Ein genauer Blick in die Versicherungsbedingungen kann sich lohnen:

RA Jochen Hägele

Die BGH-Entscheidung des vierten Zivilsenats vom 14.05.2014, AZ: IV ZR 288/12, die dieser Fallbesprechung zugrunde liegt, verdeutlicht, dass man die Versicherungsbedingungen, die Versicherungsverträge letztlich beinhalten und als deren Vertragsinhalt zu werten sind - landläufig als das sogenannte „Kleingedruckte" bezeichnet - bei einer Leistungsverweigerung durch den Versicherer nicht einfach hinnehmen, sondern gegebenenfalls kritisch hinterfragen sollte.

Dem Urteil des BGH ging folgender Sachverhalt voraus:

Bei der Flugschau in Eisenach 2008 war die Vorführung eines Feuerlöscheinsatzes mit dem Agrarflugzeug LET Z-37A «Cmelak» geplant, das einen ca. 680 l fassenden Chemikalienbehälter besaß, und aus dem Wasser aus niedriger Höhe abgeworfen werden sollte. Beim Startvorgang brach das Flugzeug nach rechts aus, kam von der Startbahn ab und raste in eine Gruppe von Zuschauern.

In einem Süßwarenwagen kam das Flugzeug zum Stehen. Die Tragflächen schlugen an einer Schießbude und einem Kinderkarussell an. Die 45-jährige Besitzerin des Süßwarenwagens überlebte den Unfall nicht. Sie verstarb noch an der Unfallstelle. Der Pilot wurde aus dem Flugzeug geschnitten und gerettet. Insgesamt wurden bei dem Unglück zwei Personen getötet und mehrere teils schwer verletzt.

Die Haftpflichtversicherung der Halterin hat die Regulierung der Schäden unter anderem mit der Begründung abgelehnt, dass der Luftfahrzeugführer, der das Flugzeug am fraglichen Tage führte, nicht über die für diesen Flug erforderlichen Erlaubnisse, Berechtigungen und Befähigungsnachweise verfügt habe, weil seine Klassenberechtigung für das Luftfahrzeug abgelaufen gewesen sei und er im Übrigen auch keine so genannte Streu- und Sprühberechtigung gehabt habe. Dies schließe nach den vereinbarten Versicherungsbedingungen eine Eintrittspflicht des Versicherers aus.

Die Frage, ob der beklagte Haftpflichtversicherer der Halterin (Klägerin Ziffer 1) und dem Piloten (Kläger Ziffer 2) des bei der Flugschau in Eisenach verunglückten Flugzeugs wegen der von bei dem Unfall geschädigten Dritten erhobenen Ansprüche Versicherungsschutz gewähren muss, ist nunmehr erneut vom Berufungsgericht zu prüfen.

Dies hat der BGH in seinem zitierten Urteil entschieden.

Das erstinstanzliche Landgericht sowie das zweitinstanzliche Oberlandesgericht haben die Klage der Klägerin auf Leistung aus Versicherungsvertrag abgewiesen. Dabei sind beide Gerichte von einer fehlenden Klassenberechtigung des Piloten ausgegangen. Dieses Fehlen der Klassenberechtigung erfülle den so genannten Risikoausschluss nach § 4 der Haftpflichtversicherungsbedingungen (HVB) und führe letztlich dazu, dass der Versicherer nicht zu leisten habe.

So heißt es in den Versicherungsbedingungen:
§ 4 Ausschlüsse
1. kein Versicherungsschutz besteht,
1.2 wenn bei Eintritt des Schadensereignisses das Luftfahrtunternehmen, soweit gesetz lich vorgeschrieben nicht genehmigt war;
1.3 wenn der/die Führer des Luftfahrzeugs bei Eintritt des Ereignisses nicht die vor geschriebenen Erlaubnisse, erforderlichen Berechtigungen oder Befähigungsnach weise hatten;

Die Kläger begehrten mit der Klage die Feststellung, dass die beklagte Haftpflichtversicherung ihnen, hilfsweise im Rahmen der §§ 158 b ff. VVG a.F., insbesondere im Rahmen der Verpflichtung des § 158 c VVG a.F. Haftpflichtversicherungsschutz für den Unfall im April 2008 zu gewähren habe, was in den beiden Vorinstanzen abgelehnt wurde.

