

Bezirksgericht Kreuzlingen, 12. Juni 1996,
G. c. Union UAP, Zollikon

Tatbestand/Gründe: Zur Begründung des Rechtsbegehrens wurde in der Klageschrift zusammengefasst ausgeführt was folgt. Mit Luftfahrzeug-Versicherungsvertrag vom 18.6.1990 habe der Kläger als Versicherungsnehmer bei der Rechtsvorgängerin der Beklagten sein Kolbenmotorflugzeug Marke/Typ "PA 34-200 T Seneca", Immatrikulations-Nr. N-2082 D versichert. Gegenstand dieses Versicherungsvertrages sei nebst einer Haftpflicht- und Insassenunfall auch eine Vollkaskoversicherung mit einer ursprünglichen Versicherungssumme von Fr. 130'000.- gewesen. Mit Nachtrag vom 20.12.1993 sei die Versicherungssumme der Vollkaskoversicherung auf Fr. 160'000.- erhöht worden.

Am 28.8.1995 sei die Piper Seneca N-2082 D des Klägers aus bisher noch nicht abschliessend geklärten Gründen in P. (Polen) abgestürzt. Neben dem Piloten hätten sich fünf weitere Personen in der Maschine befunden. Alle sechs Insassen hätten anlässlich des Unfallereignisses tragischerweise den Tod gefunden. Der Absturz habe zur Totalbeschädigung des Flugzeuges des Klägers geführt.

Das in Frage stehende Flugzeug sei bei der Beklagten für eine Versicherungssumme von Fr. 160'000.- vollkaskoversichert gewesen. Gemäss Ziff. 4.1 AVB seien durch die Vollkaskoversicherung Schäden versichert, "von denen das versicherte Flugzeug gegen den Willen des Versicherungsnehmers oder allfälligen Anspruchsberechtigten betroffen werde". Daraus ergebe sich, dass das Unfallereignis vom 28.8.1995 mit Totalschadensfolge vom Versicherungsvertrag umfasst werde. Damit sei auch klar erstellt, dass die hauptsächliche und einzige materielle Voraussetzung für die Bezahlung der vereinbarten Versicherungssumme von Fr. 160'000.- erfüllt sei.

Gemäss Art. 41 VVG werde die Forderung aus dem Versicherungsvertrag „mit dem Ablauf von vier Wochen von dem Zeitpunkt an gerechnet, in welchem der Versicherer Angaben erhalten hat, aus denen er sich von der Richtigkeit des Anspruches überzeugen kann", fällig. Am 1. September 1995 sei der Beklagten das Formular "Schadensanzeige für Luftfahrzeugversicherung" zugestellt worden. Die nunmehr eingeklagte Vollkaskoversicherungssumme sei spätestens per 1.10.1995 fällig.

Die Beklagte habe sich bis anhin geweigert, ihren versicherungsvertraglichen Pflichten nachzukommen. Sie stützt sich auf völlig unbehelfliche und unhaltbare Ausreden und Vorwürfe an die Adresse des Versicherungsnehmers, ohne diese Vorhaltungen auch nur ansatzweise zu belegen.

In der Klageantwort wurde kostenfällige Klageabweisung beantragt. Zur Begründung wurde im wesentlichen vorgebracht was folgt. Unbestritten sei, dass der Kläger bei der Beklagten einen Versicherungsvertrag mit dem Inhalt Haftpflicht-, Insassen- und Vollkaskoversicherung abgeschlossen habe. Ebenso sei der Umstand, dass das Flugzeug des Klägers, die Piper Seneca N 2082 D am 28. August 1995 abgestürzt sei, nicht zu bestreiten. Auch das Vorliegen eines Unfallereignisses werde nicht bestritten. Allerdings könne der Anspruch aus dem Versicherungsvertrag gemäss Art. 41 VVG klarerweise noch nicht als fällig bezeichnet werden.

Die Beklagte verfüge nämlich über Angaben, die auf grösste Fahrlässigkeit, eventuell sogar Eventualvorsatz des Klägers hinweisen würden. Tatsache sei nämlich, dass das Flugzeug offensichtlich weder am Unfalltag noch 10 Monate vorher, bei der jährlichen Inspektion durch den von der amerikanischen Zulassungsbehörde FM lizenzierten deutschen Experten gravierend, dass Grobfahrlässigkeit im Sinne von Art. 14 VVG vom Kläger mit guten Gründen nicht bestritten werden könne.

