

Haftung und Haftpflichtversicherung bei Flugunfällen

Autor: Rechtsanwalt Prof. Dr. Jürgen Reese

Stand: Jan. 2019

Anders als im Straßenverkehrsrecht wird im Luftrecht unterschieden zwischen der Haftung für Personen- und Sachschäden außerhalb des Luftfahrzeugs und für Personen und Gepäck, die im Luftfahrzeug befördert werden.

1. Haftung für Schäden außerhalb des Luftfahrzeugs

Die Haftung ist im jeweiligen nationalen Recht geregelt, in Deutschland im LuftVG (§§ 33 ff.). Maßgeblich ist das Recht des Unfallorts, genauer des Schadensorts (Art. 4 I Rom – II – Verordnung¹).

Diese Haftung gilt nur gegenüber solchen Personen und Sachen, die *nicht* im Luftfahrzeug befördert werden und auch *nicht* am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligt sind (z.B. Bodenpersonal wie Einweiser, Helfer beim Aushallen, Starthelfer beim Segelflugbetrieb²). Nimmt ein Flugsicherungsunternehmen auf die Landung eines Flugzeugs Einfluss und werden bei der Landung des Flugzeugs Einrichtungen zerstört, die das Flugsicherungsunternehmen zum Zwecke der Wahrnehmung seiner Flugsicherungsaufgaben hinter der Landebahn installiert hat, so steht ihm kein Anspruch aus § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG gegen den Flugzeughalter zu.³

Der Begriff „**Luftfahrzeug**“ ist definiert in § 1 Abs. 2 LuftVG, u.a. zählen hierzu Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge, Ballone und „sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.“ Nach allgemeiner Meinung ist § 33 LuftVG auch auf unbemannte Luftfahrzeuge (Drohnen) anzuwenden.⁴

Für Schäden, die beim Betrieb des Luftfahrzeugs entstehen, haftet dessen **Halter**. Luftfahrzeughalter ist, wer das Luftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die für den Gebrauch erforderliche tatsächliche Verfügungsgewalt besitzt.⁵ Ob der Charterer (Mieter) eines Luftfahrzeugs zu dessen Halter wird, hängt insbesondere von der Dauer und dem Zweck der Gebrauchsüberlassung ab. Bei kurzfristigen Vermietungen, z.B. im Sportflugbetrieb, haben die Beteiligten weder die Absicht, den Mieter zum Halter werden zu lassen, noch liegen bei ihm die tatsächlichen Voraussetzungen für die Haltereigenschaft vor. Der Vermieter ist – unbeschadet der Verantwortlichkeit des Piloten – weiterhin für die Lufttüchtigkeit, Versicherung, Reparaturen etc. des Flugzeugs verantwortlich, trägt häufig auch die Treibstoffkosten und hat es damit weiterhin „für eigene Rechnung in Gebrauch.“⁶

Anders kann es sein, wenn der (ursprüngliche) Halter das Luftfahrzeug über einen bestimmten, längeren Zeitraum zu einem festen Preis an den Charterer überlässt (sog. dry lease⁷), so dass er nicht nur die Anweisungsbefugnis verliert, sondern auch der Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr des Charterers erfolgt. Der Charterer wird dann zum Halter.

¹ VO (EG) 864/2007)

² BGH, Urteil vom 23. Oktober 1990 – VI ZR 329/89 –, juris

³ BGH, Urteil vom 08. November 2016 – VI ZR 694/15 –, juris

⁴ juris Literaturnachweis zu Schaefer, VersR 2017, 849-855

⁵ Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Aufl. 2005, S. 307

⁶ Schwenk/Giemulla a.a.O. S. 312

⁷ VO (EG) 1008/2008 Art. 2 Nr. 24 „Dry-Lease-Vereinbarung“: ist eine Vereinbarung über das Ver- oder Anmieten ohne Besatzung zwischen Unternehmen, wonach das Luftfahrzeug unter dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Mieters betrieben wird;

Wer das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters benutzt, ist an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Ist jedoch der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs angestellt oder ist ihm das Luftfahrzeug vom Halter überlassen worden, so ist der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet; die Haftung des Benutzers nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften bleibt unberührt.

