

TE OGH 2009/2/19 2Ob231/08x

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 19.02.2009

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten Dr. Baumann als Vorsitzenden und die Hofräte Dr. Veith, Dr. E. Solé, Dr. Schwarzenbacher und Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtsache der klagenden Partei Ing. Ernst S*****, vertreten durch Dr. Christian Ortner, Rechtsanwalt in Innsbruck, gegen die beklagten Parteien 1. Gerhard M*****, 2. U***** Sportfliegerclub *****, 3. E***** Versicherungs-AG, *****, alle vertreten durch Heinke, Skribe + Partner Rechtsanwälte GmbH in Wien, wegen 64.224,84 EUR sA und Feststellung (Revisionsinteresse 67.510,56 EUR, davon 62.510,56 EUR sA Zahlungsbegehren und 5.000 EUR Feststellungsbegehren), über die Revision der beklagten Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Graz als Berufungsgericht vom 29. Mai 2008, GZ 3 R 42/08h-131, womit das Urteil des Landesgerichts Leoben vom 29. Dezember 2007, GZ 4 Cg 197/01d-120, abgeändert wurde, zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden dahingehend abgeändert, dass sie einschließlich der in Rechtskraft erwachsenen Teile insgesamt zu lauten haben wie folgt:

„1. Die beklagten Parteien sind zur ungeteilten Hand schuldig, dem Kläger 31.255,28 EUR samt 4 % Zinsen seit 10. 1. 2001 sowie die mit 680,94 EUR (Barauslagen) bestimmten Prozesskosten binnen 14 Tagen zu bezahlen.

2. Es wird festgestellt, dass die beklagten Parteien dem Kläger zur ungeteilten Hand für alle künftigen Schäden aus dem Flugunfall vom 13. 10. 2000 zur Hälfte haften, die drittbeklagte Partei jedoch beschränkt auf die Höhe der Versicherungssumme aus dem maßgebenden Versicherungsvertrag.

3. Das Mehrbegehren, die beklagten Parteien seien zur ungeteilten Hand schuldig, dem Kläger weitere 32.969,56 EUR samt 4 % Zinsen seit 10. 1. 2001 zu bezahlen, wird abgewiesen.

4. Das Feststellungsmehrbegehren, die beklagten Parteien hafteten dem Kläger für alle künftigen Schäden aus dem Flugunfall vom 13. 10. 2000 zur ungeteilten Hand über die Hälfte hinaus, sowie die drittbeklagte Partei hafte über die Höhe der Versicherungssumme aus dem maßgebenden Versicherungsvertrag hinaus, wird abgewiesen.“

Der Kläger ist schuldig, den beklagten Parteien 1.343,80 EUR an anteiliger Pauschalgebühr des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 13. 10. 2000 ereignete sich in der Nähe des Flugplatzes Trieben bei einem Schleppflug eines Segelflugzeugs ein Unfall, bei dem der Kläger als Pilot und Uwe P***** als Passagier des Segelflugzeugs verletzt wurden und dieses beschädigt wurde.

Der Erstbeklagte, ein Mitglied des zweitbeklagten Sportfliegerclubs, war Pilot, der Zweitbeklagte war Eigentümer und Halter, die Drittbeklagte war Haftpflichtversicherer des schleppenden Motorflugzeugs.

Der Kläger begehrte zuletzt die Bezahlung von 64.224,84 EUR sA an Schmerzensgeld, Behandlungskosten, Krankenaufenthaltskosten, Behandlungs- und Transportkosten, Reparatur- und Transportkosten hinsichtlich des Segelflugzeugs, Kosten einer Schadenbegutachtung sowie des vom Kläger getragenen Kaskoselbstbehalts sowie die aus dem Spruch ersichtliche Feststellung. Die Höhe des Klagebegehrens ist im Revisionsverfahren nicht mehr strittig. Den Erstbeklagten treffe das Alleinverschulden am Unfall, weil er den Flug mangelhaft vorbereitet habe, für den Schleppflug eine zu geringe Flugerfahrung gehabt und sich über die notwendigen Daten für den Flug nicht kundig gemacht habe. Der Erstbeklagte habe einen Flugfehler zu verantworten, weil er einen zu starken Steigwinkel gewählt und dadurch an Geschwindigkeit verloren habe. Selbst wenn eine Notsituation vorgelegen wäre, hafte der Erstbeklagte gemäß § 1306 ABGB. Die Beklagten hafteten überdies wegen Verletzung allgemeiner Schutz- und Sorgfaltspflichten. Die solidarische Haftung des zweitbeklagten Sportfliegerclubs als Halter und des drittbeklagten Haftpflichtversicherers des Motorflugzeugs ergebe sich aus den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG).

Die Beklagten bestritten und brachten vor, den Erstbeklagten treffe kein Verschulden am Unfall. Der Erstbeklagte und der Zweitbeklagte hätten alle Maßnahmen zur Verhinderung des Unfalls getroffen. Infolge eines vollkommen unerwartet eingetretenen Fallwindes sei das Schleppflugzeug abgebremst worden und habe an Höhe verloren. Danach sei das Schleppflugzeug knapp vor einem Strömungsabriss gewesen, welcher unweigerlich zum Absturz beider Flugzeuge geführt hätte. Der Erstbeklagte habe daher das Schleppseil kappen müssen, um dem Kläger eine Notlandung zu ermöglichen. Aus Schreck habe der Kläger jedoch eine Umkehrkurve fliegen wollen, was zu einem raschen Höhenverlust und letztlich zum Absturz des Segelflugzeugs geführt habe. Dieses Flugmanöver sei in der gegebenen Situation nicht fachgerecht gewesen, weshalb der Kläger das Alleinverschulden trage.