Nur die volle Kaskoversicherungssumme belaufe sich auf Fr. 160'000.-. Versicherungsbeginn sei der 15. Juni 1990 gewesen. Bei voller Leistungspflicht wäre gemäss Versicherungsvertrag eine Versicherungsleistung in Höhe von 60 %, mithin Fr. 96'000.- fällig (vgl. VGL Kasko AVB Ziff. 4.3.1). Im Mehrbetrag sei die Klage schon unter diesem Titel abzuweisen.

Der Kläger sei sowohl mündlich als auch schriftlich über die Zwischenergebnisse der amtlichen Untersuchung informiert worden. Die letzte Zuschrift datiere vom 21.12.1995. Darin sei ihm mitgeteilt worden, dass nach den bisherigen Zwischenergebnissen der amtlichen Untersuchungen das Flugzeug nicht lufttüchtig gewesen sei. Der Zustand sei von allen an der Untersuchung beteiligten Experten als "schlecht bis besorgniserregend" bezeichnet worden. Wichtige Unterhaltsarbeiten an sicherheitsrelevanten Komponenten seien offensichtlich nicht durchgeführt worden. Der Kläger habe, als ihm sämtliche Fakten vorgetragen worden seien, keinerlei Versuche unternommen, die Schlussfolgerungen der Experten zu bestreiten oder auch nur zu relativieren. Der Kläger habe elementarste Vorsichtsregeln verletzt, welche jeder verständige Mensch in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen beachtet hätte. Gerade im Flugverkehr herrsche ein extrem hohes Sicherheitsdenken. Dieses habe der Kläger offensichtlich vermissen lassen. Ein Kürzungssatz bei den Versicherungsleistungen von bis zu 70% wäre ohne weiteres ausgewiesen. Konkret könne heute noch nichts festgelegt werden, da die amtlichen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen seien.

Mehrmals - mündlich und schriftlich - sei dem Kläger begründet worden, dass und weshalb überhaupt nicht klar sei, ob und welche Kaskoleistungen fällig würden. Es sei der Kläger gewesen, der jede Auskunft, welche zur Beurteilung der Entschädigungspflicht nötig gewesen wäre, verweigert habe. Berücksichtige man zudem die Tatsache, dass bei der Beklagten auch die Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden sei, diese mit einer Versicherungssumme von Fr. 5'000'000.-, so werde schnell klar, welche Konsequenzen die Handlungsweisen des Klägers für ihn nach sich ziehen könnten. Wegen seines Verhaltens werde sich die Versicherungssumme reduzieren, weshalb die Hinterbliebenen direkt auf den Kläger zugehen müssten.

Der Kläger könne sich auch nicht mit dem Argument aus der Verantwortung stellen, anlässlich der jährlichen Inspektion im November 1994 sei die Flugtauglichkeit bescheinigt worden. Die Hauptverantwortung liege ganz klar beim Eigentümer/Halter. Dies um so mehr, als er immer wieder, behauptet habe, er habe viele und die wichtigsten Unterhaltsarbeiten selbst ausgeführt, ohne bisher auch nur einmal den Versuch zu unternehmen, diese Unterhaltsarbeiten zu belegen.

Rein vorsorglich stelle sich die Beklagte auf den Standpunkt, der Kläger habe in Anbetracht des desolaten Zustandes des Flugzeuges nicht nur grob fahrlässig, sondern sogar eventualvorsätzlich gehandelt. Eine Versicherungsdeckung und damit Leistungen aus dem Versicherungsvertrag würden daher völlig entfallen.

In Anbetracht dieser Ausführungen sei die Beklagte der Ansicht, dass das klägerische Rechtsbegehren unter keinem Titel ausgewiesen, ja überhaupt nicht spruchreif sei. Bevor nicht der abschliessende Untersuchungsbericht vorliege, könne die Frage der Grobfahrlässigkeit nicht beantwortet werden. Wann dieser Schlussbericht eintreffen werde, sei derzeit noch völlig offen. Die Klage sei daher aufgrund der bisherigen Aktenlage abzuweisen.

Im zweiten Vortrag anlässlich der Hauptverhandlung liess der Kläger zusätzlich noch ausführen, das Flugzeug sei sehr wohl lufttüchtig gewesen. Die jährliche Inspektion sei durch einen zugelassenen Experten erfolgt und im Unfallzeitpunkt habe diese erst 10 Monate zurückgelegt. In diesen Monaten seien die normalen kleineren Unterhalts- und Reparaturarbeiten vorgenommen worden. Diese und auch die grösseren Arbeiten seien durch ausgewiesenes Fachpersonal vorgenommen worden. So habe der Fachmann H. J., H., die 6 Zylinder des Motors vollständig ausgewechselt. In den fraglichen 10 Monaten hätten sechs verschiedene routinierte Piloten das Flugzeug geführt. Es könne sich doch bei diesen Personen nicht um suizidgefährdete Halbwahnsinnige handeln, die mit einem luftuntüchtigen Flugzeug starten

würden. Als Vertragsbeginn sei der 15.6.1994 anzunehmen, dies gestützt auf die Vertragsänderung. Der von der Beklagten erwähnte Experte sei nicht offizielles oder amtliche Mitglied der Untersuchungskommission für den Flugunfall, er sei vielmehr Parteivertreter der Beklagten.