Voraussetzung für die Haftung ist weiter ein „**Unfall.**“ Ein Unfall ist ein auf einer äußeren Einwirkung beruhendes plötzliches, örtlich und zeitlich bestimmtes Ereignis.⁸ Gesundheitliche Beeinträchtigungen, die aufgrund der akustischen Belästigung durch Tiefflugübungen allmählich entstehen (Summationschaden), sind nicht auf ein Unfallereignis iSd LuftVG §§ 33, 53 zurückzuführen.⁹

Dieser Unfall muss sich beim **Betrieb des Luftfahrzeugs** ereignet haben. Das kann auch bei einem am Boden befindlichen Flugzeug der Fall sein: „ein Luftfahrzeug ist solange in Betrieb, als von ihm noch die typischen Gefährdungen ausgehen.“¹⁰ Wurden jedoch alle nach dem Flughandbuch vorgesehenen Sicherheitsvorschriften beachtet und wurde das Flugzeug nicht verkehrsbehindernd abgestellt, so befindet es sich nicht mehr in Betrieb. Ein einmal ordnungsgemäß abgestelltes Flugzeug wird auch nicht durch eine nachträgliche Windeinwirkung wieder in Betrieb gesetzt.¹¹

Die Halterhaftung ist verschuldensunabhängig (Gefährdungshaftung). Möglich ist aber der Einwand des **Mitverschuldens** des Verletzten (§ 254 BGB).

Wenn mehrere Luftfahrzeuge an einem Schaden beteiligt sind, haften die Verantwortlichen der Gefährdungshaftung entsprechend §§ 41 LuftVG, 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner. Der Insasse braucht sich die Betriebsgefahr des benutzten Luftfahrzeugs nicht entgegenhalten zu lassen,¹² auch wenn dessen Pilot den Unfall allein schuldhaft verursacht hat. Auf eine Abwägung nach Verursachungs- und Verschuldensanteilen im Rahmen des § 41 LuftVG kommt es lediglich im Innenverhältnis von Luftfahrzeughaltern untereinander an.

Die Haftung ist der Höhe nach beschränkt, je nach MTOM (Höchstabflugmasse):

MTOM	Haftungshöchstbetrag
< 500 kg	750.000 SZR ¹³
< 1.000 kg	1.500.000 SZR
< 2.700 kg	3.000.000 SZR
< 6.000 kg	7.000.000 SZR
< 12.000 kg	18.000.000 SZR
< 25.000 kg	80.000.000 SZR
< 50.000 kg	150.000.000 SZR
< 200.000 kg	300.000.000 SZR
< 500.000 kg	500.000.000 SZR
Ab 500.000 kg	700.000.000 SZR

Diese Höchstgrenzen gelten nicht bei einem schuldhaft (vorsätzlich oder fahrlässig) herbeigeführten Unfall; in diesem Fall ist die Haftung der Höhe nach unbegrenzt.

⁸ BGH, Urteil vom 27. Mai 1993 – III ZR 59/92 –, BGHZ 122, 363-372, Rn. 20

⁹ BGH, Urteil vom 27. Mai 1993 – III ZR 59/92 –, BGHZ 122, 363-372

¹⁰ Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 07. April 2005 – 12 U 137/04 –, juris

¹¹ Oberster Gerichtshof Wien, Beschluss vom 27. Januar 2011 – 2 Ob 166/10s –, juris

¹² OLG Bamberg, Urteil vom 12. August 2014 – 5 U 62/13 –, Rn. 33 - 34, juris

¹³ SZR = Sonderziehungsrecht des IWF; 1 SZR ~ 1,20€

Schäden müssen gem. § 40 LuftVG binnen einer **Ausschlussfrist** von 3 Monaten ab Kenntnis geltend gemacht werden. Die Ansprüche verjähren nach den §§ 194 ff. BGB (3 Jahre, beginnend ab Schluss des Jahres, in dem Anspruch entstanden ist und der Anspruchsberechtigte Kenntnis erlangt hat, § 199 BGB).