Das Erstgericht verurteilte die Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung von 31.255,28 EUR samt 4 % Zinsen seit 10. 1. 2001 und sprach die Feststellung aus, die beklagten Parteien hafteten dem Kläger für alle künftigen Schäden aus dem Flugunfall zur ungeteilten Hand im Ausmaß von 50 %. Das Mehrbegehren auf Zahlung von weiteren 32.969,56 EUR samt 4 % Zinsen seit 10. 1. 2001 sowie das Feststellungsmehrbegehren über eine über 50 % hinausgehende Haftung der Beklagten wies es ab.

Es stellte folgenden entscheidungswesentlichen Sachverhalt fest:

Der Kläger, ein erfahrener Segelflieger, startete am 13. 10. 2000 um 8:15 Uhr in Innsbruck, um mit seinem Segelflugzeug unter Ausnützung der Föhnwetterlage einen 1.000-Kilometer-Streckenflug zu absolvieren. Vor Antritt des Flugs informierte er sich über die Wetterlage. Es war ihm bekannt, dass eine Föhnwetterlage herrschte und die Möglichkeit bestand, dass der Föhn durchbricht. Bei Seewiesen war der Wendepunkt, von dem er nach Innsbruck zurückkehren wollte. Im Bereich des Admonter Reichensteins geriet er mit seinem Segelflugzeug unter die Gebirgskammhöhe, wo die Föhnwinde nicht mehr wirksam waren und er keinen Auftrieb mehr fand, sodass er sich entschloss, auf dem Flugplatz Trieben zu landen. Während des Abgleitens fand er vollkommen ruhige Luftverhältnisse vor. Die Landung aus westlicher Richtung auf der Landepiste verlief problemlos ohne Störung durch irgendwelche Turbulenzen und nahezu bei Windstille. Um den Streckenflug in Richtung Innsbruck fortsetzen zu können, war es erforderlich, das Segelflugzeug des Klägers mittels eines Schleppflugzeugs auf eine entsprechende Abflughöhe zu bringen.

Der Kläger vereinbarte mit dem Erstbeklagten, dass dieser als Pilot des Motorflugzeugs den Schleppflug „auf Kostenersatzbasis“ durchführe. Sie sprachen über die Startrichtung. Es herrschte so wenig Wind, dass es egal war, in welche Richtung gestartet wurde. Da der Kläger in Richtung Westen weiterfliegen wollte, entschloss er sich zu einem Start in diese Richtung.

Der Erstbeklagte ging vor Antritt des Schleppflugs davon aus, dass das Segelflugzeug des Klägers mit den darin befindlichen Personen ein Gewicht von ca 550 kg hätte. Das tatsächliche Gewicht betrug 675 kg. Das Schleppflugzeug hatte ein Startgewicht von 723 kg. Die Abflugkarte (Bottlang-Karte) betreffend den Flugplatz Trieben sowie die sich daraus ergebende Höhenrestriktion über der Autobahnbrücke im Abflugbereich der Piste 29 waren dem Erstbeklagten bekannt. Demnach betrug die Mindestüberflughöhe der Autobahnbrücke beim Start 165 Fuß (50 m) und bei der Landung 80 Fuß (25 m). Zur Vorbereitung auf den Schleppflug zog er diese Karte nicht heran, da ihm der Flugplatz bekannt war.

Der Kläger steuerte ein Segelflugzeug der Type ASH 25. Eine fliegerische Untauglichkeit lag bei ihm nicht vor.

Beim Schleppflugzeug handelte es sich um ein Motorflugzeug der Type Robin DR 400/18. Am Flugzeug war ein Zweiblattpropeller der Type Sensenich 76 EM 8-S-5-054 montiert. Laut Abschnitt 7 des Flughandbuchs waren für den Schleppbetrieb mit dem Flugzeug nur Propeller der Type Sensenich 76 EM 8-S-5-058 und Hofmann HO-27-HM-180-138 zugelassen. Aus der von der Austro Control aufliegenden Lebenslaufakte ergibt sich gemäß den Kenndaten der Wandlungsform zu II.3 Propeller, dass der am Schleppflugzeug montierte Propeller Sensenich 76 EM 8-S-6-054 für den Schleppflugbetrieb zugelassen war. Das Flughandbuch war zu wenig detailliert und für die Praxis nicht anwendbar.

