

Über das Organisationsverschulden des Vereinsvorstandes

Bereits im „adler“ 7/2001, Seite 295, wurden die rechtlichen Probleme des Organisationsverschuldens des Vereinsvorstandes aufgezeigt. Der damals skizzierte Fall ist inzwischen in erster Instanz (noch nicht rechtskräftig) wie erwartet entschieden worden. Nicht anders verhält es sich mit der Problematik der Überladung, insbesondere bei UL-Flugzeugen.



1. Gemäß §§ 2, 3 LuftBO ist der Flugzeughalter für den ordnungsgemäßen Zustand des Luftfahrzeuges verantwortlich, ein Verstoß, auch fahrlässig, ist bußgeldbewehrt.

Im Vereinsbetrieb wird, was die Verantwortung und die Zurechenbarkeit (versicherungsrechtlich, aber auch straf- und bußgeldrechtlich) betrifft, der Halter (Verein) gesetzlich vertreten vom im Vereinsregister eingetragenen Vorstand. Darüber hinaus kann auch derjenige verantwortlich sein, der zwar nicht als vertretungsberechtigtes Mitglied im Vereinsregister eingetragen ist, dem jedoch vereinsintern die Verantwortung im bestimmten Bereich und damit bestimmte Aufgaben übertragen worden sind; ich denke hierbei zum Beispiel an die einzelnen Referenten im Motorflug, Segelflug oder UL-Flug. Diese dürften zumindest versicherungsrechtlich Repräsentant des Halters, also des Vorstandes, sein.

2. Jeden Verein und damit jeden Vorstand eines Vereins trifft nach ständiger Rechtsprechung des BGH die Verpflichtung, den Vereinsbetrieb so zu organisieren, dass Schäden anderer nicht durch eine nicht vorhandene oder unvollständige Organisation innerhalb des Vereins entstehen. Der BGH spricht hier vom sogenannten Organisationsverschulden des Vorstandes. In einem Urteil des Landgerichts München I vom 16. 10. 2001 – 6 O 13706/01 – hat das Gericht gerade im Hinblick auf die mangelhafte Tätigkeit eines Vereinsvorstandes anlässlich der Vercharterung von Luftfahrzeugen an Vereinsmitglieder ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dem Vereinsvorstand eine ordnungsgemäße Organisation und Überprüfung zumutbar ist und Mängel hierbei als Organisationsverschulden des Vorstandes zu Lasten des Gesamtvereins gehen. In diesem Falle wurde bei einem eingetretenen Schaden aufgrund des Organisationsverschuldens des Vorstandes die Luftfahrtkaskoversicherung von der Verpflichtung zur Leistung frei.

Dies bedeutet also nicht nur, dass der Vorstand zu überprüfen hat, wer ein Vereinsflugzeug chartert und ob dieser auch im Besitz der jeweils erforderlichen Fluglizenz ist, sondern auch, dass der Vorstand zu überprüfen hat, ob dieses Vereinsmitglied nicht möglicherweise rechtswidrig und unter Verstoß gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften einen Flug beginnt und/oder durchführt. Im ent-

schiedenen Fall hatte der Vereinspilot einige Tage vorher einen Vereinsmotorsegler wegen schlechten Wetters in Italien stehen lassen. Einige Tage darauf charterte er den zweiten Motorsegler des Vereins und flog mit einem australischen ATPL-Pilot nach Italien, um den ersten Motorsegler wieder abzuholen. Er ließ den australischen ATPL-Piloten den zweiten Motorsegler zurückfliegen, obwohl dieser keine erforderliche deutsche PPL-B-Lizenz hatte. Der durch eine Notlandung wegen Spritmangels eingetretene Schaden blieb am Verein hängen mit dem Argument des Organisationsverschuldens: Wenn ein Vereinsflugzeug nicht ordnungsgemäß zurückgegeben sei und derselbe Pilot wenige Tage darauf mit dem zweiten Luftfahrzeug erneut einen Flug unternähme, liege es auf der Hand, dass damit das erste Luftfahrzeug wieder zurückgeholt werden solle. In diesem Falle habe der Vorstand genau zu überprüfen, wie dies geschehen solle.

3. Die spezielle Problematik bei UL-Flugzeugen ist die allen bekannte Höchstgrenze von 450 kg Gesamtgewicht. Auch ohne Fertigung eines Beladepfandes und einer genauen Berechnung liegt auf der Hand, dass ein UL betankt und mit zwei Personen versehen nur dann diese Grenze nicht überschreitet und nicht überladen ist, wenn es sich um Leichtgewichte handelt. Wahrscheinlich dürften nur wenige Piloten in diese Kategorie einzubeziehen sein. Dies bedeutet, dass bei zwei Personen bereits mit Gewichten von 170 kg bis über 200 kg zu rechnen ist, wobei regelmäßig ein UL überladen sein wird.

Nach den Luftfahrt-Kaskoversicherungsbedingungen AKB-LU, § 3 der DLP 400/00, besteht ein Risikoausschluss bei Überladung des Luftfahrzeuges. Hier heißt es in § 3 Ziffer 2 lit. a: „Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn sich das Luftfahrzeug bei Eintritt des Schadensereignisses nicht in einem Zustand befunden hat, der den gesetzlichen Bestimmungen und behördlichen Auflagen über das Halten und den Betrieb von Luftfahrzeugen entsprochen hat ...“

Dies bedeutet einen Risikoausschluss bei einer Überladung. Der Versicherer unterscheidet nicht, ob es sich hierbei um einen Airliner, ein zweimotoriges Luftfahrzeug, ein einmotoriges Luftfahrzeug wie zum Beispiel eine C 150 oder um ein UL

handelt. Es ist allenfalls einmal mit einer Kulanzregelung zu rechnen, wenn der Schaden eindeutig auf völlig andere Gründe zurückzuführen ist, die mit einer Überladung kausal nichts zu tun haben. Letztendlich ist der verantwortliche Pilot für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen verantwortlich. Wenn er ein Luftfahrzeug in einem überladenen Zustand führt und hierbei ein Schaden entsteht, ist er persönlich hierfür verantwortlich. Der Kaskoversicherer ist, wie dargelegt, von der Verpflichtung zur Leistung frei, und zwar deshalb, weil es hier noch nicht einmal auf ein Verschulden des Halters, sprich des Vorstandes, ankommt, sondern es sich um einen Risikoausschluss handelt. Die Kaskoversicherer handhaben dies auch so.

4. Aber auch wenn man in einem solchen Fall nicht von einem objektiven Risikoausschluss, sondern lediglich von einer verdeckten Obliegenheitsverletzung im Sinne von § 6 VVG ausgehen würde – die Abgrenzung von Risikoausschluss und verdeckter Obliegenheit ist in der Rechtsprechung äußerst schwierig –, dürfte der Vorstand und damit der Verein nicht besser stehen. Der Halter trägt die Verantwortung dafür, dass ein berechtigter Pilot die erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse hat, der Halter muss sich hiervon überzeugen. Der Halter hat auch dafür Sorge zu tragen und ggf. auf den Piloten im Rahmen der Überwachungsmöglichkeiten, wie dies dem Halter möglich und zumutbar ist, einzuwirken, dass sich der Pilot gesetzeskonform verhält. Wenn bereits beim Besteigen eines Luftfahrzeuges erkennbar ist, dass der verantwortliche Pilot die ihm vom Gesetz- und Verordnungsgeber übertragene Verantwortung nicht ordnungsgemäß ausübt, ist nicht nur der an vielen VLP's ansässige Beauftragte für Luftaufsicht gemäß § 29 LuftVG berechtigt und verpflichtet, einzuschreiten und einen Start zu untersagen, zum Beispiel bei erkennbarer Alkoholisierung oder erkennbarer Überladung, sondern auch der Halter ist verpflichtet, für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften Sorge zu tragen.

Im Verein hat dies durch eine ordnungsgemäße Organisation, durch Hinweis auf die Vorschriften oder in kritischen Fällen wie zum Beispiel bei den UL dadurch zu geschehen, dass vor Antritt eines Fluges vereinsintern ein ordnungsgemäßer Lade-

plan aufgestellt und am Boden zurückgelassen werden muss, bis sich der Vereinsvorstand davon überzeugen kann, dass im wesentlichen alle Piloten die diesbezüglichen Vorschriften peinlich genau einhalten. Die Erstellung eines solchen Beladungsplans sowie die Schwerpunktberechnung gehören ohnehin zur ordnungsgemäßen Flugvorbereitung gemäß § 3a LuftVO. Insofern verlangt der Verein nicht mehr als der Gesetzgeber. Eine Möglichkeit für den Verein könnte auch darin bestehen, grundsätzlich Flüge mit vereinseigenen UL-Flugzeugen nur einsitzig zuzulassen mit der Möglichkeit, bei Leichtgewichten in einem gesonderten Verfahren einer Ausnahme zuzustimmen.

Sieht ein Vereinsvorstand diese problematischen Punkte nicht und sorgt nicht für eine Überprüfung und Abhilfe durch eine entsprechende vereinsinterne Organisation, wird ihm selbst dann, wenn man mit einem Teil der Rechtsprechung von einer verdeckten Obliegenheit bei einer Überladung ausgehen würde, zurecht ein Organisationsverschulden angelastet werden mit der Folge, dass der Verein im

Schadensfall die Kaskoversicherungsleistung nicht ausbezahlt erhalten wird.

5. Problematisch ist auf jeden Fall nicht nur der ordnungswidrigkeitenrechtliche, sondern der strafrechtliche Bereich. Als Halter eines Luftfahrzeuges treffen den Verein und damit den Vorstand besondere Sorgfaltspflichten. Sobald erkannt wird, dass ein Luftfahrzeug des Vereins aus technischen Gründen vorübergehend nicht flugtauglich ist, muss der Vereinsvorstand im Rahmen seiner internen Organisation dafür Sorge tragen, dass ein Verchartern an Mitglieder während dieser Zeit ausdrücklich ausgeschlossen ist. Ist dieses einmal nicht geschehen und ein Vereinsmitglied damit geflogen und zu Schaden gekommen, ist auch eine strafrechtliche Haftung des Vereinsvorstandes gegeben.

Nicht anders verhält es sich bei einer erkennbaren Überladung von Luftfahrzeugen, insbesondere, wie dargelegt, bei UL. Eine Verletzung der Vorschriften durch eine Überladung erscheint für einen unbefangenen Betrachter in vielen Fällen

offenkundig. Hier hat der Verein, also der Vorstand, einzuschreiten und durch eine geeignete Organisation dafür Sorge zu tragen, dass ein Start im überladenen Zustand ausgeschlossen ist. Geht er über diese Problematik hinweg und trifft keine organisatorische Vorsorge, dürften im Schadensfall die Staatsanwaltschaft und die Gerichte zu einer strafrechtlichen Verantwortung des Vorstandes und hier insbesondere des verantwortlichen Vorstandsmitgliedes gelangen. Allerdings muss im strafrechtlichen Bereich die Überladung ursächlich für den eingetretenen Schaden gewesen sein, was im versicherungsrechtlichen Bereich nicht erforderlich ist. Ist also der Schaden trotz Überladung nicht auf die Überladung, sondern auf andere Gründe zurückzuführen, entfielen eine strafrechtliche Verantwortlichkeit. In langen Gutachterbefragungen müsste dies allerdings erst geklärt werden. Bei einem Materialbruch zum Beispiel dürften die Gerichte in erster Linie von der Ursächlichkeit der Überladung ausgehen.

Wolfgang Hirsch, Rechtsanwalt