Von beklagter Seite wurde noch beigefügt, die klägerische Forderung sei auch heute noch nicht spruchreif. Der abschliessende Untersuchungsbericht liege immer noch nicht vor. Bei jedem Flugunfall bilde dieser Untersuchungsbericht die Grundlage für die Regulierung der Haftpflichtansprüche und des Sachschadens. Erst wenn derselbe vorliege, d.h. die Unfallursache geklärt sei, könne das Ausmass der Fahrlässigkeit des Klägers beurteilt werden. Werde der Untersuchungsbericht nicht abgewartet, müsse das Gericht eine Expertise in Auftrag geben. Es sei darauf hinzuweisen, dass im Luftrecht die Schwelle für die Grobfahrlässigkeit sehr niedrig angesetzt werden. Der Experte N. sei nicht von der Beklagten beauftragt worden. Wenn irgendwo auf der Welt ein schweizerisches Flugzeug abstürze, delegiere die Schweiz einen Experten. Im vorliegenden Fall habe es sich eben um Herrn N. gehandelt. Nochmals müsse darauf hingewiesen werden, dass der Kläger wesentliche Angaben zur Untersuchung zurückgehalten habe. Auch der angeblich mit Reparaturarbeiten betraute Herr J. habe sich wiederholt geweigert, Zeugenaussagen über seine Arbeiten und den Zustand des Flugzeuges abzugeben. Es seien keinerlei Belege für die angeblichen Unterhaltsarbeiten zwischen November 1994 und August 1995 vorgelegt worden, auch bei der Untersuchungskommission nicht.

Unbestritten ist das Vorliegen eines Versicherungsvertrages, ebenso der Eintritt des Schadensereignisses. Das bei der Beklagten versicherte Flugzeug des Klägers ist abgestürzt. Der Kläger verlangt die Regulierung des entstandenen Sachschadens durch die Kaskoversicherung. Die Beklagte bestreitet nicht grundsätzlich ihre Leistungspflicht aus dem Kaskoversicherungsvertrag, wendet aber ein, der Anspruch sei noch nicht fällig, da der Untersuchungsbericht für die Absturzursache noch nicht vorliege. Das Mass der Haftung stehe daher noch nicht fest. Insbesondere habe der Kläger die notwendigen Unterlagen nicht vorgelegt und die erforderlichen Auskünfte nicht erteilt. Im weiteren würden auch noch Ansprüche aus der Insassenversicherung anstehen.

Gemäss Art. 38 und 39 VVG muss der Anspruchsberechtigte aus dem Versicherungsvertrag den Versicherer nicht nur benachrichtigen, er hat ihm zudem jede Auskunft über ihm bekannte Tatsachen zu erteilen, welche zur Ermittlung der Umstände, unter denen der Schadensfall eingetreten ist, dienlich sind. Es gibt also eine Wirkungspflicht des Versicherten. Er hat die Abklärungen des Versicherers so weit als möglich zu erleichtern (Maurer, Schweizerisches Privatversicherungsrecht, 2. Aufl., S. 363).

Den eingereichten Unterlagen ist zu entnehmen, dass der Kläger und der in seinem Umfeld stehende Personenkreis dieser Verpflichtung in keiner Weise nachgekommen ist. So weigert sich der angeblich mit Reparaturarbeiten betraute Fachmann, Herr J., entsprechende Zeugenaussagen zu machen. Der Kläger hat bisher weder der Beklagten noch der Untersuchungskommission irgend welche Unterlagen vorgelegt, dies trotz mehrfacher Aufforderung. Auch im vorliegenden Verfahren wird kein einziger Beleg für durchgeführte Reparaturarbeiten eingereicht. Durch dieses Verhalten des Klägers wird sowohl die Arbeit der Untersuchungskommission als auch die Abklärung des klägerischen Anspruches erschwert und verzögert. Unbekannt ist derzeit, ob der Kläger keine Unterlagen hat oder ob er diese - aus welchen Gründen immer - nicht vorlegen will. Ein derartiger Mangel an Kooperationsbereitschaft nach einem Flugzeugabsturz, bei welchem mehrere Menschen den Tod gefunden haben, berührt seltsam. Solange der Kläger seine Verpflichtungen aus Art. 39 VVG nicht erfüllt hat, kann er sich nicht auf die Fälligkeit des Versicherungsanspruches berufen.

