

22

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

AVB f. Unfallvers. (AUB) § 4

Flug im Sinne von § 4 Ziffer (3) AUB ist der Vorgang vom Start bis zur folgenden Landung.

Fluggast im Sinne von § 4 Ziffer (3) AUB ist nicht, wer dazu bestimmt ist, das Luftfahrzeug verantwortlich zu führen oder den verantwortlichen Luftfahrzeugführer dabei zu unterstützen (fliegendes Personal), oder wer im Auftrag des Veranstalters sonstige Dienste im Flugzeug zu verrichten hat (Flugbegleitpersonal).

BGH, Urt. v. 30. November 1983 - IVa ZR 32/82 - OLG Hamm
LG Dortmund

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IVa ZR 32/82

URTEIL

Verkündet am

30. November 1983

Hellmann

Justizamtsinspektor

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Frau Rosemarie St[REDACTED], T[REDACTED]-H[REDACTED]-Straße [REDACTED],
W[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die S[REDACTED] Unfallversicherung AG, vertreten durch den
Vorstand, J[REDACTED]-Sch[REDACTED]-Straße [REDACTED], D[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dres. [REDACTED] und
[REDACTED] -

- 2 -

Der IVa - Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat durch den Vorsitzenden Richter Dr. Hoegen und die Richter Dehner, Dr. Schmidt-Kessel, Rassow und Dr. Zopfs auf die mündliche Verhandlung vom 30. November 1983

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 20. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 4. Dezember 1981 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens hat die Klägerin zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Herr St., der Ehemann der Klägerin, unterhielt bei der Beklagten eine Unfallversicherung. Die Versicherungssumme von 33.000,- DM im Todesfall sollte an die Klägerin als Bezugsberechtigte ausgezahlt werden. Die Parteien streiten darüber, ob Herr St., als er bei einem Flugzeugabsturz starb, Fluggast im Sinne der Allgemeinen Unfallversicherungs-Bedingungen (AUB) war.

§ 4 dieser dem Vertrag zugrunde liegenden Bedingungen bestimmt u.a.:



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Ziffer (3)

a) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, die der Versicherte bei Reise- oder Rundflügen über Gebieten mit organisiertem Luftverkehr erleidet

1. als Fluggast eines zum zivilen Luftverkehr zugelassenen Motorflugzeuges (Propeller-, Strahlflugzeuges oder Hubschraubers) oder

2. ...

Ziffer (4)

Besondere Vereinbarung ist erforderlich für die Ausdehnung der Versicherung auf Unfälle:

a) ...

b) bei Luftfahrten, falls weitergehender Versicherungsschutz als unter Ziffer (3) aufgeführt, gewährt werden soll.

Am 28. Februar 1978 war Herr St[REDACTED] neben weiteren Personen Insasse eines Privatflugzeugs, das von Stu[REDACTED] über Mü[REDACTED] nach Bo[REDACTED] fliegen sollte. Es handelte sich um eine sogenannte doppelsteuerige Maschine, die von jedem der beiden Pilotensitze aus geführt werden konnte. Der linke Pilotensitz wurde von Herrn St[REDACTED] eingenommen, der rechte von Herrn Schi[REDACTED], dem Geschäftsführer der Eignerin des Flugzeuges. Herr St[REDACTED] steuerte die Maschine bis zur Zwischenlandung in Mü[REDACTED]. Für diese Strecke weist ihn der Flugplan als verantwortlichen Luftfahrzeugführer aus. Für die weitere Teilstrecke war Herr Schi[REDACTED] als verantwortlicher Luftfahrzeugführer

- 4 -

im Flugplan eingetragen. Im Bordbuch des Flugzeuges waren für beide Teilstrecken in der Rubrik "Name und Unterschrift des verantw. Lfz.-Führers" eingetragen "St[REDACTED]/Schir[REDACTED]" und in der Rubrik "Anzahl Besatzgs.-Mitglieder" jeweils "2", während als "Anzahl Fluggäste" dort "1" und für den Flug M[REDACTED]-B[REDACTED] "3" vermerkt waren. Beim Anflug auf den Flughafen B[REDACTED] stürzte die Maschine ab. Alle Insassen kamen dabei ums Leben.