Vorangestellt sei zunächst einmal, dass auf das Unfallereignis, das im Jahre 2008 eingetreten ist, nach der Übergangsregelung Art. 1 Abs. 2 EGVVG noch das alte Versicherungsvertragsrecht Anwendung findet.

Dogmatisch stellen sich zunächst einmal mehrere Vorfragen:

1. Muss der Haftpflichtversicherer auch für das Verhalten des Piloten einstehen, der letztlich gar nicht der Versicherungsnehmer ist?
Vom Versicherungsschutz der Haftpflichtversicherung mitumfasst sind - neben der persönlich gesetzlichen Haftpflicht des Halters - grundsätzlich auch Personen, die berechtigterweise, das heißt mit Wissen und Wollen des Versicherungsnehmers, das versicherte Flugzeug führen oder bedienen. Denn grundsätzlich erstreckt sich der Umfang einer Halter-Haftpflicht-Versicherung auf die gesetzliche Haftpflicht aus dem Gebrauch des im Versicherungsschein (Police) oder im Nachtrag aufgeführten Luftfahrzeugs und der dort angegebenen Art seiner Verwendung. Es handelt sich insoweit um einen Vertrag zugunsten Dritter in Form der Versicherung für fremde Rechnung.

Vereinfacht kann man daher sagen, dass sich der Versicherungsschutz auf das Luftfahrzeug bezieht, solange es sich bei dem Luftfahrzeugführer um den Halter selbst oder aus der Sicht des Halters um eine zum Führen berechtigte Personen handelt.

2. Wird durch die Leistungsverweigerung nicht der eigentliche Sinn und Zweck einer Haftpflichtversicherung unterlaufen?

Wenn man diesen Rechtsstreit betrachtet, ist dies tatsächlich der Fall. Letztlich betrifft der Haftpflicht-Versicherungsschutz als Schadensversicherung (Ausgleich des Vermögens-schadens) die Versicherungsleistung an die geschädigten Dritten und deren Angehörigen als Rechtsnachfolger.

An dieser Stelle kommt nun die Regelung des § 158 c VVG a.F. zum Tragen, die die Leistungsverpflichtung im Dreiecksverhältnis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer (Innenverhältnis) sowie dem Geschädigten (Außenverhältnis) regelt. Danach bleibt der Versicherer gegenüber dem geschädigten Dritten auch dann zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber ganz

» Fortsetzung auf Seite 12

» Fortsetzung von Seite 11

oder teilweise frei ist, vgl. § 158 c Abs.1 VVG a.F.

Dies bedeutet letztlich nichts anderes, als dass der Versicherer trotz eines „kranken" Versicherungsverhältnisses aufgrund von vermeintlich bestehender Leistungsfreiheit im „Innenverhältnis" zum Versicherungsnehmer, gegenüber dem Geschädigten zum Schadensausgleich verpflichtet ist, ohne dass diesem ein Direktanspruch gegenüber dem Versicherer eingeräumt wird, vgl. § 158 c Abs.6 VVG a.F.

Der Geschädigte ist daher darauf angewiesen, dass der Versicherungsnehmer klageweise den Haftpflichtversicherungsschutz gegenüber dem/den Geschädigten dem Grunde nach feststellen lässt, damit er diese festgestellten Ausgleichsansprüche (zu Gunsten der/des Geschädigten) sich pfänden und überweisen lassen kann.

Die Anspruchshöhe bestimmt sich in einer derartigen Fallkonstellation (krankes Versicherungsverhältnis) nach § 158 c Abs. 3 VVG a.F.. Die Haftung des Versicherers ist danach auf die amtlich festgesetzten Mindestversicherungssummen und die im Versicherungsvertrag übernommene Gefahr begrenzt.

Soweit also der Versicherer den/die geschädigten Dritten nach § 158 c VVG befriedigt, geht die Forderung des/der geschädigten Dritten gegen den Versicherungsnehmer auf den Versicherer über. Das heißt letztlich, dass er gegenüber seinem Versicherungsnehmer im Innenverhältnis Regress nehmen kann, vgl. die Regelung des § 158 f VVG a.F., § 117 Abs. 5 VVG n.F.