Vor dem Start rollte der Erstklagte mit dem Schleppflugzeug an das westliche Ende der Piste, um in diesem Bereich die Windverhältnisse abzuklären. Der Erstklagte erklärte dem Kläger, die Schleppgeschwindigkeit werde zwischen 110 und 130 km/h betragen, worauf der Kläger die Schleppgeschwindigkeit mit 120 km/h festlegte. Vor dem Start wurde der Schleppzug am östlichen Ende der Piste aufgestellt, um eine möglichst lange Startstrecke zur Verfügung zu haben. Der Erstklagte teilte dem Kläger mit, dass es aufgrund der Föhnwetterlage Probleme geben könne und sie sich mit dem Schleppflug beeilen müssten. Beiden Piloten war vor dem Start zum Schleppflug bekannt, dass der Föhn durchgreifen könne. Zum damaligen Zeitpunkt hatte der Erstklagte noch keinen Schleppflug mit einem Segelflugzeug der vom Kläger gesteuerten Type durchgeführt. Er hatte aber schon andere doppelsitzige und schwerere Segelflugzeuge geschleppt und Leistungsberechnungen für leichte und schwere Flugzeuge, nicht aber konkret für den Flugzeugtyp des Klägers, durchgeführt.

Der Erstklagte startete zum Schleppflug, ohne verlässliche Werte zu der zu erwartenden Startrollstrecke und zur Steigleistung zur Verfügung zu haben.

Im Zeitpunkt des Starts herrschte Windstille. Das Segelflugzeug hob nach der Hälfte und das Schleppflugzeug nach etwa zwei Drittel der Piste vom Boden ab. Die maximale Geschwindigkeit des Schleppflugzeugs nach dem Abheben betrug etwa 130 km/h. Die Mindestgeschwindigkeit lag etwa bei 100 km/h. Der Erstklagte startete mit einer höheren Geschwindigkeit, weil beim Starten in Richtung Westen fast immer mit starken Winden zu rechnen ist. Am Ende der Startpiste hatte der Schleppzug eine Höhe von etwa 30 m. Danach setzte ein starker Seitenwind ein, sodass beide Flugzeuge stark vorgehalten werden mussten, um den Kurs beibehalten zu können. Aufgrund eines plötzlich einsetzenden Fallwinds verlor der Schleppzug an Geschwindigkeit und Höhe. Auf einer Position 289 m nach dem Ende der Startbahn, in einer Flughöhe von etwa 17 Metern über Grund kappte der Erstklagte das Schleppseil zum Segelflugzeug, da er aufgrund der geringen Flughöhe keine Chance sah, die 13,6 Meter hohe Autobahnzubringerbrücke zu überfliegen. Da die Brücke schon sehr nahe war und vom Segelflugzeug nicht mehr überflogen werden konnte, führte der Kläger eine enge Kurve mit etwa 40 Grad Seitenneigung aus. Um mit der Tragfläche nicht am Boden zu streifen, nahm er das Segelflugzeug in der Folge etwas flacher und konnte die Kurve noch ausgleiten. In der Folge sackte das Segelflugzeug durch und schlug mit der linken Tragfläche und dem Rumpf am Boden auf. Durch die Bodenberührung der Tragfläche drehte der Bug des Segelflugzeugs weiter nach links und schlitterte noch ca 15 Meter in Richtung Süden, bis er zum Stillstand kam.

Nach dem Kappen des Zugseils war ein erfolgreicher Notabstieg mit dem Segelflugzeug in Geradeausrichtung nicht möglich. Die Restdistanz des Segelflugzeugs (Notabsinkstrecke und Bremsweg) zur Autobahnbrücke betrug zu diesem Zeitpunkt 230 bis 250 m. Das Abdrehen in Richtung Süden war die einzig mögliche Chance, um einen Absturz oder eine Kollision zu verhindern. Die starke Querlage war wegen der durch den Rückenwind bedingten raschen Annäherung an die Hindernisse erforderlich.

Die Beschleunigungsfähigkeit des Schleppzugs war ausreichend, um bei Windstille von der Startbahn zu starten. Beim Start zum Schleppflug war die Wetterlage kritisch. Eine massive Südströmung in der Höhe war geeignet, kräftigen Föhn über dem Alpenkamm aufzubauen und damit starke Turbulenzen und Spitzenböen über 55 km/h auch in Bodennähe zu entwickeln. Die Situation und Gefährlichkeit wurde von den für die Flugwetterüberwachung und Flugwettermeldungen zuständigen Stellen erkannt; diese reagierten mit entsprechenden Wettervorhersagen und Warnungen.

Das Kappen des Schleppseils war in Anbetracht der aerodynamisch energetisch bedenklichen Lage des Schleppflugzeugs richtig. Zum Kappzeitpunkt hatte das Segelflugzeug bereits eine derartige Nähe zur Brücke, dass eine sichere Notlandung in Geradeausrichtung ohne Kollision mit der Autobahnbrücke nicht möglich gewesen wäre.

Die Steigleistung des Schleppflugzeugs betrug 2,655 m/sec und reichte aus, um die Autobahnbrücke bei Windstille in

einer Höhe von 54,77 m, das ist 4,77 m über der behördlich geforderten Sicherheitshöhe, zu überfliegen.

Die Erfahrungen des Erstbeklagten als Schlepppilot waren in Anbetracht der Schwierigkeiten der Flugaufgabe gering. Das Flugbuch des Erstbeklagten wies inklusive Ausbildung lediglich 5 Stunden und 33 Minuten auf. Bei dem Schleppflug handelte es sich um einen schwierigen Flug, da das Segelflugzeug relativ schwer war.