Gerichtsstand ist – nach Wahl des Klägers – das für den Unfallort oder für den Sitz des Beklagten zuständige Gericht (§ 56 LuftVG).

Die Haftung aus anderen rechtlichen Gesichtspunkten sowohl des Halters als auch anderer Personen, z.B. des Piloten, ist nach § 42 LuftVG nicht ausgeschlossen. In Betracht kommt hier insbesondere **§ 823 BGB**. Diese Norm ist – im Gegensatz zu den §§ 33 ff. LuftVG – verschuldensabhängig.

So haftet z.B. ein Fallschirmspringer für den am Absetzflugzeug entstandenen Schaden in voller Höhe, wenn er beim Absetzen gegen das Höhenleitwerk gerät, weil sich der Reservefallschirm wegen einer Unaufmerksamkeit seinerseits am Türgriff des Flugzeugs verhakt. Der Betriebsgefahr des Flugzeugs kommt im Verhältnis zur infolge der Fahrlässigkeit des Springers deutlich erhöhten Betriebsgefahr des Fallschirms kein anspruchsminderndes Gewicht zu.¹⁴

2. Haftpflichtversicherung

Nach der **VO (EG) Nr. 1137/2008**¹⁵ müssen alle Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die innerhalb des Hoheitsgebiets, in das Hoheitsgebiet, aus dem Hoheitsgebiet oder über das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der EU fliegen, eine Haftpflichtversicherung nachweisen. Die Mindestversicherungssumme entspricht der Haftungsbeschränkung gemäß der obenstehenden Tabelle (Art. 7); § 43 LuftVG verweist auf diese VO. Ein entsprechender Versicherungsnachweis über die Haftpflichtversicherung für Drittschäden ist an Bord des Flugzeugs mitzuführen.¹⁶

3. Haftung für Personen- und Sachschäden, die im Flugzeug befördert werden

Haftungsgrundlagen sind die VO (EG) Nr. 889/2002¹⁷, das Montrealer Übereinkommen von 1999 (MÜ) sowie das LuftVG (§§ 44 ff.). Die Vorschriften des LuftVG sind gegenüber dem MÜ und der EG – VO subsidiär. Art. 3 der EG – VO verweist wiederum auf das MÜ: Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal. „Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft“ ist ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 erteilten gültigen Betriebsgenehmigung (AOC).

Montrealer Übereinkommen

Das MÜ gilt für jede internationale¹⁸ Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Das mit der Beförderung vom Luftfrachtführer verfolgte vermögenswerte Interesse braucht nicht nur auf Geld gerichtet zu sein, sondern kann auch in Dienst- und Arbeitsleistungen bestehen.¹⁹ Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden. Haftender ist der „Luftfrachtführer“. Luftfrachtführer (carrier) ist derjenige, der sich einem Reisenden gegenüber vertraglich zu einer Beförderung verpflichtet hat („**vertraglicher Luftfrachtführer**“, engl. „the contracting carrier“) oder eine andere Person („**ausführender Luftfrachtführer**“, engl. „the actual carrier“), die aufgrund einer

¹⁴ OLG Hamm, Urteil vom 10. Dezember 1996 – 27 U 179/96 –, juris

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008

¹⁶ § 106 LuftVZO

¹⁷ Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002

¹⁸ aufgrund der Verweisung der EG-VO 889/2002 gilt das MÜ auch bei rein nationaler Beförderung durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft

¹⁹ BGH, Urteil vom 02. April 1974 – VI ZR 23/73 –, BGHZ 62, 256-264, Rn. 13 (zum Warschauer Abkommen)

Vereinbarung mit dem vertraglichen Luftfrachtführer berechtigt ist, die Beförderung ganz oder zum Teil auszuführen. Der ausführende Luftfrachtführer haftet nur für die Beförderung, die er ausführt, der vertragliche für die gesamte vertraglich geschuldete Beförderung (Art. 40 MÜ). Soweit beide verantwortlich sind, haften sie als Gesamtschuldner.