3. Worin liegt die Abgrenzung zwischen einem so genannten Risikoausschluss und einer verhüllten Obliegenheit?

Wie bereits erwähnt, gingen sowohl das erst- sowie zweitinstanzliche Gericht davon aus, dass aufgrund des Umstandes, dass dem Führer des Luftfahrzeugs bei Eintritt des Ereignisses nicht die vorgeschriebene Klassenberechtigung nach § 4 LuftPersV für einmotorige Landflugzeuge (SE piston [land]) sowie auch keine Streu - und Sprühberechtigung nach § 86 LuftPersV und somit der so genannte Ausschlusstatbestand des § 4 1.1.3 HVB (Risikoausschluss) gegeben war, so dass der Versicherer nicht zur Leistung verpflichtet ist. Auf ein etwaiges Mitverschulden des Versicherungsnehmers bzw. des mitversicherten Piloten war danach nicht abzustellen.

Gegen diese Ansicht wendet sich nun die Entscheidung des BGH, indem der vierte Zivilsenat festgestellt hat, dass es sich bei der gegenständlichen Klausel § 4 Ziffer 1.1.3 HVB nicht um einen objektiven Risikoausschluss handelt, sondern um eine verhüllte Obliegenheit. An dieser Stelle möchte ich nochmals den eingangs erwähnten Hinweis aufgreifen, dass die Versicherungsbedingungen im Einzelfall genau anzusehen und zu hinterfragen sind.

Von einer verhüllten Obliegenheit ist dann zu sprechen, wenn es sich um eine Klausel in den Bedingungen handelt, die wie ein objektiver Risikoausschluss - letztlich nicht verhaltens- bedingt - formuliert sind, in Wahrheit den Versicherungsschutz aber von einem bestimmten Verhalten des Versicherungsnehmers abhängig machen. Ausschlaggebend ist daher der materielle Gehalt der Regelung, ob lediglich ein bestimmtes Wagnis (objektiv betrachtet) ausgeschlossen werden soll, oder ob der Versicherungsschutz von einem bestimmten Verhalten des Versicherungsnehmers abhängt, so die höchstrichterliche Rechtsprechung in mehreren weiteren Urteilen. Die Unterscheidung zwischen Risikoausschluss und verhüllten Obliegenheit ist für die Leistungsfreiheit von ausschlaggebender Bedeutung. Während bei einem Risikoausschluss die Eintrittspflicht des Versicherers ohne Weiteres und unabhängig von einem etwaigen Verschulden des Versicherungsnehmers entfällt, tritt bei einer (verhüllten) Obliegenheit die Leistungsfreiheit des Versicherers nur bei Verschulden und Kausalität ein.

Indem die streitgegenständliche Regelung des § 4 1.1.3 HVB anordnet, dass der Versicherer dann nicht haftet, wenn der Luftfahrzeugführer nicht über die für den konkreten Flug vorgeschriebenen Erlaubnisse, erforderlichen Berechtigungen oder Befähigungsnachweise verfügte, macht er den Versicherungsschutz davon abhängig, dass die Versicherten Luftfahrzeuge nur von für den jeweiligen Flugzeugtyp entsprechend ausgebildeten und lizenzierten Piloten geführt werden, die auch die für den konkreten Flug gegebenenfalls erforderlichen Zusatzberechtigungen besitzen. Der Haftungsausschluss soll in den Fällen greifen, in denen diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Dies liegt meist im Verantwortungsbereich des Versicherungsnehmers der Luftfahrthaftpflichtversicherung, bei dem es sich regelmäßig - aufgrund der in § 43 LuftVG geregelten Versicherungspflicht - um den Halter des Luftfahrzeugs handelt.

Da die beiden Vorinstanzen einheitlich von einem Risikoausschluss ausgingen, für den es in letzter Konsequenz ausreichte, dass dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer die Klassenberechtigung nach § 4 LuftPersV fehlte, darüber hinaus auch die Streu - und Sprühberechtigung nach § 86 LuftPersV, musste auf ein etwaiges Verschulden/Mitverschulden des Luftfahrzeugführers und/oder der Halterin nicht abgestellt werden.