Die Ursache für den Flugunfall war eine plötzliche Wetterstörung. Diese führte durch Geschwindigkeitsverlust und Absinken des Schleppzugs zu einer äußerst gefährlichen Situation, die nur durch das Lösen der Seilverbindung gestoppt werden konnte. Bei einer sorgfältigen Flugvorbereitung wäre die drohende Gefahr einem umsichtigen Piloten aufgefallen.

Von einem verantwortlichen Piloten wird verlangt, bereits vor dem Flug eine Prognose über den Ablauf des beabsichtigten Flugs anzustellen. In diesem Zusammenhang sind die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, die Flugleistungen und die Grenzen im allgemeinen, sowie die Flugleistung und Grenzen unter den gegebenen und zu erwartenden Rahmenbedingungen im Besonderen abzuschätzen.

Zum Abflugzeitpunkt standen den beiden Piloten eine Vielzahl spezifischer Wettermeldungen und Wettervorhersagen abrufbereit zur Verfügung. Folgende Meldungen betrafen das zu befliegende Gebiet:

- Höhenwindkarte in der 850 hPa Druckfläche
- EURO SIGNIFICANT WEATHER CHART
- Flugwettervorhersage Steiermark und südliches Burgenland
- ALPFOR Alpenwettervorhersage Ausgabe 7:00 Uhr
- GAFOR Gebietswettervorhersage gültig für den Zeitraum 8:00 bis 14:00 Uhr.

Der zum Unfallszeitpunkt gültigen EURO SIGNIFICANT WEATHER CHART war zu entnehmen, dass die Großwetterlage im Alpenbereich durch eine überaus starke Südströmung gekennzeichnet war. Dieser Lage entsprechend lauteten auch die Wettervorhersagen, Wettermeldungen und die Vorhersagen der mit den Starkwinden verbundenen Turbulenzgefahren.

Die Wettervorhersage der Flugwetterwarte Graz für den Raum Steiermark und südliches Burgenland, Ausgabezeitpunkt 8:00 Uhr, gültig für den 13. 10. 2000, meldete stürmischen Südwestföhn und eine Störungszone über Westösterreich und einen Durchgriff des Föhns in den Niederungen im Laufe des Vormittags, sowie Höhenwind aus Südwest in 1.500 m Höhe mit 50 bis 70 km/h und in 3.000 m Höhe mit 70 bis 100 km/h. Unter den Gefahren wurde auf verbreitet mäßige und örtlich schwere Turbulenzen hingewiesen. Diese Meldung wurde durch die zum Unfallszeitpunkt gültige grafische Vorhersagekarte der ALPFOR bestätigt. Eine weitere Warnung erfolgte im GAFOR. Die zum Unfallszeitpunkt gültigen Karten wiesen in der nördlichen und südlichen Hälfte Österreichs föhnbedingte Turbulenzwarnungen und Windspitzen am Boden von über 55 km/h aus.

Für den Flugplatz Trieben besteht aufgrund der Topografie eine verstärkte Gefahr durch Turbulenzen. Es kommt im Wolfstal infolge eines Düseneffekts zu einer Beschleunigung der durchziehenden Flugmassen. Eine spezielle Gefährdung ergibt sich im westlichen Bereich des Flugplatzes. Da der Wind aus Richtung Süden aus dem Wolfstal angreift, ist bei einem Start in Richtung Westen mit Rückenwind zu rechnen. Bei Föhnlagen ist der Flugplatz in Trieben kritisch.

Ein Pilotenfehler während des Schleppflugs lag weder beim Kläger noch beim Erstbeklagten vor.

In rechtlicher Hinsicht bejahte das Erstgericht die Passivlegitimation des drittbeklagten Haftpflichtversicherers gemäß § 166 LFG. Der Schadenersatzanspruch des Klägers gründe sich nicht auf die haftungsrechtlichen Bestimmungen des LFG, sondern auf das ABGB. Eine Haftung gemäß § 154 LFG sei ebenso wenig wie eine nach § 146 LFG gegeben. Der Zweitbeklagte hafte aus dem abgeschlossenen Beförderungsvertrag für das Verschulden des Erstbeklagten als seines Erfüllungsgehilfen gemäß § 1313a ABGB. Daneben hafte der Erstbeklagte deliktisch. Der Kläger müsse sich jedoch gemäß § 1304 ABGB sein eigenes Fehlverhalten als Mitverschulden anrechnen lassen. Beiden Piloten sei zwar während der Flugphase, also vom Start bis zum Absturz des Segelflugzeugs, kein Fehlverhalten anzulasten. Es sei jedoch beiden Piloten vorzuwerfen, dass sie den Schleppflug in Kenntnis der kritischen Wettersituation durchgeführt hätten. Ein Überfliegen der Autobahnbrücke und somit ein gefahrloser Start seien nicht gewährleistet gewesen. Gemäß § 124