"Ausführender Luftfrachtführer" kann nur sein, wer selbständig tätig und nicht den Weisungen des vertraglichen Luftfrachtführers unterworfen ist.²⁰ Personen, die Art. 30 MÜ als "Leute" bezeichnet, selbständig oder angestellt, die in Ausführung der vom Luftfrachtführer übernommenen vertraglichen Pflicht handeln,²¹ sind ihrerseits nicht (ausführende) Luftfrachtführer.

Fluggast im Sinne dieser Bestimmungen ist jeder, der aufgrund eines Beförderungsvertrags vom Luftfrachtführer in einem Luftfahrzeug befördert wird, nicht aber Personen, die aus Gefälligkeit transportiert werden und auch nicht das Flugpersonal, das das Flugzeug bedient oder sonstige Funktionen an Bord ausübt.

Der Carrier haftet für Personenschäden (Tod oder Körperverletzung), wenn sie durch einen **Unfall** verursacht wurden, der sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat. Unfall ist, wie bereits erwähnt, ein auf einer äußeren Einwirkung beruhendes plötzliches, örtlich und zeitlich bestimmtes Ereignis.

Beispiele:

- Der Kläger kam beim Einsteigevorgang auf der Fluggastbrücke aufgrund einer durch Kondenswasser ausgebildeten feuchten Stelle zu Fall und erlitt infolge des Sturzes eine Patellafraktur.²²
- Austeilung feuchter Tücher während eines Fluges löst anaphylaktische Reaktion aus.²³
- Becher mit heißem Kaffee, der in einem in der Luft befindlichen Flugzeug auf dem Ablagebrett des Vordersitzes abgestellt ist, gerät aus ungeklärter Ursache ins Rutschen und fällt um, wodurch ein Fluggast Verbrühungen erleidet.
- Es handelt sich nicht um die Realisierung einer typischen, dem Luftverkehr eigenen Gefahr, wenn ein Fluggast auf einer Plastikfolie ausrutscht, in die vorher eine Decke verpackt war. Es besteht keine Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen oder aus dem Luftbeförderungsvertrag oder aus unerlaubter Handlung.²⁴
- Eine Thrombose bedingte Lungenembolie ist nicht als Unfall anzusehen. Vorliegend handele es sich nicht um ein plötzliches Ereignis, sondern gegebenenfalls um einen Summationsschaden, der vom Unfallbegriff nicht erfasst werde.²⁵
- Bei einer harten Landung und einem starken Abbremsen des Flugzeugs nach dem Aufsetzen auf der Landebahn handelt sich nicht um einen Unfall, sondern um typische Vorkommnisse bei der Luftbeförderung, die bei einem etwaigen Personenschaden einen Schmerzensgeldanspruch des Fluggastes weder nach Art. 17 Abs. 1 MÜ noch nach nationalem Recht begründen.²⁶

Die Haftung des Luftfrachtführers ist bis zu einer Schadenshöhe von 100.000 SZR verschuldensunabhängig. Bei einem Mitverschulden des Verletzten ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung befreit (Art. 20 MÜ).

²⁰ OLG Hamm, Urteil vom 18. September 2012 – 27 U 24/12 –, Rn. 34, juris

²¹ OLG Hamm, Urteil vom 18. September 2012 – 27 U 24/12 –, Rn. 33, juris

²² BGH, Urteil vom 21. November 2017 – X ZR 30/15 –, Rn. 2, juris

²³ OLG Frankfurt, Urteil vom 16. April 2014 – 16 U 170/13 –, juris

²⁴ KG Berlin, Urteil vom 04. Juli 2008 – 3 U 17/07 –, juris

²⁵ OLG Frankfurt, Urteil vom 06. November 2002 – 23 U 243/01 –, juris; ebenso House of Lords London, Entscheidung vom 08. Dezember 2005 – XX –, juris

²⁶ LG Düsseldorf, Urteil vom 12. Oktober 2007 – 22 S 240/07 –, juris

Bei Schäden > 100.000 SZR ist gem. Art 21 MÜ ein Entlastungsbeweis möglich, wenn

- dieser Schaden *nicht* auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist oder
- dieser Schaden *ausschließlich* auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist.