Der Einwand der Klägerseite, dass die Klassenberechtigung des Klägers Ziffer 2 mit der Eintragung des Fluglehrers im Flugbuch wirksam durch hoheitliches Handeln im Sinne des § 4 Abs. 2 S. 3, 4 LuftPersV verlängert worden sei, wurde seitens der Vorinstanzen und auch seitens des BGH damit entgegengetreten, dass es nicht ausreiche, wenn der Fluglehrer wie im vorliegenden Fall lediglich die Durchführung eines Übungsfluges gemäß § 4 Abs. 2 LuftPersV im Flugbuch eintrage. Vielmehr handele sich um ein zweistufiges Verfahren, wonach der Fluglehrer den Übungsflug gemäß JAR-FCL 1.245 (c) (1), Buchstabe ii, Buchstabe C mit dem Erwerber durchzuführen hat, dies jedoch nur nach Prüfung des Vorliegens der in JAR-FCL 1.245 (c) (1) Buchstabe ii, Buchstabe A und B festgelegten Voraussetzungen. Somit hat der eintragende Fluglehrer nicht nur, wie in diesem Fall geschehen, auf der Rückseite der Pilotenlizenz die Durchführung des Übungsfluges einzutragen, sondern auch die von ihm durchgeführte Prüfung der weiteren Voraussetzungen.
Dies sei vorliegend nicht geschehen, weshalb vom Vorliegen einer wirksamen Verlängerung der Klassenberechtigung nicht auszugehen sei. Im Übrigen würde ja auch die Streu - und Sprühberechtigung nach § 86 LuftPersV fehlen.
4. Auf wessen Verhalten wird bei (verhüllten) Obliegenheiten abgestellt?

Obliegenheiten sind Verhaltensanforderungen, die zunächst einmal an den Versicherungsnehmer und damit im vorliegenden Fall an die Klägerin Ziffer 1 in ihrer Funktion als Halterin gerichtet sind. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, ist die mitversicherte Person (Luftfahrzeugführer) zwar nicht Vertragspartei, genießt aber Versicherungsschutz im Verhältnis gegenüber Dritten und ist dadurch begünstigt.

Da er hierdurch in den Versicherungsvertrag einbezogen ist, treffen ihn auch die verhaltensbezogenen Obliegenheiten aus dem Versicherungsvertrag, soweit sein eigenes Verhalten und seine eigenen Wahrnehmungen vor oder nach Eintritt des Versicherungsfalls betroffen sind (vgl. BGH

VersR 1988, 1062; BGH VersR 1968, 185; KG Berlin VersR 2011, 254.

Im Hinblick auf Obliegenheiten ist es dann so, dass den Mitversicherten grundsätzlich diese Obliegenheiten wie den Versicherungsnehmer treffen. Die Obliegenheitsverletzung durch den Mitversicherten beeinträchtigt jedoch den Deckungsanspruch des Versicherungsnehmers nicht, sofern der Mitversicherte nicht dessen Repräsentant ist. Repräsentant ist derjenige, der von dem Versicherungsnehmer mit der tatsächlichen Risikoverwaltung betraut und an die Stelle des Versicherungsnehmers getreten ist, letztlich die „wirtschaftliche Stellung" des Halters vollumfänglich einnimmt (Übernahme aller Betriebskosten und Verpflichtungen (50h/100h-Kontrollen, Lufttüchtigkeitsprüfung, TBO, SID, usw.)). Vorliegend nimmt der Kläger Ziffer 2 keine Repräsentantenstellung ein, so dass das Verhalten des Klägers Ziffer 2 der Klägerin Ziffer 1 nicht zuzurechnen ist.

Fraglich und umstritten ist lediglich die Frage, ob der Versicherer die Deckung gegenüber dem Mitversicherten verweigern kann, wenn die Obliegenheit nur durch den Versicherungsnehmer verletzt wurde. Dies wird sowohl in der Rechtsprechung als auch in der Literatur nicht einheitlich gesehen.

In Anbetracht dieses Wertungsansatzes ist es aus Sicht des überprüfenden Gerichtes durchaus richtig, zunächst auf das Verhalten des Versicherungsnehmers, hier der Klägerin Ziffer 1, abzustellen, nachrangig auf das Verhalten des mitversicherten Piloten.

Wie sich aus den Entscheidungsgründen des vorliegenden BGH-Urteils ergibt, reichte es dem Senat für die Rückverweisung an das Berufungsgericht aus, dass die Klägerin Ziffer 1 das Flugzeug von einem Luftfahrzeugführer hat fliegen lassen, dem die erforderliche Erlaubnis nicht formell erteilt wurde.