Abs 1 LFG sei im Flugverkehr jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen. Gemäß § 131 Abs 1 LFG seien beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich seien, um Gefährdungen der Luftfahrt auszuschließen. Diese Verpflichtungen hätten beide Piloten getroffen. Beide Piloten hätten nicht die erforderliche Vorsicht aufgewendet, da sie den Schleppflug trotz Kenntnis der gefährlichen Wettersituation durchgeführt hätten. Ein weiteres Fehlverhalten des Erstbeklagten bestehe darin, dass er sich vor dem Schleppflug nur unzureichend über das Abfluggewicht des Segelflugzeugs informiert habe und letztlich von einem falschen Gewicht des Segelflugzeugs ausgegangen sei. Weiters sei ihm die Steigleistung des Schleppflugzeugs sowie des gesamten Schleppzugs, insbesondere mit dem am Schleppflugzeug montierten Propeller, der im Flughandbuch nicht ausgeführt gewesen sei, nicht bekannt gewesen. Dieses Fehlverhalten sei aber für den Flugunfall nicht kausal gewesen, da ein Überfliegen der Autobahnbrücke mit dem Schleppzug in der erforderlichen Mindesthöhe bei Windstille möglich gewesen wäre und die zu geringe Höhe des Schleppzugs nur durch die Fallwinde verursacht worden sei. Das unfallkausale Verschulden des Klägers und des Erstbeklagten am Zustandekommen des Unfalls sei im Verhältnis 1 : 1 aufzuteilen.

Gegen das Urteil des Erstgerichts erhob der Kläger Berufung hinsichtlich der Abweisung des Zahlungsmehrbegehrens von 31.255,28 EUR samt Zinsen (die Abweisung von 1.714,28 EUR samt 4 % Zinsen seit 10. 1. 2001 ist somit rechtskräftig) und im Umfang der Abweisung des Feststellungsmehrbegehrens. Die Beklagten bekämpften mit ihrer Berufung die klagsstattgebenden Urteilsteile.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers teilweise, derjenigen der Beklagten nicht Folge. Es verurteilte die Beklagten zur Zahlung von 62.510,56 samt 4 % Zinsen seit 10. 1. 2001 zur ungeteilten Hand und wies das Mehrbegehren von 1.714,28 EUR samt 4 % Zinsen seit 10. 1. 2001 ab. Dem Feststellungsbegehren gab es zur Gänze statt, lediglich hinsichtlich der Drittbeklagten wies es das Feststellungsbegehren insoweit ab, als deren Haftung über die Höhe der Versicherungssumme aus dem maßgebenden Versicherungsvertrag hinaus bestehe.

In rechtlicher Hinsicht führte das Berufungsgericht aus, Vertragspartner hinsichtlich des Schleppflugs seien „nach einmütiger Ansicht“ der Kläger und der zweitbeklagte Sportfliegerclub. Selbst unter der Annahme, dass der Vertrag zwischen dem Kläger und dem zweitbeklagten Sportfliegerclub unentgeltlich wäre, hafte der Zweitbeklagte selbst bei leichter Fahrlässigkeit bei Schäden, die aus der Verletzung von Schutzpflichten resultierten. Der Zweitbeklagte müsse für das Fehlverhalten des Erstbeklagten gemäß § 1313a ABGB einstehen. Dadurch, dass sich der Erstbeklagte ungeachtet der kritischen Wetterlage, die vor dem Start eruiert gewesen sei, zum Schleppflug entschlossen habe, habe er gegen die in § 5 LVR (Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 15. Februar 1967, betreffend die Regelung des Luftverkehrs, Luftverkehrsregeln 1967 - LVR 1967) normierten Pflichten für Piloten und damit gegen Sorgfaltsverbindlichkeiten gegenüber dem geschleppten Piloten und dessen Passagier verstoßen. Dieser Verstoß sei auch kausal gewesen, weil der Erstbeklagte nach Auftreten der bei vollständiger Prognose erwartbaren Wettersituation trotz angepasster Reaktion das Unglück nicht mehr vermeiden habe können. Die Voraussetzungen für einen Entfall der Haftung nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen des „Handelns auf eigene Gefahr“ lägen nicht vor. Während der Phase des Schleppflugs sei der Kläger den Kenntnissen und Fähigkeiten des Motorschleppflugzeugpiloten, des Erstbeklagten, ausgeliefert gewesen, während der Kläger selbst die Möglichkeiten und Voraussetzungen zur Beurteilung, inwieweit der Motorschleppflug gelingen werde, als Segelflugzeugpilot nicht beurteilen habe können. Anderes könnte nur dann erwogen werden, wenn der Erstbeklagte das Scheitern des Motorschleppflugs als möglich hingestellt und vom Kläger die Entscheidung abverlangt hätte, ob er trotz des offengelegten Risikos den Motorschleppflug vornehmen wolle.

Der Erstbeklagte habe diverse Versäumnisse zu verantworten: Er habe sich nicht über das Gewicht des Segelflugzeugs vergewissert, die mitgeführte Treibstoffmenge nicht vorschriftsmäßig geprüft, den Schleppflug trotz erkennbar kritischer Wetterlage ohne geeignete Unterlagen (Flughandbuch) und trotz geringer Flugerfahrung übernommen, den Kläger aus Unkenntnis nicht auf die schwierige Situation hingewiesen, keine Prognose über den Ablauf des beabsichtigten Flugs angestellt, er habe von der Problematik des Flugplatzes Trieben aufgrund der Topografie bei Föhnlage gewusst.

