweisitzige und mehrsitzige, zweisitzig geflogene Segelflugzeuge mit Hilfsmotorstart oder Motorflugschleppstart zu führen.

Schließlich führte das Berufungsgericht "der Vollständigkeit halber" noch aus, daß Motorsegler im Motorflug als Motorflugzeuge und ohne Verwendung eines eigenen Motors als Segelflugzeuge gelten (ZVR 1985/105). Doch berechtige ein Segelfliegerschein mit der Startberechtigung "Hilfsmotorstart" den Inhaber auch dazu, Motorsegler mit Motorhilfe zu starten und (zur Verhinderung von Außenlandungen gewissermaßen) gegebenenfalls mit Motorhilfe Aufwindgebiete in der unmittelbaren Umgebung des Abflugplatzes zu erreichen sowie allenfalls Anschluß an Aufwindgebiete in der weiteren Umgebung - bis zu einer Entfernung von maximal 15 km vom Abflugplatz (daß die Unfallstelle in weniger als 15 km Entfernung vom Flugplatz Kufstein-Langkampfen liege, sei gerichtsbekannt) - zu gewinnen (ZPE zu § 95 Abs. 1 lit. d. ZLPV, ÖNfL I-B 6/78). Die in der Entscheidung ZVR 1985/106 erwähnte Berechtigung

zur Führung von Motorseglern im Motorflug beruhe nur auf einer Verwaltungsverordnung, nämlich ZPE, Ergänzung zu §§ 95 bis 102 ZLPV (ÖNfL I-B 6/78). Ein näheres Eingehen auf die Rechtsnatur dieser Berechtigung erübrige sich im Hinblick darauf, daß S*** über eine solche Berechtigung nicht verfügt habe. Nach den Ermittlungen im Gendarmerieakt habe der Unfall bei stehendem Motor des Motorseglers stattgefunden. Das Erstgericht habe zwar eine diesbezügliche Feststellung nicht getroffen, doch sei eine solche auch nicht entscheidungswesentlich, weil es dem Beklagten nicht zum Verschulden zuzurechnen wäre, wenn S***, der mit dem Motorsegler im Motorflug habe starten dürfen (Hilfsmotorstart-Berechtigung), im Flug an unerlaubter Stelle den Motor eingeschaltet hätte. Daß S*** bereits zu früherer Zeit verbotenerweise den Motor des Motorseglers betrieben hätte und daß dies dem Beklagten bekannt gewesen sei, sei gleichfalls nicht behauptet worden. Es sei zumindest zweifelhaft, ob allein aus dem Bekanntsein eines solchen Umstandes auch ein Erkennenmüssen einer Untüchtigkeit des Piloten hätte abgeleitet werden können. Insgesamt ergebe sich, daß der Beklagte weder aus einem Beförderungsvertrag im Sinne des § 29 a LuftVG hafte, weil er nicht Partner des Beförderungsvertrages mit R*** gewesen sei, noch aus eigenem Verschulden, weil ein solches weder hervorgekommen sei, noch in erster Instanz ein ein solches Verschulden begründender Sachverhalt behauptet worden sei.

Gegen dieses Urteil des Berufungsgerichtes richtet sich die auf die Anfechtungsgründe des § 503 Abs. 1 Z 2, 3 und 4 ZPO gestützte Revision der Klägerin mit dem Antrag, die Entscheidungen der Vorinstanzen aufzuheben und die Rechtssache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Erstgericht zurückzuverweisen; hilfsweise wird ein Abänderungsantrag im Sinne der vollinhaltlichen Stattgebung des Klagebegehrens gestellt.

Der Beklagte beantragte in seiner Revisionsbeantwortung, der Revision keine Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig, aber nicht berechtigt.