Daher wird das Berufungsgericht, das Hanseatische Oberlandesgericht, an das die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen wurde, vorrangig das (vorwerfbare) Verhalten der Klägerin Ziffer 1 zu überprüfen haben.

Zu beachten ist dabei aber noch, dass für die vermeintliche Leistungsfreiheit des Versicherers noch weitere, in § 6 VVG a.F. geregelte formelle Voraussetzungen unabdingbar sind. So reicht die bloße Feststellung einer objektiven Verletzung der Obliegenheit durch die Klägerin Ziffer 1 nicht für die Leistungsfreiheit der Beklagten aus. § 6 Abs. 1 S.1 VVG a.F. stellt zunächst darauf ab, ob die Obliegenheitsverletzung als verschuldet oder unverschuldet anzusehen ist. Auch wenn es nicht ausgeschlossen erscheint, dass die Frage des Verschuldens der Klägerin Ziffer 1 zu deren Lasten ausfällt, so muss dennoch die Beurteilung dem Tatrichter vorbehalten bleiben.

Des weiteren erfordert die Leistungsfreiheit des Versicherers wegen Verletzung einer Obliegenheit nach § 6 Abs. 1 S.3 VVG a.F. grundsätzlich die Kündigung des Versicherungsvertrages binnen eines Monats nach Kenntnis des Versicherers von der Obliegenheitsverletzung. Weder das erstinstanzliche noch das zweitinstanzliche Gericht haben dazu Feststellungen getroffen. Auch dies bleibt der erneuten Prüfung vorbehalten.

Nicht zuletzt ist gemäß § 6 Abs. 2 VVG a.F. auf die Kausalität zwischen vermeintlicher Obliegenheitsverletzung und Eintritt des Schadensfalles einzugehen. So heißt es in dieser Regelung, dass sich der Versicherer auch dann auf die vereinbarte Leistungsfreiheit aufgrund Obliegenheitsverletzung nicht berufen kann, wenn die Verletzung keinen Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalles oder den Umfang der obliegenden Leistung gehabt hat.

Hier spricht man von dem so genannten Kausalitätsgegenbeweis, nach welchem der Versicherungsnehmer darzulegen und zu beweisen hat, dass die Obliegenheitsverletzung keinen Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalls hatte. Auch hierzu wurden in den beiden Vorinstanzen keinerlei Feststellungen getroffen.

5. Gesamtbetrachtet lässt sich daher festhalten, dass der Fall aufgrund der Feststellung des BGH, dass es sich bei der streitgegenständlichen Regelung des § 4 1.1.3 HVB um keinen Risikoausschluss, sondern um eine verhüllte Obliegenheit handelt, in vielen Facetten umfangreich neu geprüft werden muss.

Für den Fall, dass das Berufungsgericht nunmehr eine Leistungsfreiheit der Beklagten im Zusammenhang mit der fehlenden Klassenberechtigung des Klägers Ziffer 2 aufgrund ergänzender Feststellungen verneinen sollte, wird es die bislang noch offen gebliebenen Fragen zu prüfen haben.

Darunter die Punkte, ob der Kläger Ziffer 2 für den geplanten Flug auch eine Streu- und Sprühberechtigung benötigte, ob er den Schaden (bedingt) vorsätzlich herbeigeführt hat im Sinne des § 152 VVG a.F., da er den Start bewusst nicht abgebrochen und das Verbot, Menschen zu überfliegen, missachtet hat.

Ferner, ob der Flug von den im Versicherungsschein angegebenen Verwendungszwecken gedeckt war und welche rechtlichen Konsequenzen sich verneinendenfalls hieraus ergeben.

Und auch bei Überprüfung des Verhaltens des mitversicherten Piloten sind selbstverständlich die weiteren Voraussetzungen des § 6 VVG a.F. zu berücksichtigen, die zwingend vorliegen müssen, damit sich der Versicherer auf Leistungsfreiheit berufen kann.

Insofern ist der Ausgang des Verfahrens völlig offen, insbesondere auch die Frage, ob sich der Versicherer auf Leistungsfreiheit im Innenverhältnis berufen kann oder nicht. Und dies trotz zunächst eindeutiger Entscheidungen der Vorinstanzen, die eine Leistungsfreiheit des Versicherers bejaht haben.

© RA Jochen Hägele, Stuttgart