Der Kläger sei zwar ein erfahrener Segelflieger (mehrfacher Staatsmeister), er besitze jedoch keine Motorfluglizenz. Die Machbarkeit eines Motorflugvorhabens habe vom Kläger daher gar nicht beurteilt werden müssen. Der Kläger weise zutreffend darauf hin, dass die Motorflugausbildung gegenüber der Ausbildung zum Segelflugzeugpiloten die wesentlich höherwertige Ausbildung sei. Die vom Kläger geforderten Fähigkeiten, eine Wettersituation nach der

Möglichkeit eines Segelflugs beurteilen zu müssen, habe ihn gewiss von den „gewöhnlichen Fähigkeiten“ gemäß § 1297 ABGB von flugunerfahrenen Laien ab; diese auf den Segelflug bezogenen Fähigkeiten besaßen aber noch nicht, der Kläger hätte die Möglichkeiten eines Motorschleppflugs in der konkreten meteorologischen und topografischen Situation einsetzen und beurteilen müssen. Von ihm sei nur einzufordern gewesen, die Situation als Segelflieger, also im Wesentlichen nach Erreichen der von ihm gewünschten Schlepphöhe einschätzen zu können und zu müssen. Die Flugvorbereitung im Sinn des § 5 LVR und die Beurteilung, ob der Motorschleppflug konkret möglich wäre, sei dem Kläger keineswegs obliegen. Der Kläger sei auch nicht ortskundig gewesen und habe daher die konkrete Situation auf dem Flugplatz Trieben nicht beurteilen müssen und können. Er sei dafür auf die Sachkunde des zweitbeklagten Sportfliegerclubs und des den Flug ausführenden Piloten, des Erstbeklagten, angewiesen gewesen. Dass der Erstbeklagte dem Kläger mitgeteilt habe, es könnte wegen der Föhnwetterlage Probleme geben, weshalb sie sich mit dem Schleppflug beeilen müssten, und dass beiden Piloten vor dem Start zum Schleppflug bekannt gewesen sei, dass der Föhn durchgreifen könne, ändere an der Fallbeurteilung nichts. Gerade der Hinweis auf die gebotene Eile indiziere, dass der Pilot des Motorschleppflugzeugs die Verhältnisse für den Schleppflug als derzeit noch tragbar eingeschätzt habe. Das mögliche Durchgreifen des Föhns bedeute noch nicht, dass der Kläger selbst die Möglichkeiten eines Motorschleppflugs eruieren und aufgrund der abfragbaren Wetterdaten den Motorschleppflug als zu riskant hätte einstufen müssen. Wenn der Kläger daher einen Schadensausgleich ablehne, sei dies nur konsequent. Die Berufung sei daher zum größten Teil berechtigt, lediglich der drittbeklagte Haftpflichtversicherer hafte (hinsichtlich des Feststellungsbegehrens) nur im Rahmen der bestehenden Versicherungssumme nach dem Versicherungsvertrag.

Das Berufungsgericht ließ die Revision zu, da Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs zur Verteilung der Aufgaben zwischen den Piloten eines Motorschleppflugzeugs und des geschleppten Segelflugzeugs sowie der Pflichten der beteiligten Piloten bei der Flugvorbereitung fehle.

Gegen das Urteil des Berufungsgerichts richtet sich die Revision der Beklagten wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, die Urteile der Vorinstanzen im Sinne einer gänzlichen Klagsabweisung abzuändern.

Der Kläger beantragt in der Revisionsbeantwortung, die Revision mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage zurückzuweisen, hilfsweise ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig und teilweise berechtigt.

Die Beklagten argumentieren in der Revision im Wesentlichen, beim Segelflug handle es sich um eine Risikosportart, bei der die Regeln über das Handeln auf eigene Gefahr anzuwenden seien. Wer sich einer ihm bekannten oder erkennbaren Gefahr aussetze, dem werde eine Selbstsicherung zugemutet. Ihm gegenüber werde die dem Gefährdenden selbst obliegende Sorgfaltspflicht aufgehoben oder eingeschränkt. Der Kläger sei als Staatsmeister im Segellangstreckenflug entsprechend erfahren. Sämtliche vom Berufungsgericht dem Erstbeklagten gegenüber erhobenen Vorwürfe seien für den Absturz nicht kausal gewesen. Da dem Erstbeklagten sowohl beim Start und auch bei der Flugzeugführung einschließlich dem Losklinken des Klägers kein Fehlverhalten anzulasten sei und sich durch die Luftturbulenzen nur das mit der speziellen Sportausübung verbundene Risiko verwirklicht habe, das der Kläger in Ausübung einer Risikosportart aufgrund der Aufklärung durch den Erstbeklagten bewusst und eigenverantwortlich eingegangen sei, hafteten die Beklagten nicht. Das Berufungsgericht habe den Zinsenlauf hinsichtlich des ausgedehnten Betrags unrichtig beurteilt, die Zinsen dafür könnten erst mit dem Zeitpunkt der Ausdehnung zu laufen beginnen.

Hiezu wurde erwogen:

1. Handeln auf eigene Gefahr:

Handeln auf eigene Gefahr kann die Rechtswidrigkeit ausschließen. Ein echtes Handeln auf eigene Gefahr ist aber nur gegeben, wenn dem Gefährder keine Schutzpflichten gegenüber jenem obliegen, der die Gefahr kannte oder erkennen konnte, und dem daher eine Selbstsicherung zugemutet werden konnte. Unechtes Handeln auf eigene Gefahr liegt dagegen dann vor, wenn den Gefährder Schutzpflichten gegenüber der sich selbst gefährdenden Person treffen. Bei Nichteinhaltung dieser Pflichten handelt der Gefährder rechtswidrig (RIS-Justiz RS0023101).