Die Beweislast liegt in diesen Fällen beim Luftfrachtführer.

Eine Haftungsbeschränkung ist möglich für Schäden, die 113.100 SZR je Reisenden übersteigen.

Die Höhe des Schadensersatzes richtet sich nach dem jeweils anzuwendenden nationalen Recht, wobei das MÜ den Haftungsrahmen vorgibt. Anwendung findet das Recht des Staats, in dem sich das Flugzeug zum Unfallzeitpunkt befand.²⁷ Bei Unfällen auf internationalen Flügen ist nicht auf einzelne Überflugs- oder Zwischenlandungsorte abzustellen. Anwendung findet vielmehr das Recht des Hoheitszeichens des Flugzeugs.²⁸

Kollidieren zwei Flugzeuge, so ist vorrangig an das gemeinsame Heimatrecht der Flugzeuge (Registerort) anzuknüpfen (Art. 4 Abs. 2 Rom II-VO). Die Sicherheits- und Verhaltensregeln richten sich allerdings nach dem Handlungsortrecht (Art. 17 Rom II-VO). Mangelt es an einem gemeinsamen Heimatrecht der Flugzeuge, kommt über Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO das Recht des Staates zur Anwendung, auf bzw. über dessen Territorium die Kollision stattgefunden hat. Bei einer Kollision über hoheitsfreiem Gebiet ist entsprechend der für den Schiffsverkehr entwickelten Regeln das Recht des Registerzeichens des geschädigten Flugzeugs, für das Ersatzansprüche geltend gemacht werden, als maßgebliches Tatortrecht anzusehen oder die *lex fori* anzuwenden.²⁹

Da sich die Höhe des Schadensersatzanspruchs von Land zu Land erheblich unterscheiden kann, hat die Wahl des Gerichtsstands hier erhebliche Bedeutung.

In Deutschland richten sich Umfang und Höhe des Schadensersatzes nach den §§ 249 ff. BGB und §§ 49, 34 - 36, 38 LuftVG. Das bedeutet im Einzelnen:

- Bei Tod eines Fluggastes sind die Beerdigungskosten und ggf. die Kosten einer versuchten Heilung zu ersetzen. War der Getötete unterhaltspflichtig, hat der Ersatzpflichtige dem Unterhaltsberechtigten so weit Schadensersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Der Ersatzpflichtige hat außerdem dem Hinterbliebenen, der zur Zeit der Verletzung zu dem Getöteten in einem besonderen persönlichen Näheverhältnis stand, für das dem Hinterbliebenen zugefügte seelische Leid eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten (§ 35 LuftVG). Zusätzlich kann dem Getöteten ein eigener Schmerzensgeldanspruch bei einem Flugzeugabsturz auch dann zustehen, wenn davon auszugehen ist, dass er durch die während der mindestens 10 Sekunden dauernden Absturzphase durch die damit verbundene Todesangst eine psychische Gesundheitsschädigung erlitten hat. „Dass einen Menschen in einer Situation, in der ihm der in Kürze eintretende Tod als unausweichlich erscheinen muss, erhebliche Todesangst befällt, die ihn durch ihre psychischen Auswirkungen in seinem gesundheitlichen Befinden stark beeinträchtigt, ist der Normalfall.“³⁰ Im konkreten Fall hat das OLG Düsseldorf 10.000€ als angemessen angesehen. Dieser Anspruch geht auf die Erben über.
- Bei einer Körperverletzung hat der Verletzte zunächst einen Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten und des Verdienstausfalls. Ihm ist auch der Vermögensnachteil zu ersetzen, den er dadurch

²⁷ Lund in: Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, jurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, Art. 4 Rom II-VO, Rn. 61

²⁸ ebenda

²⁹ ebenda Rn. 60

³⁰ OLG Düsseldorf, Urteil vom 12. Oktober 2011 – I-18 U 216/10 –, Rn. 27,

erleidet, dass sein Fortkommen erschwert ist oder seine Bedürfnisse vermehrt sind. Außerdem hat er Anspruch auf ein angemessenes Schmerzensgeld (§ 36 LuftVG).

