

ZLW

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht
German Journal of Air and Space Law
Revue Allemande de Droit Aérien et Spatial

Sonderdruck

Carl Heymanns Verlag

Anmerkung zum
Urteil des Bundesgerichtshofs vom 8. November 2016
zur Reichweite der Luftfahrzeughalterhaftung gemäß § 33 LuftVG
(Az. VI ZR 694/15)

von Christian M. Theissen und Gero Pogrzeba *

Der BGH bestätigt seine Rechtsprechung zur Flugzeughalterhaftung – und wirft gleichzeitig (ungewollt?) neue Fragen auf.

1. Problembeschreibung

Wie sich aus dem oben dargestellten Sachverhalt ergibt, landete eine Boeing 747-200 bei schwierigen Witterungsverhältnissen (Schneefall und Glätte) auf einem deutschen Großflughafen. Das Flugzeug kam erst 75 Meter hinter der Landebahn zum Stehen und zerstörte hierbei u.a. Einrichtungen des Instrumentenlandesystems der Flugsicherung, die hinter der Landebahn installiert waren, aber einer anderen Landebahn dienten.

Die klagende Flugsicherung machte wegen der Sachschäden u.a. Schadensersatzansprüche aus § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG gegen den Flugzeughalter geltend. Der BGH wies – im Einklang mit den Vorinstanzen – die Klage ab, da die Flugsicherung am Betrieb des Flugzeugs beteiligt gewesen sei und somit nicht in den Anwendungsbereich des § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG falle. Diese teleologische Reduktion des Anwendungsbereichs hatte der BGH in seiner „Landehelfer“-Entscheidung entwickelt (BGH: Urteil vom 23.10.1990 – Az. VI ZR 329/89), die jedoch den privaten Segelflugsport betraf und daher stark einzelfallgeprägt war. Durch die jetzige Entscheidung stellte der BGH klar, dass diese teleologische Reduktion auch auf die „Landehelfer“ in der kommerziellen Luftfahrt Anwendung findet und auch Sachschäden juristischer Personen erfasst. Auch wenn die Entscheidungsgründe nicht sämtlich überzeugen, dient diese Klarstellung der Rechtssicherheit aller Beteiligten, einschließlich der involvierten Versicherungsunternehmen. Jedoch ist der BGH leider mit dem „breiten Pinsel“ zu Werke gegangen, was in anders gelagerten Fallkonstellationen wieder die Frage aufwerfen

* *Christian M. Theissen* ist Rechtsanwalt und Local Partner, *Gero Pogrzeba* ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei White & Case LLP.

wird, ob die Geschädigten als „Beteiligte“ anzusehen und somit aus dem Schutzbereich des § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG ausgenommen sind.

2. Rechtliche Wertung

Nach Ansicht des BGH und der Vorinstanzen sei der Anwendungsbereich des § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG trotz des unbeschränkten Wortlauts der Vorschrift teleologisch zu reduzieren. Wie bereits in der „Landehelfer“-Entscheidung soll die Vorschrift nur zugunsten von solchen Geschädigten greifen, „die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt waren“. Denn die „strengste Gefährdungshaftung des deutschen Privatrechts“ sei nur gegenüber Unbeteiligten gerechtfertigt. Diese Einschränkung vermochte in der „Landehelfer“-Entscheidung zu überzeugen, da hier die Beteiligung durch unmittelbaren körperlichen Kontakt zum Flugzeug offensichtlich gegeben war: Auf dem Gelände eines Flugsportvereins lief ein Landehelfer neben einem landenden Segelflugzeug her und wollte das Flugzeug durch ein Ergreifen der Tragflächen stabilisieren, wobei er schwer verletzt wurde. Die sehr weitgehende und fast voraussetzungslose Haftung nach § 33 LuftVG in einem solchen Fall direkter körperlicher Einflussnahme auf das Flugzeug abzulehnen, ist angemessen. Doch ist ein Flugsicherungsunternehmen in vergleichbarer Weise beteiligt? Laut BGH war das auch ohne unmittelbaren körperlichen Kontakt vorliegend der Fall, da der Landevorgang durch die Mitteilungen des Fluglotsen maßgeblich beeinflusst worden sei.

Einer solchen Wertung mag man die Entscheidungen des Gesetzgebers bei der Entwicklung der Norm entgegenhalten. Während die Haftung in der ursprünglichen Fassung im Jahr 1922 zunächst keine Einschränkungen enthielt, kam später die ausdrückliche Ausnahme für Flugschüler (heute § 33 Abs. 1 S. 3 LuftVG) hinzu. Somit hat der Gesetzgeber das Problem eines unbegrenzten Schutzbereichs erkannt und bewusst lediglich Flugschüler aus dem Anwendungsbereich ausgenommen. Im Hinblick auf die Entscheidung des Gesetzgebers, nur eine punktuelle Einschränkung zu machen, stellt sich die Frage, ob die Voraussetzungen für eine teleologische Reduktion überhaupt vorliegen. Die Ausführungen des BGH hierzu in seiner aktuellen Entscheidung sind wenig überzeugend: Der damaligen ausdrücklichen Ausnahme von Flugschülern könne eine Abkehr von der Annahme entnommen werden, „eine im persönlichen Schutzbereich unbeschränkte Gefährdungshaftung des Luftfahrzeughalters sei notwendig“. Dies stellt jedoch die Entscheidung des Gesetzgebers auf den Kopf: Der Gesetzgeber entschloss sich bewusst, lediglich Flugschüler auszunehmen

– was nun als Legitimation dafür dienen soll, per richterlicher Rechtsfortbildung weitere Ausnahmen zu machen. In diesem Zusammenhang argumentiert der BGH auch, dass der Gesetzgeber die Begrenzung des Schutzbereichs durch die Rechtsprechung in anderem Zusammenhang „ausdrücklich in den Blick genommen hat (vgl. [...]) er aber offenbar keine Veranlassung sah, diese Rechtslage zu ändern.“ Letzteres trifft zu, wirft jedoch die interessante Frage auf, ob der Gesetzgeber aktiv werden muss, wenn die Rechtsprechung eine von ihm nicht intendierte teleologische Reduktion vornimmt.