Zu einem Schleppflug eines Segelflugzeugs hat der Oberste Gerichtshof schon in der Entscheidung 2 Ob 23/88 judiziert, beide Piloten hätten die eigene und die Sicherheit anderer missachtet. Im Sinn dieser Entscheidung ist

festzuhalten, dass jeden Piloten Schutzpflichten gegenüber der körperlichen Integrität des jeweils anderen Piloten sowie gegenüber der Unversehrtheit der fremden Sachen treffen. Ein die Rechtswidrigkeit ausschließendes (echtes) „Handeln auf eigene Gefahr“ durch den Kläger liegt hier somit nicht vor.

2. Beiderseitiges Verschulden:

Was die Frage des beiderseitigen Verschuldens betrifft, teilt der Oberste Gerichtshof nicht die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts, sondern hält im Wesentlichen die Erwägungen des Erstgerichts für zutreffend.

Gemäß § 124 Abs 1 LFG ist im Luftverkehr jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen. Gemäß § 131 Abs 1 LFG sind beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen alle jene Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen. Gemäß § 11 Abs 1 (und 2) LFG sind auch Segelflugzeuge (Zivil-)Luftfahrzeuge.

Die Bestimmungen der schon vom Berufungsgericht angezogenen Luftverkehrsregeln 1967, BGBl 1967/56 in der im Unfallszeitpunkt geltenden Fassung (LVR) bestimmen in ihrem § 1 Abs 1, dass sie auf alle Luftfahrzeuge innerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets anzuwenden sind. Luftfahrzeuge im Sinne der LVR sind gemäß § 2 Z 33 jene im Sinn des § 11 Abs 1 LFG, somit auch Segelflugzeuge. Gemäß § 5 LVR hat sich der Pilot vor Beginn eines Flugs auf sorgfältige Weise mit allen zur Verfügung stehenden Unterlagen vertraut zu machen, die für den beabsichtigten Flug von Bedeutung sein können. Die Flugvorbereitung hat bei Flügen, die über Flugplatznähe hinausführen, ein sorgfältiges Studium der zur Verfügung stehenden Luftfahrtinformationen sowie der neuesten Wettermeldungen und Wettervorhersagen zu umfassen, die für die beabsichtigten Flüge von Bedeutung sein können.

Nach dem eindeutigen Wortlaut dieser Bestimmungen sind sie nicht nur auf Piloten von Motorflugzeugen, sondern auch von Segelflugzeugen, somit auch auf den Kläger, anzuwenden.

Der Oberste Gerichtshof hatte sich in der schon erwähnten Entscheidung 2 Ob 23/88 (= RIS-Justiz RS0026518) mit Haftungsfragen im Zusammenhang mit einem missglückten Schleppflug eines Segelflugzeugs durch ein Motorflugzeug zu befassen. Der Oberste Gerichtshof führte dort aus, die Piloten beider Flugzeuge befänden sich in einer einheitlichen Gefahrengemeinschaft. Die Frage nach dem an die Handlungsweise der beiden beteiligten Piloten anzulegenden Sorgfaltsmaßstab sei keine Tatfrage, sondern eine Rechtsfrage. An ihr Verhalten sei der in § 1299 ABGB normierte strenge Sorgfaltsmaßstab anzulegen (zum Sorgfaltsmaßstab eines Piloten vgl auch RIS-Justiz RS0026553; RS0026514 [T7]). Die Bestimmung gelte für alle Berufe und Geschäfte, die eine besondere Sachkenntnis und Anstrengung erforderten. Es solle jedermann darauf vertrauen können, dass Personen, die Berufe ausüben, die besondere Fähigkeiten erforderten, diese auch tatsächlich besäßen. Wenn daher der dort Zweitebeklagte als verantwortlicher Pilot eines Segelflugzeugs einen Motorflugzeugschleppstart unternommen habe, seien von ihm die zur Ausübung dieser Tätigkeit objektiverweise erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten in gleicher Weise vorauszusetzen wie vom Piloten des an diesem Start beteiligten Motorflugzeugs. Einen Mangel dieser erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten hätten beide Piloten zu vertreten. Im dortigen Fall, in dem - im Gegensatz zum hier vorliegenden Fall - Flugfehler begangen wurden und nicht der Pilot des Segelflugzeugs zu Schaden kam, vielmehr der Pilot des Schleppflugzeugs getötet wurde, maß der Oberste Gerichtshof beiden Piloten jeweils gleichteiliges Verschulden zu. Es sei beiden beteiligten Piloten ein hohes Maß an Leichtsinns und Missachtung ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit anderer anzulasten.

Einerseits hatten im vorliegenden Fall beide Piloten die zitierten gesetzlichen Bestimmungen des LFG und der LVR zu beachten. Andererseits resultieren aus dem - entgeltlichen („auf Kostenersatzbasis“) - Vertrag zwischen Kläger und Zweitebeklagtem - wie schon oben ausgeführt - wechselseitige Schutz- und Sorgfaltspflichten.