Der Schadensersatzberechtigte hat außerdem nach Art. 5 VO (EG) Nr. 889/2002 Anspruch auf einen angemessenen Vorschuss auf die Ersatzleistungen, im Todesfall mindestens 16.000 SZR, der innerhalb von 15 Tagen auszuzahlen ist, sofern der Transport durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt worden ist.

Gepäckschäden

Das MÜ (Art. 17 und 22) unterscheidet zwischen aufgegebenem (Obhutsgepäck) und nicht aufgegebenem Gepäck einschließlich persönlicher Gegenstände des Reisenden. Für einen Schaden, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Obhutsgepäck entstanden ist, haftet der Carrier auch ohne Verschulden, allerdings nur bis zu einem Betrag von 1131 Sonderziehungsrechten je Reisenden. Für Schäden an nicht aufgegebenem Gepäck haftet der Carrier nur bei Verschulden. Die Haftungshöchstgrenze gilt nicht, wenn eine höhere Haftung vereinbart ist oder wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht wurde, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird.

Unabdingbarkeit

Alle Bestimmungen des Beförderungsvertrags und alle vor Eintritt des Schadens getroffenen besonderen Vereinbarungen, mit denen die Parteien durch Bestimmung des anzuwendenden Rechts oder durch Änderung der Vorschriften über die Zuständigkeit von diesem Übereinkommen abweichen, sind nichtig (Art. 49 MÜ).

Verhältnis zu anderen Anspruchsgrundlagen

Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern kann ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, sei es dieses Übereinkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind (Art. 29 MÜ).

Ausschlussfristen

Die Klage auf Schadensersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden; die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist (Art. 35 MÜ).

Schäden an Reisegepäck müssen außerdem unverzüglich nach Entdeckung, spätestens innerhalb von 7 Tagen nach der Annahme, angezeigt werden (Art. 31 MÜ).

Gerichtsstand

Die Klage auf Schadensersatz muss im Hoheitsgebiet eines der Vertragsstaaten erhoben werden, und zwar nach *Wahl des Klägers* entweder bei dem Gericht des Ortes, an dem sich der Wohnsitz des Luftfrachtführers, seine Hauptniederlassung oder seine Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag geschlossen worden ist, oder bei dem Gericht des Bestimmungsorts. Die Klage auf Ersatz des Schadens, der durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden entstanden ist, kann außerdem im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats erhoben werden, in dem der Reisende im Zeitpunkt des Unfalls seinen ständigen Wohnsitz hatte und in das oder aus dem der Luftfrachtführer Reisende im Luftverkehr gewerbsmäßig befördert.

Luftverkehrsgesetz

Die §§ 44 ff. LuftVG, die sich auf die Haftung für Personen und Gepäck beziehen, die im Luftfahrzeug befördert werden, gelten nur subsidiär gegenüber den oben genannten Bestimmungen. Sie gelten also *nicht* für

- Beförderung durch ein „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ im Sinne der EG-VO 889/2002 und
- für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt.

Es bleibt also der rein nationale Transport, der nicht durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt wird, also z.B. durch einen Privatpiloten³¹, einen Luftsportverein oder ein Unternehmen, das Rundflüge durchführt.³²