Trotz der gewonnenen Rechtsicherheit muss in zukünftigen Fällen noch näher ausdifferenziert werden, wo die Schwelle für eine „Beteiligung“ am konkreten Flugvorgang liegt, die einen Schutz nach § 33 LuftVG ausschließt. Der BGH geht mit seiner Anforderung „am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt“ sehr weit und schließt scheinbar jede Differenzierung nach dem Grad der Beteiligung aus. Bei der Kraftfahrzeughalterhaftung des § 8 Nr. 2 i.V.m. § 7 StVG verweigert sich die Rechtsprechung einer solchen Differenzierung jedoch nicht. Der BGH hat es hier versäumt klarzustellen, wann beim arbeitsteiligen kommerziellen Luftverkehr gerade keine Beteiligung am Betrieb des Luftfahrzeugs mehr vorliegt. Dieses Versäumnis ist besonders bedauerlich, weil dem BGH durch die Formulierung im amtlichen Leitsatz 1 „greift im Allgemeinen nur ...“ wohl bewusst war, dass eine Klärung der Frage, wann gerade „besondere“ Umstände vorliegen, erforderlich ist. Bemerkenswert ist insoweit, dass der BGH in dem vorliegenden Urteil von einer hier gegebenen „maßgeblichen“ Beteiligung der Flugsicherung spricht. Dies könnte als Indiz verstanden werden, dass gerade doch nicht jede mögliche Beteiligung ausreicht.

Der BGH hat seiner Entscheidung noch eine weitere Argumentation hinzugefügt: Die Flugsicherung sei auch deshalb am Betrieb des Flugzeugs beteiligt gewesen, da sie die zerstörten Instrumente hinter der Landebahn platziert und diese damit „willentlich den Gefahren des (landenden) Luftverkehrs ausgesetzt hat“. In der Zerstörung dieser Instrumente habe sich daher gerade eine spezifische Gefahr verwirklicht, die am Betrieb Unbeteiligten nicht in gleicher Weise droht. Insoweit sei es auch unerheblich, dass es sich gar nicht um die Instrumente der betroffenen Landebahn handele, da die zerstörten Instrumente von der Flugsicherung „willentlich zur Wahrnehmung ihrer Flugsicherungsaufgaben in den Gefahrenbereich hinter der Landebahn gebracht worden waren.“ Der BGH möchte mit diesen Ausführungen offenbar seine Argumentation verstärken, er wirft jedoch weitere Fragen auf.

Was bezweckt der BGH mit diesem Kriterium „willentliches Einbringen in den Gefahrenbereich“? Ist dies eine zwingende zusätzliche Voraussetzung, um aus dem Schutzbereich ausgenommen zu sein? Mit anderen Worten: Hätte der Flugsicherung ein Anspruch gemäß § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG zugestanden, wenn die beschädigten Güter nicht „willentlich“ und permanent in den Gefahrenbereich gelangt wären? Und was umfasst genau der „Gefahrenbereich“? Solche Fragen mögen zunächst akademisch wirken, haben aber erhebliche praktische Relevanz. Denn wie ist beispielsweise ein Fall zu entscheiden, in dem die Flugsicherung zwar in den Landevorgang involviert ist, aber durch den Absturz ein Fluglotse geschädigt wird, der sich vor Dienstantritt auf dem Flughafenparkplatz befindet? Oder wie verhält es sich mit Eigentum des Flughafenbetreibers, das sich außerhalb des eigentlichen Start- und Landebereichs befindet? Oder wollte der BGH mit dem Kriterium „willentliches Einbringen in den Gefahrenbereich“ ein Differenzierungskriterium für die oben erwähnten „besonderen Umstände“ schaffen, um Rückausnahmen von seiner scheinbar sehr strikten Auffassung zuzulassen? Dann bedarf es aber einer weiteren Ausdifferenzierung, um wirkliche Rechtssicherheit zu erhalten.

3. Praktische Folgen

Als Konsequenz dieser BGH-Entscheidung müssen Flugsicherungsunternehmen, Flughafenbetreiber und weitere natürliche oder juristische Personen, die am Betrieb des verunfallten Flugzeugs „beteiligt“ sind, die Hürde der verschuldensabhängigen Ansprüche nehmen, um ihre durch den Unfall erlittenen Schäden von dem Flugzeughalter ersetzt zu bekommen. Ob Ansprüche gemäß § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG wirklich immer verwehrt sind, wenn der Geschädigte in irgendeiner Weise beteiligt war, oder ob dies erst ab einem höheren Maß der Beteiligung der Fall ist, bleibt leider weiterhin unklar.

Falls der Geschädigte aufgrund seiner Beteiligung aus dem persönlichen Schutzbereich des § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG ausgenommen ist, wird der dann erforderliche Verschuldensnachweis in der Praxis oftmals an § 831 BGB scheitern. In diesem Fall bleibt dem Geschädigten nur der eigene Versicherungsschutz, wobei jedoch die in der Branche oftmals beachtlichen Selbstbehalte relevant werden.