Ausgehend von den in 2 Ob 23/88 ausgeführten Grundsätzen sind daher bei der Vorbereitung eines Motorschleppflugs grundsätzlich beide Piloten zur Einhaltung sämtlicher Vorsichtsmaßnahmen und Sorgfaltspflichten verhalten. Das bedeutet für den vorliegenden Fall, dass beide Piloten verpflichtet gewesen wären, sich über die gegebenen Wetterverhältnisse zu informieren. Beide Piloten hätten dann die drohende Gefahr einer plötzlichen Wetterstörung, die schließlich zum Unfall führte, erkennen können.

Dazu kommt im vorliegenden Fall, dass der Kläger keineswegs bloßer (unkundiger) Befehlsempfänger der Anweisungen des Erstbeklagten war, steht doch fest, der Kläger habe sich zu einem Start in Richtung Westen entschlossen, er habe auch nach der Erklärung des Erstbeklagten, die Schleppgeschwindigkeit werde zwischen 110

und 130 km/h betragen, diese auf 120 km/h festgelegt. Auch dadurch hat der Kläger durchaus zu erkennen gegeben, dass er entsprechende Kenntnisse auch hinsichtlich des Schleppflugs hat und sich eine Beurteilung zumindest eines Teils der beim Schleppflug vorzunehmenden Maßnahmen zugetraut hat.

Den beiden beteiligten Piloten eines Segelschleppflugs sind freilich die spezifischen Kenntnisse der Bedienung des jeweils anderen Flugzeugs (Armaturen, Anzeigen, Bedienungselemente) nicht abzuverlangen.

Zutreffend führen die Revisionswerber weiter aus, dass zumindest einige der dem Erstbeklagten vom Berufungsgericht vorgeworfenen Nachlässigkeiten für den Unfall nicht kausal und daher für die Verschuldensaufteilung unbeachtlich waren (zB Prüfung der Tankfüllung, geringe Flugerfahrung).

Ausgehend von diesen Überlegungen über die wechselseitigen Schutz- und Sorgfaltspflichten beider Piloten ist kein Überwiegen des Verschuldens eines der beiden Piloten zu erkennen, weshalb sich die vom Erstgericht vorgenommene Verschuldensteilung von 1 : 1 als zutreffend erweist.

2. Zum Zinsenzuspruch:

Was die zuletzt erwähnte Rüge betreffend den Zinsenzuspruch betrifft, sind die Beklagten darauf zu verweisen, dass schon das Erstgericht in seinem (im Leistungsteil mit dem nunmehrigen Zuspruch identen) Urteil auch hinsichtlich eines Teils des ausgedehnten Klagebegehrens die Zinsen ab dem 10. 1. 2001 zugesprochen hat. Die Beklagten haben diesen Umstand in ihrer Berufung nicht aufgegriffen und ihn nicht zum Gegenstand der Rechtsrüge gemacht. Nach ständiger oberstgerichtlicher Rechtsprechung kann eine Partei die von ihr versäumte Rechtsrüge in der Revision nicht mehr nachtragen, wenn sie ihre Berufung nicht auch auf den Berufungsgrund der unrichtigen Sachbeurteilung gestützt hat (RIS-Justiz RS0043573). Dieser Grundsatz gilt auch dann, wenn das Ersturteil nur in einem bestimmten Punkt wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung angefochten wurde, dann aber in der Revision andere rechtliche Gesichtspunkte aufgegriffen werden. Diese können in der Revision nicht mehr erfolgreich geltend gemacht werden (RIS-Justiz RS0043573 [T29, T31, T33, T36, T41, T43]).

Abgesehen von der vom Berufungsgericht zu Recht vorgenommenen Reduzierung der Feststellung der Haftung der Drittbeklagten auf die betreffende Versicherungssumme war daher das Urteil des Erstgerichts wiederherzustellen.

3. Kosten:

Die Kostenentscheidung für das erstinstanzliche Verfahren gründet sich auf § 43 Abs 1 ZPO. Der Kläger ist im Wesentlichen mit der Hälfte seines Begehrens durchgedrungen, weshalb die Kosten gegeneinander aufzuheben waren und hinsichtlich der Barauslagen gemäß § 43 Abs 1 dritter Satz ZPO entsprechend den Erwägungen des Erstgerichts vorzugehen war.

Die Kostenentscheidung für das Berufungsverfahren gründet sich auf §§ 50, 43 Abs 1 ZPO. Gemessen am allein maßgeblichen Endergebnis waren die Beklagten nur minimal obsiegend (Beschränkung der Feststellung der Haftung der Drittbeklagten auf die Versicherungssumme), sodass beide Streitteile insgesamt mit ihren Berufungen erfolglos waren. Die Kosten der Berufungsbeantwortungen sind gleich hoch und heben einander daher auf.

Die Kostenentscheidung für das Revisionsverfahren gründet sich auf die §§ 50, 43 Abs 1 ZPO. Die Revision war zur Hälfte erfolgreich, sodass die Kosten gegeneinander aufzuheben waren und die Revisionsgegnerin die halbe Pauschalgebühr zu ersetzen hat, wobei jedoch bei drei Streitgenossen auf Beklagtenseite der Streitgenossenzuschlag gemäß § 19a GGG lediglich 15 % und somit die Pauschalgebühr nur 2.687,60 EUR beträgt.

Textnummer

E90253

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2009:0020OB00231.08X.0219.000

Im RIS seit

21.03.2009

Zuletzt aktualisiert am

28.10.2010

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at