Die Klägerin verlangt die Auszahlung der Versicherungssumme. Die Beklagte behauptet, Herr St[REDACTED] habe das Flugzeug auch auf der zweiten Teilstrecke gesteuert; zumindest habe der zweite Pilot aufgrund der schwierigen Flugbedingungen Navigationsaufgaben zu bewältigen gehabt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die dagegen gerichtete Berufung ist ohne Erfolg geblieben. Mit der zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat keinen Erfolg.

I.

Der Hauptbegründung des Berufungsurteils folgt der Senat allerdings nicht.

1. Das Berufungsgericht vertritt darin die Auffassung, Herr St[REDACTED] sei während des zweiten Teilabschnitts der Reise schon deshalb nicht Fluggast gewesen, weil er das Flugzeug auf der ersten Teilstrecke von Stu[REDACTED] nach Mü[REDACTED] als Pilot gesteuert habe. Abzustellen sei nämlich nicht auf den Augenblick des Unfalls oder auf einen Teilabschnitt der Reise, sondern auf die Flugreise insgesamt. Versichert sei nur, wer den Flugunfall als Fluggast erleide. Die Frage, welcher Insasse als Fluggast anzusehen sei, könne schon nach dem Wortlaut des § 4 Ziffer (3) a) AUB für die gesamte Luftreise nur einheitlich beantwortet werden. Dafür spreche auch der Sinn der Bestimmung. Die gesamte Flugreise stelle ein einheitliches Risiko dar, das sich bei längeren Flugreisen und insbesondere bei Zwischenlandungen entsprechend erhöhe. Eine Aufteilung in einzelne Flugetappen werde dem Risiko der gesamten Flugreise nicht gerecht.

Gegen diese Ansicht wendet sich die Revision mit Recht.

2. Die AUB verwenden den Begriff der Flugreise nicht. Der Versicherungsschutz der allgemeinen Unfallversicherung umfaßt das Fluggastrisiko bei Reise- oder Rundflügen über Gebieten mit organisiertem Luftverkehr. Rundflüge im Sinne dieser Bestimmung sollen Luftfahrten sein, die ohne Zwischenlandung am Abflugort wieder enden, ein Reiseflug soll dagegen zu einem anderen Zielort führen (Bruck/Möller/Wagner, VVG 8. Aufl., Unfallversicherung G 218; Grewing, Entstehungsgeschichte der AUB

von 1961, S. 20; derselbe, Unfallversicherung S. 52; W. Wussow, AUB 4. Aufl. § 4 Anm. 8).

Unter einem "Flug" ist dabei der Vorgang vom Start bis zur folgenden Landung zu verstehen. Dies ergibt sich allerdings nicht schon aus dem allgemeinen Sprachgebrauch. Er versteht unter einem "Flug" auch das Geschehen vom ersten Start bis zur letzten Landung, wenn dazwischen eine oder mehrere Zwischenlandungen liegen. Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch "flogen" der Ehemann der Klägerin und seine Begleiter von Stu[REDACTED] nach Mü[REDACTED], von Mü[REDACTED] nach Bo[REDACTED], aber auch von Stu[REDACTED] nach Bo[REDACTED].

§ 4 Ziffer (3) AUB liegt der engere Begriff zugrunde (Wussow aaO Anm. 8; so wohl auch Grewing, Entstehungsgeschichte S. 20 und Unfallversicherung S. 52).

Dem Berufungsgericht ist zwar darin zu folgen, daß Flugreisen mit Zwischenlandungen gegenüber Flügen ohne Unterbrechungen höhere Risiken aufweisen. Die Erhöhung des Risikos folgt aber nur aus seiner Häufung. Das Risiko einer Flugreise mit Zwischenlandung ist nicht höher als das zweier Flüge. Auf die Häufigkeit stellt § 4 Ziffer (3) a) AUB aber beim Fluggastwagnis nicht ab. Für den Versicherungsschutz spielt es keine Rolle, ob der Versicherte als Fluggast oft oder selten ein Flugzeug benutzt. Anderes ergibt sich auch nicht aus der besonderen versicherungstechnischen Behandlung, die solche Personen, die nicht als Fluggast anzusehen sind,