Unter dem Revisionsgrund der Mangelhaftigkeit des Berufungsverfahrens rügt die Revisionswerberin vorerst verschiedene Feststellungen, die das Berufungsgericht zu Unrecht teils als "gerichtsbekannt" (der Beklagte sei nicht nur Halter des Flugzeuges gewesen, sondern auch Flugplatzhalter; Charterverträge zwischen Flugsportvereinen als Flugzeughalter und ihren Mitgliedern seien in Österreich üblich; die Unfallsstelle liege weniger als 50 km (richtig 15 km) vom Flugplatz des Beklagten entfernt), teils ohne Beweisergänzung (der Unfall habe bei stehendem Motor stattgefunden; die zweite Instanz habe das Vertragsverhältnis zwischen R*** und dem Beklagten "aus heiterem Himmel" als "Charter-Flug" bezeichnet) getroffen hätte. Die Feststellung über den Stillstand des Motors im Zeitpunkt des Unfalles sei darüber hinaus auch aktenwidrig. Bei all diesen Ausführungen übersieht die Revisionswerberin aber, daß der Anfechtungsgrund der Mangelhaftigkeit des Verfahrens nur dann gegeben ist, wenn der Verstoß abstrakt geeignet war, eine erschöpfende Erörterung und gründliche Beurteilung der Streitsache zu hindern (Fasching IV, 305; SZ 50/150; Arb. 10.087 uva), und die dem Gericht unterlaufene Aktenwidrigkeit für die rechtliche Beurteilung der Streitsache entscheidungswesentlich sein muß (GlUNF 1827; SZ 51/172; JBl 1985, 756 uva). Dies ist hier aber nicht der Fall, was jedoch nicht näher zu begründen ist (§ 510 Abs. 3 ZPO). Die - für die Revisionswerberin aus heiterem Himmel kommende - Bezeichnung des Vertragsverhältnisses zwischen R*** und dem Beklagten als Chartervertrag stellt im übrigen keine Tatsachenfeststellung dar, es handelt sich dabei vielmehr um eine rechtliche Beurteilung, die nicht unter dem Revisionsgrund der Mangelhaftigkeit des Verfahrens bekämpft werden kann. In ihrer Rechtsrüge wendet sich die Klägerin gegen die Ablehnung einer Haftung des Beklagten für die Unfallsfolgen durch die Vorinstanzen. Bei Beurteilung dieser Frage ist vorerst davon auszugehen, daß die Klägerin die Haftung des Beklagten auf ein grobfahrlässiges Fehlverhalten S*** als Pilot des Unfallsflugzeuges und ausdrücklich auf die Bestimmung des § 29 a LuftVG mit der weiteren Behauptung gestützt hat, R*** habe gewußt, daß das Flugzeug dem Beklagten gehöre und S*** als Mitglied des Beklagten das Flugzeug mit Wissen und Willen des Beklagten benützen dürfe, wobei er auch der Meinung gewesen sei, daß der Beförderungsvertrag mit dem Beklagten abgeschlossen werde und S*** nur als handelndes Organ des Beklagten fungiere; der Beförderungsvertrag sei entgeltlich gewesen, R*** sei auch der Meinung gewesen, daß das Entgelt für die Beförderung dem Beklagten über S*** zukomme. Das Vorliegen eines nach den allgemeinen Bestimmungen des ABGB über Schadenersatz zu beurteilendes Fehlverhalten des Beklagten, das diesem als Verschulden hätte angerechnet werden können, wurde von der Klägerin nicht behauptet. Dementsprechend wird von der Klägerin im Revisionsverfahren ein nach allgemeinem Schadenersatzrecht zu beurteilendes den Beklagten selbst treffendes schuldhaftes Verhalten auch nicht (mehr) releviert. Die Vorinstanzen haben - von der Revisionswerberin

unbekämpft - zutreffend erkannt, daß der von S*** benützte (zur Fortbewegung von Personen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde geeignete) Motorsegler als Luftfahrzeug im Sinne des § 11 LuftFG 1957 anzusehen ist und die Haftung des Beklagten als Halter dieses Luftfahrzeuges gegenüber R*** als damit beförderter Person im Hinblick auf die Benützung des Motorseglers ausschließlich in Österreich - mangels Vorliegens der Voraussetzungen des § 29 h LuftVG - nach den Bestimmungen der §§ 29 a ff LuftVG zu beurteilen ist. Die Vorinstanzen vertraten weiters die Ansicht, daß der Halter eines Luftfahrzeuges nach § 29 a LuftVG dem Fahrgast nur dann haftet, wenn er dessen Vertragspartner ist. Diese mit der - vom Berufungsgericht angeführten - Lehre und Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes im Einklang stehende Rechtsmeinung, von der abzugehen kein Anlaß besteht, wird in der Revision auch nicht bekämpft. Die Revisionswerberin führt ihre Rechtsrüge im wesentlichen nur dahin aus, ein Chartervertrag zwischen dem Beklagten und S*** sei in Ermangelung eines entsprechenden Vertragswillen zwischen diesen Personen nicht zustande gekommen, wohl aber ein Beförderungsvertrag zwischen R*** und dem Beklagten. R*** sei der Meinung gewesen, daß S*** den ihm bezahlten Betrag von 200 S für den Club verwende. Das von R*** bezahlte Entgelt sei somit für Clubzwecke gedacht gewesen. Damit habe aber R*** zum Club (Beklagten) eine Verbindung hergestellt, sodaß hinlängliche Anhaltspunkte für die Annahme eines Beförderungsvertrages mit dem Beklagten bestünden. Dem kann nicht gefolgt werden.