Nach dem LuftVG haftet der *Luftfrachtführer* für Personen- und Sachschäden des *Fluggastes*. Die Definition „Luftfrachtführer“ ist identisch mit der des MÜ (siehe oben), vorausgesetzt wird also insbesondere ein Luftbeförderungsvertrag (entgeltlich oder unentgeltlich). Für die Beantwortung der Frage, ob ein **Beförderungsvertrag** gegeben ist, ist die dem Flug zugrundeliegende Interessenlage insbesondere hinsichtlich des mitfliegenden Insassen maßgebend.³³ Nach der Rechtsprechung des BGH fehlt es an einem Beförderungsvertrag, „wenn der Flug zum Zwecke der Ausübung des Flugsports angetreten wurde. Steht die flugsportliche Betätigung ganz im Vordergrund, während die Beförderung nur einen zwar notwendigen, aber unselbständigen Faktor für diesen Bestimmungsgrund darstellt, entsprechen die diesen Flügen zugrundeliegenden Rechtsbeziehungen in aller Regel nicht der Pflichten- und Risikoordnung eines Beförderungsverhältnisses“³⁴ (sog. Schnupperflug). Ein Beförderungsvertrag im Sinne der §§ 44 ff. Luftverkehrsgesetz ist deshalb nur dann gegeben, wenn das Interesse des Flugzeuginsassen hauptsächlich darin besteht, in der Luft befördert zu werden, sei es um an einen anderen Ort zu gelangen oder wie bei einem Rundflug auch nur in den Luftraum zu kommen, um etwa eine besondere Höhensicht zu erhalten oder bei einer Ballonfahrt, um ein besonderes Fluggefühl zu erfahren. Dementsprechend hat der erkennende Senat bei Ballonfahrten von Gästen eines luftsportlichen Vereins (und für einen Rundflug zur Golfplatzbesichtigung für ein passives Vereinsmitglied (vgl. Senatsurteil BGHZ 88, 70, 74) einen Beförderungsvertrag bejaht. Der wesentliche Zweck der Beförderung muss somit darin liegen, dem Fluggast den Nutzen einer Ortsveränderung - sei es auch nur in die Höhe - und/oder ihm einen fliegerischen Genuss zu verschaffen, der sich aus dem Gefühl des Fliegens selbst ergibt. Nur bei einer solchen Konstellation begibt sich der Fluggast hinsichtlich der technischen Bewältigung in die Obhut des Luftfrachtführers und sieht es letzterer zugleich als seine vertragliche Aufgabe an, vollumfänglich für die technische Bewältigung des Fluges Sorge zu tragen, um dem Fluggast die Vorteile des Fliegens zu verschaffen.“³⁵

Die Haftungsfolgen sind mehr denen aus dem MÜ weitgehend identisch.

Eine **Haftungsbeschränkung** oder -ausschluss des Luftfrachtführers ist im Falle einer entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Luftbeförderung nichtig (§ 49c LuftVG).

Auch das LuftVG enthält eine **Ausschlussfrist** von 2 Jahren.

Gerichtsstand ist neben dem Sitz des Beklagten auch das für den Unfallort zuständige Gericht.

³¹ Gemäß § 45 Luftverkehrsgesetz haftet auch ein nicht gewerblich tätiger Pilot mit einer Privatpilotenlizenz als Luftfrachtführer für Schäden, die seine vereinbarungsgemäß beförderten Passagiere beim Absturz des Flugzeuges erleiden (OLG Hamm, Beschluss vom 19. November 2015 – I-27 U 47/15 –, juris)

³² Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 der Kommission

³³ BGH, Urteil vom 15. März 2005 – VI ZR 356/03 –, Rn. 15

³⁴ BGH ebenda Rn. 17

³⁵ BGH ebenda Rn. 18

Ein Anspruch auf Schadensersatz aus anderen rechtlichen Gesichtspunkten (z.B. § 823 BGB) kann gegen den Luftfrachtführer und seine Leute nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen des LuftVG geltend gemacht werden; d.h. es gelten auch hier die Höchstgrenzen und Ausschlussfristen.

Passagierhaftpflichtversicherung

Gem. Art. 50 MÜ müssen die Vertragsstaaten ihre Carrier verpflichten, eine angemessene Haftpflichtversicherung nachzuweisen.

