Urteilskopf

112 V 297

52. Urteil vom 16. Oktober 1986 i.S. Bachmann gegen Schweizerische Krankenkasse Helvetia und Versicherungsgericht des Kantons Zürich
Regeste (de):
Art. 39 UVG, Art. 50 UVV, Art. 14 Abs. 2 Vo III zum KUVG: Wagnischarakter des Biplace-Deltaflugs.

- Der Wagnisbegriff, der in der obligatorischen Unfallversicherung - nach KUVG und UVG - massgebend ist, gilt auch in der sozialen Krankenversicherung, wo sie das Unfallrisiko mit einschliesst (Erw. 1).

- Der Flug mit einem zweiplätzigen Hängegleiter (Biplace) stellt kein absolutes Wagnis dar (Erw. 2).

- Im vorliegenden Fall ist ein relatives Wagnis anzunehmen, weil der Biplace-Flug in Missachtung der geltenden Vorschriften und mit ungenügender Ausbildung der Beteiligten unternommen wurde (Erw. 3).

Regeste (fr):
Art. 39 LAA, art. 50 OLAA, art. 14 al. 2 Ord. III: Caractère d'entreprise téméraire d'un vol au moyen d'un deltaplane biplace.

- La notion d'entreprise téméraire applicable dans l'assurance obligatoire contre les accidents - selon la LAMA et la LAA - vaut également dans l'assurance-maladie sociale, lorsque celle-ci inclut le risque d'accident (consid. 1).

- Le vol au moyen d'un deltaplane à deux places ne constitue pas une entreprise téméraire absolue (consid. 2).

- En l'espèce, il y a lieu d'admettre l'existence d'une entreprise téméraire relative, car le vol à bord d'un appareil biplace a été effectué en violation des prescriptions applicables, par des participants qui ne bénéficiaient pas d'une formation suffisante (consid. 3).

Regesto (it):
Art. 39 LAINF, art. 50 OAINF, art. 14 cpv. 2 Ord. III: Carattere di atto temerario di un volo con un aliante a due posti.

- La nozione di atto temerario secondo l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni ai sensi della LAMI e della LAINF è applicabile anche nell'assicurazione sociale contro le malattie se essa comprende il rischio di infortunio (consid. 1).

- Il volo con un aliante a due posti non rappresenta un atto temerario assoluto (consid. 2).

- Nell'evenienza concreta è da ammettere un atto temerario relativo perché il volo a bordo dell'apparecchio a due posti venne eseguito in violazione delle prescrizioni applicabili e da parte di partecipanti con formazione insufficiente (consid. 3).

Sachverhalt ab Seite 298

BGE 112 V 297 S. 298

A.- Die 1964 geborene Barbara Bachmann ist bei der Schweizerischen Krankenkasse Helvetia u.a. gegen Unfälle versichert. Am 4. August 1983 unternahm sie als Passagierin zusammen mit dem Piloten S. im Raume Fiesch einen Flug mit einem zweiplätzigen Hängegleiter. Nach einer Flugzeit von rund einer Viertelstunde löste sich an ihrer Liegegurte eine Beinschlaufe, worauf S. sich zu einer vorzeitigen Landung entschloss. Dazu wählte er einen steilen Hang unterhalb des Startplatzes. Die Landung missglückte. Barbara Bachmann zog sich erhebliche Verletzungen zu, u.a. den Bruch von zwei Rückenwirbeln, und wurde gleichentags im Kreisspital Brig hospitalisiert. Am 15. August 1983 meldete sie den Unfall bei der Krankenkasse an. Mit Verfügung vom 24. Juli 1984 lehnte es die Krankenkasse ab, für die Folgen des Hängegleiterunfalls vom 4. August 1983 Versicherungsleistungen zu erbringen, weil Barbara Bachmann ein Wagnis eingegangen sei, das gemäss Art. 46 Ziff. 1 lit. g der Kassenstatuten von der Versicherungsdeckung ausgeschlossen sei; überdies liege eine Dritthaftpflicht vor.