gemäß § 4 Ziffer (4) b) AUB erfahren. Deren Sonder-
risiko wird vorrangig von der besonderen Risiko-
häufung bestimmt. Das Risiko des Insassen ist unab-
hängig davon, ob er zuvor an einem anderen Flug zum
Abflugort als Besatzungsmitglied, als Fluggast oder
überhaupt nicht teilgenommen hat. Die - möglicher-
weise nicht vom Versicherungsschutz umfaßten - Ge-
fahren des vorangegangenen Fluges haben sich nicht
verwirklicht. Sie sind erledigt und wirken nicht
weiter.

II.

1. In seiner Hilfsbegründung vertritt das Be-
rufungsgericht die Auffassung, es bestehe auch dann
kein Versicherungsschutz, wenn man lediglich auf den
Flugabschnitt Mü-Bo abstelle. Nach den im
angefochtenen Urteil getroffenen Feststellungen ist
diesem Ergebnis zu folgen, ohne daß auf die Hilfsbe-
gründung in allen Teilen eingegangen werden muß. Das
Berufungsgericht meint, Fluggast im Sinne der AUB sei
auch derjenige nicht, der zur Unterstützung des
Piloten den Funkverkehr oder die Navigation übernehme.
Da es im Bereich des Möglichen liege, daß - wenn Herr
Schindele als Eigentümer das Flugzeug selbst geflogen
habe - die Hilfeleistung durch Herrn St., den
zweiten Piloten, einen nicht unerheblichen Umfang er-
reicht habe, sei der von der Klägerin zu erbringende
Beweis für die Fluggasteigenschaft ihres Ehemannes
nicht geführt.

Jedoch ergeben die dazu getroffenen Feststellungen bereits, daß Herr St. nicht Fluggast im Sinne von § 4 Ziffer (3) a) AUB war.

2. Fluggast ist nicht, wer dazu bestimmt ist, das Luftfahrzeug verantwortlich zu führen oder den verantwortlichen Luftfahrzeugführer dabei zu unterstützen (fliegendes Personal), oder wer im Auftrag des Veranstalters sonstige Dienste im Flugzeug zu verrichten hat (Flugzeugpersonal; Wussow aaO Anm. 10 S. 114; Prölls/Martin, VVG 22. Aufl., AUB § 4 Anm. 3 a; Grewing; Entstehungsgeschichte S. 20 und Unfallversicherung S. 52). Alle sonstigen Insassen sind Fluggäste. Die Fluggasteigenschaft endet somit erst bei der Zugehörigkeit zur Besatzung (Bruck-Möller-Wagner aaO G 218; vgl. auch BGH Urteil vom 21.10.1965 II ZR 2/65 VersR 1965, 1166). Dies entspricht der natürlichen Auffassung vom Fluggastrisiko als einem Teilbereich des allgemeinen Verkehrs- und Reise- risikos (Grewing Entstehungsgeschichte S. 19; Wimmer VW 1959, 47 ff).

a) Entgegen der Auffassung der Revision zählen zur Besatzung nicht nur diejenigen Personen, die zur Bedienung des Fluggeräts notwendig und ausreichend sind. Es kommt daher nicht darauf an, ob das Flugzeug von einem Piloten ohne Mithilfe hätte geführt werden können. Die Besatzung beschränkt sich auch nicht auf das Personal, das nach Maßgabe öffentlich-rechtlicher Vorschriften am Flug teilnehmen muß. Hierbei handelt es sich um sach- oder pflichtbezogene Mindestanforderungen, die einer Ausweitung der Besatzung nicht entgegenstehen. Zum