Nach der für die rechtliche Beurteilung allein maßgeblichen Sachverhaltsgrundlage war R*** der Ansicht, daß der Motorsegler, mit dem er von S*** mitgenommen wurde, in dessen Miteigentum (zusammen mit zwei anderen Personen) stünde, war R*** bekannt, daß S*** für das Mitfliegen üblicherweise 200 S verlangt, und hat R*** den Betrag von 200 S nicht als Entgelt für das Mitfliegen, sondern bloß als Anerkennung für den Piloten aufgefaßt. Schließlich steht fest, daß S*** die ihm von R*** übergebenen 200 S nicht verzeichnet, sondern einfach eingesteckt hat. Daß S*** R*** zu verstehen gegeben hätte, er nehme ihn im Motorsegler nicht im eigenen Namen, sondern nur als Vertreter des nunmehrigen Beklagten mit, kam im Beweisverfahren nicht hervor und wurde von den Vorinstanzen auch nicht festgestellt. Im Hinblick auf den das Stellvertretungsrecht beherrschenden Offenlegungsgrundsatz bedarf es in jedem Einzelfall, in dem ein ausdrückliches Handeln in fremdem Namen nicht vorliegt, einer sorgfältigen Prüfung, wie der Dritte - von seinem Erkenntnishorizont aus gesehen - das Auftreten des Handelnden verstehen mußte; im Zweifel ist ein Eigengeschäft des Handelnden anzunehmen (RdW 1984, 309 ua). Ausgehend von den hier festgestellten Vorstellungen R*** und dessen Wissensstand mußte R*** das Verhalten S*** so verstehen, daß dieser sein Ansinnen, ihn im Motorsegler mitzunehmen, im eigenen Namen zustimmte, zumal aus dem Umstand, daß R*** meinte, mit seinen 200 S sich an den Kosten des Fluges zu beteiligen und S*** allenfalls dem Fliegerclub etwas zu bezahlen habe, für die hier zu beurteilende Frage, ob S*** im eigenen Namen oder namens eines anderen auftrat, nicht abzuleiten ist. War R*** aber ein Wille S***, im Namen des nunmehrigen Beklagten zu handeln, nichts erkennbar, konnte die Wirkung der direkten Stellvertretung nicht eintreten (Gschnitzer, Allgemeiner Teil 229; JBl. 1980, 535; SZ 53/138; EvBl 1981/168; RdW 1985, 211). Da die Behauptungs- und Beweislast dafür, daß S*** nicht im eigenen Namen, sondern namens des Beklagten handelte, der Klägerin als derjenigen, die daraus Rechte ableitet, oblag (JBl. 1980, 535; EvBl 1981/168 uva), gehen die in Richtung der von der Klägerin behaupteten Vertretung des Beklagten durch S*** verbliebenen Unklarheiten zu Lasten der Klägerin. In der Ablehnung der Annahme des Zustandekommens eines Vertragsverhältnisses zwischen R*** und dem Beklagten anläßlich der Vereinbarung zwischen S*** und R*** über den

gemeinsamen Flug mit dem Motorsegler durch die Vorinstanzen kann daher kein Rechtsirrtum erblickt werden. Damit scheidet die von der Klägerin geltend gemachte Haftung des Beklagten (aus dem Beförderungsvertrag) nach § 29 a ff LuftVG aus. Da die Klägerin ihr Ersatzbegehren auf keinen weiteren Haftungstatbestand gestützt hat entspricht die Abweisung des Klagebegehrens der Sach- und Rechtslage. Es konnte daher der Revision kein Erfolg beschieden sein, wobei es sich erübrigt, auf die übrigen Rechtsausführungen der Revisionswerberin einzugehen.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens beruht auf den §§ 41 und 50 ZPO.

Anmerkung

E07935

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1986:0080OB00067.85.0319.000

Dokumentnummer

JJT_19860319_OGH0002_0080OB00067_8500000_000

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