B.- Barbara Bachmann führte hiegegen Beschwerde mit dem Antrag auf Zusprechung der statutarischen Versicherungsleistungen bei Unfall. Das Versicherungsgericht des Kantons Zürich wies die Beschwerde mit Entscheid vom 11. Dezember 1984 ab. In der Begründung wurde festgehalten, dass der Flug vom 4. August 1983 als Wagnis im Sinne der Rechtsprechung zu qualifizieren sei. Die in der Verordnung über bestimmte Fluggeräte und Flugkörper vom 6. September 1976 umschriebenen Voraussetzungen für Passagier- und Ausbildungsflüge mit zweiplätzigen Hängegleitern seien nicht erfüllt gewesen: der Pilot S. sei nicht Fluglehrer gewesen; Barbara Bachmann habe die Ausbildungsstufe I als Flugschülerin nicht abgeschlossen gehabt, so dass das Bundesamt für

BGE 112 V 297 S. 299

Zivilluftfahrt (BAZL) keine Bewilligung für den Passagierflug erteilt hätte.

C.- Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde erneuert Barbara Bachmann das im vorinstanzlichen Verfahren gestellte Rechtsbegehren. Die Krankenkasse schliesst auf Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Das Bundesamt für Sozialversicherung beantragt, vor der Entscheidung des Rechtsstreits sei beim BAZL eine Stellungnahme einzuholen.

D.- Das Eidg. Versicherungsgericht zog die Akten des Strafverfahrens bei, das im Zusammenhang mit dem Hängegleiterunfall vom 4. August 1983 beim Instruktionsgericht der Bezirke Brig, Östlich-Raron und Goms gegen S. eingeleitet worden war. Ferner ersuchte das Gericht das BAZL um eine Stellungnahme zu Gesichtspunkten flugtechnischer und luftrechtlicher Natur sowie zu den von den Parteien eingereichten Fragen. Das BAZL äusserte sich mit Schreiben vom 9. September 1985 zur luftrechtlichen Regelung und nahm zu allgemeinen technischen Aspekten des Hängegleiterfliegens Stellung. Auf die Begründung der Rechtsschriften und die Darlegungen des BAZL wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen Bezug genommen.

Erwägungen

Das Eidg. Versicherungsgericht zieht in Erwägung:

1. a) Gestützt auf Art. 14 Abs. 2 Vo III zum KUVG (SR 832.140) bestimmt Art. 46 Abs. 1 lit. g der Statuten der Krankenkasse Helvetia, dass keine Versicherungsleistungen gewährt werden für Unfälle und deren

Folgen, die auf aussergewöhnliche Gefahren und Wagnisse oder Teilnahme an Raufhandel zurückzuführen sind. b) Unter der Herrschaft des bis 31. Dezember 1983 geltenden Rechts war die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA) gemäss Art. 67 Abs. 3 KUVG befugt, aussergewöhnliche Gefahren und Wagnisse von der Versicherung gegen Nichtbetriebsunfälle auszuschliessen. Die Anstalt hat von dieser Befugnis durch Verwaltungsratsbeschluss vom 31. Oktober 1967, welcher am 1. Januar 1968 in Kraft getreten ist, Gebrauch gemacht. Die Tatbestände, die als ausserordentliche Gefahren galten, wurden in Ziff. I abschliessend aufgezählt. Von der Versicherung der Nichtbetriebsunfälle waren gemäss Ziff. II ebenfalls die Wagnisse ausgenommen. Als Wagnisse nach dieser Bestimmung galten Handlungen,