Innerhalb der EU ergibt sich diese Verpflichtung aus der VO (EG) 785/2004. Alle Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die innerhalb des Hoheitsgebiets, in das Hoheitsgebiet, aus dem Hoheitsgebiet oder über das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats fliegen, müssen eine Passagierhaftpflichtversicherung mit einer Mindestversicherungssumme von 250.000 SZR je Fluggast unterhalten. Ausgenommen sind Segelflugzeuge unter 500 kg MTOM und UL, sofern sie nicht gewerblich tätig sind.

Dieselbe Verpflichtung ergibt sich auch aus § 50 LuftVG, der sich jedoch nur auf Luftfrachtführer bezieht. Die näheren Einzelheiten werden in § 103 LuftVZO geregelt. § 106 LuftVZO schreibt vor, dass ein Versicherungsnachweis auch bezüglich der Passagierhaftpflichtversicherung an Bord des Flugzeugs mitzuführen ist.

Versichert sind Fluggäste, nicht aber Besatzungsmitglieder. Im versicherungsrechtlichen Sinne ist Fluggast jeder Flugzeuginsasse, außer diensthabende Besatzungsmitglieder (Art. 3 der VO (EG) 785/2004). Der Abschluss eines Beförderungsvertrags ist nicht erforderlich. Fluggast sei nicht, „wer dazu bestimmt ist, das Luftfahrzeug verantwortlich zu führen oder den verantwortlichen Luftfahrzeugführer dabei zu unterstützen (fliegendes Personal), oder wer im Auftrag des Veranstalters sonstige Dienste im Flugzeug zu verrichten hat.“ Weiter heißt es in diesem Urteil, dass zur Besatzung nicht nur diejenigen Personen zählen, „die zur Bedienung des Fluggeräts notwendig und ausreichend sind. Es kommt daher nicht darauf an, ob das Flugzeug von einem Piloten ohne Mithilfe hätte geführt werden können. Die Besatzung beschränkt sich auch nicht auf das Personal, das nach Maßgabe öffentlich-rechtlicher Vorschriften am Flug teilnehmen muss. Hierbei handelt es sich um sach- oder pflichtbezogene Mindestanforderungen, die einer Ausweitung der Besatzung nicht entgegenstehen. Zum fliegenden Personal zählt auch der Insasse, der hilfsweise das Flugzeug steuern oder die Führung durch Hilfsdienste unterstützen soll; er scheidet von Beginn des Flugs an als Fluggast aus, selbst wenn er bis zum Unfall die vorgesehenen Tätigkeiten nicht ausgeübt hat. Demnach kann zum fliegenden Personal auch ein Insasse zählen, der gar keine Tätigkeiten ausübt. Er wird schon dadurch in die Besatzung eingegliedert, dass mit dem Halter des Flugzeugs, dessen Stellvertreter oder dem Piloten abgesprochen wird, er solle sich für den konkreten Flug zur Übernahme flugtechnischer (Hilfs-) Tätigkeiten bereithalten. Mit der Erklärung seiner Bereitschaft für den konkreten Flug begibt er sich in den Bereich des besonderen Besatzungswagnisses, das schon deshalb durch seine eigenen Fähigkeiten und Möglichkeiten mitbestimmt wird, weil die erklärte Bereitschaft in die Entscheidungsgrundlagen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers einfließt.“³⁶

Geschädigte haben – im Gegensatz zum Straßenverkehrsrecht - weder in der Passagierhaftpflicht- noch in der Drittschadenshaftpflichtversicherung einen Direktanspruch gegen den Versicherer. Das ist sowohl für die Geschädigten als auch für die Luftfrachtführer bzw. Luftfahrzeugbetreiber misslich.

In der Allgemeinen Luftfahrt werden in der Regel Combined-Single-Limit (CSL) Versicherungen abgeschlossen. Darunter versteht man die Kombination aus Halterhaftpflicht- und Passagierhaftpflichtversicherung. Die Summe der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen der beiden Bestandteile bilden die geringstmögliche Deckungssumme aus der CSL-Deckung.

³⁶ BGH, Urteil vom 30. November 1983 – IVa ZR 32/82