fliegenden Personal zählt auch der Insasse, der hilfsweise das Flugzeug steuern oder die Führung durch Hilfsdienste unterstützen soll; er scheidet von Beginn des Flugs an als Fluggast aus, selbst wenn er bis zum Unfall die vorgesehenen Tätigkeiten nicht ausgeübt hat (Wussow aaO Anm. 10 S. 114 unten). Demnach kann zum fliegenden Personal auch ein Insasse zählen, der gar keine Tätigkeiten ausübt. Er wird schon dadurch in die Besatzung eingegliedert, daß mit dem Halter des Flugzeugs, dessen Stellvertreter oder dem Piloten abgesprochen wird, er solle sich für den konkreten Flug zur Übernahme flugtechnischer (Hilfs-) Tätigkeiten bereit halten. Mit der Erklärung seiner Bereitschaft für den konkreten Flug begibt er sich in den Bereich des besonderen Besatzungswagnisses, das schon deshalb durch seine eigenen Fähigkeiten und Möglichkeiten mitbestimmt wird, weil die erklärte Bereitschaft in die Entscheidungsgrundlagen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers einfließt. Gerade dieses Sonderrisiko soll gemäß § 4 Ziffer (4) b) AUB nur bei besonderer Vereinbarung versichert sein.

b) Anders ist es dagegen, wenn erst während des Fluges Aufgaben übernommen werden. Beruht das Eingreifen des Insassen auf einer Notlage, so stellt diese schon den Beginn der Verwirklichung seines Fluggastrisikos dar. Es besteht daher kein Anlaß, dem Insassen den Versicherungsschutz zu versagen, nur weil er zur Abwendung der unmittelbar drohenden Gefahr Aufgaben der Besatzung übernimmt. Hierzu ist er unter Umständen sogar verpflichtet. Entgegen Wussow (aaO Anm. 10 S. 117 oben, unklar aber S. 115 oben) verbleibt es beim Versicherungsschutz nicht nur dann, wenn

sich die Nothilfe des Insassen auf untergeordnete Dienste beschränkt, sondern auch in dem Falle, daß der Fluggast den ausgefallenen Piloten in der Führung des Fluggeräts voll ersetzen muß.

3. Die Voraussetzungen dafür, daß Herr St. [REDACTED] auch bei dem Flug MU [REDACTED]-Bo [REDACTED] in das Besatzungswagnis eingetreten ist, sind gegeben. Herr St. [REDACTED] saß als von Anfang an vereinbarungsgemäß zumindest zur Unterstützung des verantwortlichen Piloten bestimmter und bereiter Inhaber eines Pilotenscheins auf einem der beiden Pilotensitze.

Das ist den Feststellungen zu entnehmen, die im Berufungsurteil ausdrücklich oder durch die Verweisung auf den Untersuchungsbericht getroffen sind, welchen das Luftfahrtbundesamt in Gestalt seines eigenen Aktenstücks und in Gestalt des Berichts in italienischer Sprache nebst dessen Anlagen zu den Gerichtsakten gegeben hat, und der Gegenstand der mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht war. Danach war Herr St. [REDACTED] wie Herr Schi. [REDACTED] Inhaber eines Luftfahrerscheins für Privatluftfahrzeugführer. Er saß unstreitig auf dem linken Pilotensitz, während Herr Schi. [REDACTED] den rechten Pilotensitz eingenommen hatte. Beide rechneten sich ersichtlich vereinbarungsgemäß für beide Flüge zum fliegenden Personal. Das ergeben die für diese Flüge vorgenommenen Eintragungen. Auf dem in englischer und deutscher Sprache abgefaßten Vordruck des Flugplans ist für den zweiten Flug zwar Herr Schi. [REDACTED] als verantwortlicher "Lfz.-Führer" eingetragen. In diesem Vordruck ist aber zur Bezeichnung der weiteren Insassen nur die Rubrik

"Pers. an Bord" mit der eingefügten Zahl "4" zu finden. Demgegenüber werden in dem nur in englischer Sprache abgefaßten Vordruck "Flight-Log" die Insassen für diesen Flug wie folgt angegeben: "Pilot: Schin[REDACTED] - Co: St[REDACTED] - Passg.: 3". Dem entsprechen die Eintragungen in die Rubriken des Bordbuches, wonach Herr St[REDACTED] und Herr Schi[REDACTED] "Besatzungsmitglieder" und "verantwortliche Luftfahrzeugführer", nicht aber "Fluggäste" waren.

Dr. Hoegen

Dehner

Dr. Schmidt-Kessel

Richter am BGH Rassel
kann wegen Erkrankung
nicht unterschreiben.

Dr. Zopfs

Dr. Hoegen