durch die ein Versicherter sich wissentlich einer besonders grossen Gefahr aussetzt, welche durch die Handlung selbst, die Art ihrer Ausführung oder die Umstände, unter denen sie ausgeführt wird, gegeben sein oder in der Persönlichkeit des Versicherten liegen kann. Laut Art. 39 UVG (in Kraft seit 1. Januar 1984) hat der Bundesrat die Befugnis, aussergewöhnliche Gefahren und Wagnisse zu bezeichnen, die in der Versicherung der Nichtberufsunfälle zur Verweigerung sämtlicher Leistungen oder zur Kürzung der Geldleistungen führen. Der Bundesrat hat gestützt auf diese Bestimmung Art. 50 UVV erlassen. Dieser sieht in Abs. 1 vor, dass bei Nichtbetriebsunfällen, die auf ein Wagnis zurückgehen, die Geldleistungen gekürzt und in besonders schweren Fällen verweigert werden. Wagnisse sind nach Art. 50 Abs. 2 UVV Handlungen, mit denen sich der Versicherte einer besonders grossen Gefahr aussetzt, ohne die Vorkehren zu treffen oder treffen zu können, die das Risiko auf ein vernünftiges Mass beschränken. Trotz abweichender Formulierung ist der Wagnisbegriff nach Art. 39 UVG in Verbindung mit Art. 50 Abs. 2 UVV identisch mit demjenigen nach Art. 67 Abs. 3 KUVG/Beschluss des SUVA-Verwaltungsrates vom 31. Oktober 1967 und der dazu entwickelten Praxis. Das Eidg. Versicherungsgericht hat diesbezüglich in einem neuesten Urteil zwischen absoluten und relativen Wagnissen unterschieden und dazu folgendes dargelegt: Betätigungen, deren inhärente grosse Risiken nicht auf ein vernünftiges Mass reduziert werden können und daher zum vornherein als Wagnisse zu qualifizieren sind, werden als absolute Wagnisse bezeichnet; bei den anderen Betätigungen ist zu prüfen, ob sie an sich schützenswert sind ("intérêt digne de protection") und ob der Versicherte die erforderlichen Vorkehren zur Reduzierung der Gefahren auf ein vernünftiges Mass getroffen hat; ist eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt, liegt ein relatives Wagnis vor (BGE 112 V 47 Erw. 2a und b mit Hinweisen auf Lehre und Rechtsprechung). c) Der Wagnisbegriff, der in der obligatorischen Unfallversicherung - nach KUVG und UVG - massgebend ist, gilt auch in der sozialen Krankenversicherung, wo sie das Unfallrisiko mit einschliesst.

2. Das Deltasegeln kann im Extremfall ein absolutes Wagnis darstellen. In den bisher vom Eidg. Versicherungsgericht beurteilten Fällen traf dies nie zu, hingegen wurde anhand der konkreten Umstände geprüft, ob ein relatives Wagnis vorlag (BGE 104 V 19;

unveröffentlichtes Urteil Jakober vom 1. Juli 1980; Urteil D. vom 27. September 1978, auszugsweise veröffentlicht im SUVA-Rechtsprechungsbericht 1978 Nr. 6). In den genannten Urteilen ging es um Unfälle, die sich mit den üblichen Einsitzer-Hängegleitern ereignet hatten. Im Gegensatz dazu ereignete sich der Unfall der Beschwerdeführerin vom 4. August 1983 mit einem zweiplätzigen Hängegleiter (Biplace), was indessen nicht erlaubt, ein absolutes Wagnis anzunehmen. Denn auch beim Biplace-Flug ist es möglich, dass Pilot und Begleiter die inhärenten Gefahren auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren vermögen, indem sie das geeignete Flugma-

terial verwenden, sich an die seiner Flugreichweite entsprechenden Routen halten, die von den zuständigen Organen empfohlene Disziplin befolgen, die geltenden Vorschriften berücksichtigen und die elementaren Regeln dieses Sportes beachten (BGE 104 V 23 Erw. 2 am Ende; erwähntes Urteil Jakober vom 1. Juli 1980). Auch kann nicht generell gesagt, sondern muss von Fall zu Fall beurteilt werden, ob diese Art sportlicher Betätigung noch als schützenswert betrachtet werden kann. Es ist daher im folgenden zu prüfen, ob ein relatives Wagnis vorliegt oder nicht.