Gemäss Art. 41 VVG werden Forderungen aus dem Versicherungsvertrag mit dem Ablauf von vier Wochen fällig, gerechnet vom Zeitpunkt an, in welchem der Versicherer die Angaben erhalten hat, aus denen er sich von der Richtigkeit des Anspruches überzeugen kann. Solange

der Anspruchsberechtigte den Anspruch nach Gesetz und Vertrag nicht genügend begründet hat, wird er demnach nicht fällig. Fälligkeit ist der Zeitpunkt, in welchem der Gläubiger die Leistung verlangen und gerichtlich einklagen kann (von Tuhr/Escher, Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts, Bd. II, S. 45).

Zum Eintritt der Fälligkeit muss der Anspruch des Versicherungsnehmers also genügend ausgewiesen sein. Dass im Fall eines Flugzeugabsturzes dazu die blosser Mitteilung des Ereignisses nicht genügen kann, liegt auf der Hand. Vielmehr müssen Abklärungen über den Unfallhergang und die Unfallursache vorliegen. Die notwendigen Untersuchungen werden in der Regel durch den Bericht der zuständigen Flugunfalluntersuchungsbehörde abgeschlossen (Luftfahrtgesetz, Art. 24 ff., VO über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen, SR 748.0 und 748.126.3). Wenn dieser Bericht vorliegt, kann der Versicherer sich vom Umfang des Anspruchs überzeugen. Es ist unbestritten, dass dies im vorliegenden Fall einen abschliessenden Untersuchungsbericht noch nicht gibt, dass aber eine Untersuchungskommission am Arbeiten ist. Deren Arbeit wird im übrigen durch die fehlende Kooperationsbereitschaft des Klägers auch nicht gerade beschleunigt. Angesichts dieses Umstandes erscheint es nicht sinnvoll, durch das Gericht eine eigene Expertise erstellen zu lassen. Auch ein zusätzlicher Gerichtsexperte könnte nichts anderes tun, als auf die bereits vorhandenen amtlichen Unterlagen zurückzugreifen, nachdem von klägerischer Seite solche anscheinend fehlen.

Die Einsetzung eines Gerichtsexperten drängt sich um so weniger auf, als die bisher bereits vorliegenden Unterlagen sowie die gesamten Umstände zumindest auf eine Mitschuld des Klägers hindeuten. Es handelte sich um ein älteres bis altes Flugzeug, welches nach den bisher vorgelegten Berichten möglicherweise nicht voll flugtauglich war. Angesichts des tragischen Unglücksverlaufs könnte ein Untersuchungsbericht, welcher Verantwortlichkeiten noch lebender Personen aufdeckt, auch im strafrechtlichen Bereich zu Konsequenzen führen.

Solange der Untersuchungsbericht der zuständigen Flugunfalluntersuchungsbehörde nicht vorliegt, ist ein Anspruch des Klägers auf Entschädigung aus der Kaskoversicherung auf jeden Fall nicht fällig im Sinne von Art. 41 VVG.

Die Klage ist im heutigen Zeitpunkt nicht spruchreif. Erst nach Vorliegen des abschliessenden Untersuchungsberichtes kann die Klage mit Aussicht auf Erfolg anhängig gemacht werden. Die Klage wird daher zur Zeit abgewiesen.

Entsprechend dem Verfahrensausgang hat der Kläger die Verfahrensgebühren zu tragen. Ausserdem hat er die Beklagte für ihre Parteikosten zu entschädigen. In Berücksichtigung des thurgauischen Anwaltstarifes erscheint ein Betrag von Fr. 10'000.-, inklusive Barauslagen und Mehrwertsteuer, als angemessen.

durch Endurteil

zu Recht erkannt:

1. Die Klage wird zur Zeit abgewiesen.
2. Der Kläger bezahlt:

Verfahrensgebühr

Fr. 4'000.00

und er hat die Beklagte mit Fr. 10'000.- (inkl. MWSt) an Parteikosten zu entschädigen.

3. Schriftliche Mitteilung des Urteils an die Parteianwälte.

4. Gegen dieses Urteil kann innert 10 Tagen seit der Zustellung Berufung erklärt werden. Die Berufungserklärung ist im Doppel bei der Bezirksgerichtskanzlei Kreuzlingen, Haldenstrasse 2, 8280 Kreuzlingen, einzureichen.