3. a) Zur Zeit des Unfalls (am 4. August 1983) galten folgende Vorschriften: Gemäss Art. 7 der Verordnung des EVED über bestimmte Fluggeräte und Flugkörper vom 6. September 1976 (VFF; SR 748.941) waren Biplace-Flüge grundsätzlich nicht gestattet. Indessen erteilte das BAZL auf Gesuch hin Ausnahmebewilligungen unter genau umschriebenen Bedingungen: - Einzelbewilligungen an Hängegleiter-Fluglehrer für Ausbildungsflüge mit Trägern des Hängegleiter-Pilotenausweises sowie mit Schülern mit abgeschlossener erster Ausbildungsstufe; - Einzelbewilligungen an Träger des Hängegleiter-Pilotenausweises für Flüge mit anderen Trägern dieses Ausweises (Stellungnahme des BAZL vom 9. September 1985). Im vorliegenden Fall steht fest, dass eine Ausnahmebewilligung weder erteilt wurde noch hätte erteilt werden können; denn weder S. noch die Beschwerdeführerin erfüllten die Voraussetzungen: S. war wohl Hängegleiter-Pilot, nicht aber Hängegleiter-Fluglehrer; die Beschwerdeführerin war Schülerin ohne abgeschlossene erste Ausbildungsstufe. Es handelte sich somit um einen zur Zeit des Unfalls generell verbotenen Passagierflug. Seit Dezember 1984 erteilt das BAZL allerdings auch für Passagierflüge Einzelbewilligungen, dies jedoch nur an Hängegleiter-Fluglehrer, die zusätzlich

einen besonderen Kurs für Doppelsitzerflüge absolviert und eine entsprechende theoretische und praktische Prüfung bestanden haben (Stellungnahme des BAZL vom 9. September 1985). Diese rund anderthalb Jahre nach dem Unfall geänderte Bewilligungspraxis ist für die Beurteilung des vorliegenden Rechtsstreites nicht entscheidend. Es ist aber immerhin festzustellen, dass der Unglücksflug auch der neuen Praxis nicht entsprach, war doch S. weder Fluglehrer, noch hatte er den besonderen Kurs absolviert. b) Die Beschwerdeführerin wendet ein, bei den zitierten Bestimmungen handle es sich um bloss formelle Vorschriften, deren Missachtung nicht unfallkausal gewesen sei. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Die zuständige Behörde erliess die erwähnten Bestimmungen um der Sicherheit der Beteiligten und um der Unfallverhütung willen. Sie sollen gewährleisten, dass die Beteiligten über hinreichende Kenntnisse und Erfahrung verfügen, um die Gefahren, die ein Flug mit sich bringt, auf ein vernünftiges Mass zu beschränken. Wie berechtigt diese Vorschriften sind und wie wichtig ihre Befolgung ist, zeigt gerade der Ablauf des vorliegend zu beurteilenden Unfalles. Zunächst löste sich in programmwidriger Weise die Beinschlaufe der Beschwerdeführerin, wofür die Ursache nicht feststeht: möglicherweise ist sie vor dem Start nicht richtig fixiert worden oder die Beschwerdeführerin hat sich während des Fluges ungeschickt verhalten; in der Folge entschloss sich S. zu einer vorzeitigen Landung, für welche er die steilste Stelle des Hanges wählte; er stiess den Bügel zu spät aus, was zur missglückten Landung führte. Diese Abfolge von Unzulänglichkeiten und Fehlern lässt sich nicht anders als mit ungenügenden Kenntnissen und mangelnder Erfahrung von Pilot und Begleiterin erklären. Die hier anwendbaren Bestimmungen haben demnach klarerweise materiellen Gehalt und deren Nichteinhaltung war unfallkausal. c) Indem die Beschwerdeführerin sich auf ein die einschlägigen Vorschriften in gravierender Weise missachtendes Unternehmen einliess, dem weder sie selbst noch der Pilot S. gewachsen waren, handelte sie leichtsinnig, ja verwegen. Unter den dargelegten Umständen barg der Flug besonders grosse Gefahren in sich, denen die Beschwerdeführerin sich nicht hätte aussetzen dürfen. Ihr Verhalten ist daher als (relatives) Wagnis zu qualifizieren, weshalb die Leistungspflicht der Krankenkasse entfällt. Die gegenteilige, in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde unter Hinweis auf Meinungsäusserungen

von Anhängern des Deltasegelsports vertretene Ansicht ändert daran nichts. Da nach dem Gesagten der Wagnischarakter des zum Unfall führenden Fluges zu bejahen ist, kann offenbleiben, ob der Flug zu den noch schützenswerten Betätigungen gezählt werden kann.

Dispositiv

Demnach erkennt das Eidg. Versicherungsgericht:
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen.