jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2000/5/29 7Ob47/00p

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.05.2000

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Schalich als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Tittel, Hon. Prof. Dr. Danzl, Dr. Schaumüller und Dr. Kuras als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei L*****bank *****, vertreten durch Dr. Ivo Greiter ua Rechtsanwälte in Innsbruck, gegen die beklagte Partei ***** Versicherungs AG,***** vertreten durch Dr. Leopold Specht, Rechtsanwalt in Wien, wegen S 7,700.000 sA, über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgericht vom 11. Jänner 2000, GZ 4 R 148/99z-40, womit das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 12. April 1999, GZ 18 Cg 192/97b-35, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die Entscheidung des Berufungsgerichtes wird dahin abgeändert, dass das Urteil des Erstgerichtes wiederhergestellt wird.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit insgesamt S 299.426,50 (darin enthalten S 14.797,75 Umsatzsteuer und S 210.640,-- Barauslagen) bestimmten Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens binnen vierzehn Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Roland S***** hatte bei der beklagten Partei zu Polizze Nr ***** im Jahre 1975 eine Einzel-Unfallversicherung für Berufs- und Freizeitunfälle abgeschlossen, die hinsichtlich Versicherungssummen und Laufzeit mehrmals abgeändert wurde. Zuletzt wurden in den Jahren 1990 und 1994 Konvertierungen vorgenommen. Im die Abänderung 1990 betreffenden Antrag des Versicherungsnehmers vom 25. 3. 1990 sind unter der Rubrik "Tarif" die AUVB 1965 angekreuzt. Weiters ist handschriftlich vermerkt, dass die Unfallversicherung sofort zu Gunsten der klagenden Partei vinkuliert werden wolle. Die Vinkulierung sollte zur Besicherung mehrerer Darlehen erfolgen, die die Klägerin der S***** GmbH, S***** eingeräumt hatte. Die Beklagte übersandte der Klägerin mit Schreiben vom 29. 3. 1990 die gewünschte Vinkulierungserklärung des Inhalts, dass sie nach einem Versicherungsfall den Entschädigungsbetrag nur mit Zustimmung der Klägerin zur Auszahlung bringen werde. Sie werde vom Versicherungsnehmer weder eine Kündigung des Versicherungsvertrages noch einen Antrag auf Verminderung der Versicherungssumme oder des Haftungsumfanges ohne Einwilligung der Klägerin annehmen. Unter einem übermittelte die Beklagte der Klägerin die (neue) Versicherungspolizze, die eine Laufzeit von 26. 3. 1990 bis 31. 10. 2000 vorsah und die Versicherungssumme für den Todesfall mit S 7 Mio festsetzte. Als Vertragsgrundlage wurden dort die AUVB 1988 angeführt.

Am 27. 4. 1994 stellte die beklagte Partei eine neue Polizze (Blg N bzw 8) aus, in der als Vertragsbeginn der 1. 5. 1994

und als Vertragsende der 31. 10. 2004 angeführt und die Versicherungssumme für den Fall des Unfalltodes mit S 7,700.000,-- festgesetzt ist. Als Vertragsgrundlage ist dort "AUVB 1965, Klausel 250" angeführt. Wie der dieser (letzten) Konvertierung zugrundeliegende Antrag lautete, ist nicht mehr feststellbar.

Die hier interessierenden Bestimmungen der AUVB 1965 und der AUVB 1988 lauten:

AUVB 1965

Art 3Artikel 3,

Sachliche Begrenzung des Versicherungsschutzes

II. Luftfahrt:römisch II. Luftfahrt:

1. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auch auf Unfälle, die der Versicherte als Fluggast eines zum zivilen Luftverkehr zugelassenen Motor- oder Strahlenflugzeuges oder als ziviler Fluggast eines Militärflugzeuges, das zur Personenbeförderung eingesetzt ist, erleidet.

2. Versicherungsschutz wird für das im Punkt 1 bezeichnete Risiko, jedoch nur für die nachstehenden Eventualitäten, im Rahmen der vertraglich vereinbarten Versicherungssummen, höchstens jedoch bis zu folgenden Beträgen gewährt:

S 1 Mio für den Todesfall, ...

AUVB 1988

Art 17Artikel 17,

Ausschlüsse:

Ausgeschlossen von der Versicherung sind Unfälle

1. bei der Benützung von Luftfahrtgeräten und bei Fallschirmabsprüngen sowie bei der Benützung von Luftfahrzeugen, soweit sie nicht unter die Bestimmung des Art 6 Pkt 4. fällt; ....1. bei der Benützung von Luftfahrtgeräten und bei Fallschirmabsprüngen sowie bei der Benützung von Luftfahrzeugen, soweit sie nicht unter die Bestimmung des Artikel 6, Pkt 4. fällt; ....

Art 6Artikel 6,

Begriff des Unfalles:

4. Der Versicherungsschutz bezieht sich auch auf Unfälle des Versicherten als Fluggast in Motorflugzeugen, welche für die Verwendungsart Personenbeförderung zugelassen sind.

Als Fluggast gilt, wer weder mit dem Betrieb des Luftfahrzeuges in ursächlichem Zusammenhang steht oder Besatzungsmitglied ist, noch mittels des Luftfahrzeuges eine berufliche Betätigung ausübt.

Am 31. 8. 1994 verunglückte der Versicherungsnehmer Roland S***** als Fluggast beim Absturz eines Hubschraubers "Aluet-3" (Cetak) in der Nähe von Moskau tödlich.

Der betreffende Hubschrauber stand im Unfallszeitpunkt im Eigentum der russischen Aktiengesellschaft "T*****", die im Jahr 1992 mit dem Mitglied des russischen Verbandes der Amateurflieger "A*****" (einem sogenannten "kollektiven Kleinunternehmen") einen Vertrag über "gemeinsame Geschäftstätigkeit" abgeschlossen hatte, der "A*****" unter anderem verpflichtete, für die Registrierung des (nicht im staatlichen Register der russischen Föderation registrierten) Hubschraubers beim Amateurfliegerverband zu sorgen, was auch geschah. Der Amateurfliegerverband stellte am 28. 1. 1993 entsprechend der für die Registrierung von Luftfahrzeugen geltenden "Bestimmung über die Prozedur der Registrierung von Luftfahrzeugen des Amateurfliegerverbandes der UdSSR" ein "Zertifikat über die Registrierung und Flugtauglichkeit des Luftfahrzeuges" Nr 187 sowie eine Bestätigung der Flugtauglichkeit mit 1-jähriger Gültigkeit dh bis 28. 1. 1994 aus. Nach der Registrierung wurden die betreffenden Dokumente an den Präsidenten der T***** Major A. B***** übergeben, um mit dem Hubschrauber Testflüge durchzuführen. B***** gab die Dokumente in der Folge allerdings nicht an A***** zurück. Da diese daher keine Möglichkeit hatte, den Hubschrauber zu nutzen, wandte sich deren Direktor mit Schreiben vom 10. 2. 1994 an den russischen Verband der Amateurflieger und beantragte die Abmeldung. Der Hubschrauber wurde jedoch nicht aus dem Register gestrichen, da der Registrierungsnachweis von der T***** nicht zurückgegeben wurde.

Das unter der Leitung von Roland S***** stehende österreichisch-tschechische Konsortium "S*****-H*****-S*****", das sich mit dem Bau von Objekten für das Verteidigungsministerium der russischen Föderation beschäftige, stand in geschäftlicher Verbindung mit einer von B***** gegründeten Aktiengesellschaft "T*****-A*****". Ende August 1994 trat das Konsortium an B***** heran, einen Hubschrauberflug zu Baustellen in V***** zu organisieren. Obwohl B***** wusste, dass die Genehmigung für den Einsatz des erwähnten, am Moskauer Flughafen T***** abgestellten Hubschraubers am 28. 1. 1994 ausgelaufen und mit ihm mehr als 8 Monate nicht mehr geflogen worden war, erklärte er sich einverstanden, dem Konsortium den Helikopter für einen Flug zur Verfügung zu stellen. Er verstieß damit gegen die Vorschrift, die die gewerbliche Nutzung von Luftfahrzeugen untersagt, die beim russischen Amateurfliegerverband registriert sind. Um die Starterlaubnis zu erhalten, legte der von der T***** engagierte Pilot dem zuständigen Flugdienstberater einen Flugplan vor, wie er für Testflüge verwendet wird und in dem nur der Pilot, nicht jedoch Passagiere eingetragen waren.

Am 31. 8. 1994 nahmen fünf Passagiere, darunter Roland S*****, am Flug teil. Wenige Minuten nach dem Start stürzte der Hubschrauber ab, wobei alle Insassen ums Leben kamen.

Roland S***** hatte bei der beklagten Partei neben der klagsgegenständlichen Unfallversicherung auch drei Lebensversicherungen abgeschlossen, deren Begünstigter ebenso wie bei der Unfallversicherung sein Bruder Hartmut S*****, im Falle dessen Ablebens seine Schwester Barbara S***** waren. Mit Zession vom 1. 4. 1997 traten Hartmut und Barbara S***** alle Forderungen und Rechte aus diesen Versicherungsverträgen an die Klägerin ab, die die beklagte Partei zur Zahlung der Versicherungssummen aufforderte. Während der Klägerin aus den Lebensversicherungen Zahlungen geleistet wurden, verweigerte die Beklagte Zahlungen aus der Unfallversicherung, weil dem Leiter ihrer Rechtsabteilung inzwischen Zeifel bezüglich der Zulassung des Hubschraubers gekommen waren.

Die klagende Partei begehrt von der Beklagten S 7,700.000,-- (sA) aus der Unfallversicherung, der die AUVB 1988 zugrundegelegt worden seien. Der Hubschrauber, mit dem der Versicherungsnehmer Roland S***** abgestürzt sei, sei nach den dafür maßgeblichen russischen Bestimmungen im Sinne des Art 6.4 AUVB 1988 für die Personenbeförderung zugelassen gewesen. "Aus Gründen anwaltlicher Vorsicht" werde auch noch behauptet, dass die in Art 17 und 6.4 AUVB 1988 getroffenen Regelungen entgegen der Überschrift des Art 17 verhüllte Obligationen darstellten. Eine allfällige Verletzung der dem Versicherungsnehmer damit auferlegten Verpflichtung, als Fluggast zugelassene Flugzeuge zu benützen, wäre nur unter den Voraussetzungen des § 6 VersVG (also wenn den Versicherungsnehmer ein Verschulden an der Verletzung treffe) von Bedeutung. Roland S***** sei nicht bekannt gewesen und habe auch nicht bekannt sein müssen, dass das Flugtüchtigkeitszeugnis des Helikopters bereits abgelaufen war. Er habe bei einem mit Erkennungszeichen bzw Hoheitszeichen ausgestatteten Luftfahrzeug darauf vertrauen dürfen, dass es in Betrieb genommen werden dürfe.Die klagende Partei begehrt von der Beklagten S 7,700.000,-- (sA) aus der Unfallversicherung, der die AUVB 1988 zugrundegelegt worden seien. Der Hubschrauber, mit dem der Versicherungsnehmer Roland S***** abgestürzt sei, sei nach den dafür maßgeblichen russischen Bestimmungen im Sinne des Artikel 6 Punkt 4, AUVB 1988 für die Personenbeförderung zugelassen gewesen. "Aus Gründen anwaltlicher Vorsicht" werde auch noch behauptet, dass die in Artikel 17 und 6.4 AUVB 1988 getroffenen Regelungen entgegen der Überschrift des Artikel 17, verhüllte Obligationen darstellten. Eine allfällige Verletzung der dem Versicherungsnehmer damit auferlegten Verpflichtung, als Fluggast zugelassene Flugzeuge zu benützen, wäre nur unter den Voraussetzungen des Paragraph 6, VersVG (also wenn den Versicherungsnehmer ein Verschulden an der Verletzung treffe) von Bedeutung. Roland S***** sei nicht bekannt gewesen und habe auch nicht bekannt sein müssen, dass das Flugtüchtigkeitszeugnis des Helikopters bereits abgelaufen war. Er habe bei einem mit Erkennungszeichen bzw Hoheitszeichen ausgestatteten Luftfahrzeug darauf vertrauen dürfen, dass es in Betrieb genommen werden dürfe.

Die beklagte Partei beantragte, das Klagebegehren abzuweisen. Dem gegenständlichen Versicherungsvertrag lägen nicht die AUVB 1988, sondern die AUVB 1965 zugrunde, die den Versicherungsschutz bei einem Unfall als Fluggast ua eines Hubschraubers im Todesfall auf S 1 Mio beschränkten, im Übrigen aber auch einen Risikoausschluss betreffend nicht zugelassene Luftfahrzeuge vorsähen. Der klagsgegenständliche Hubschrauber sei, da die für ihn erteilte Lufttauglichkeitsbestätigung, die Teil der Zulassung sei, zum Unfallszeitpunkt abgelaufen gewesen sei, nicht zugelassen gewesen. Jedenfalls sei er nicht für die Verwendungsart "Personenbeförderung", sondern nur zur Verwendung zu sportlichen Zwecken zugelassen gewesen und hätte daher nicht für kommerzielle Zwecke an das

Konsortium vermietet werden dürfen. Die aus den Lebensversicherungen an die klagende Partei erfolgten Zahlungen seien rechtsgrundlos erfolgt. Aus diesem Titel werde daher ein Betrag von S 1,532,160,40 gegen die Klagsforderung kompensando eingewendet.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Sowohl Art 3 Pkt 2.1. der AUVB 1965, als auch Pkt 6.4. der AUVB 1988 stellten auf die österreichische gesetzliche Regelung betreffend die Zulassung des Luftfahrzeuges zum zivilen Luftverkehr ab. Versicherungsschutz bestehe nur dann, wenn der Versicherte ein zugelassenes Luftfahrzeug benütze. Vergleiche man die maßgeblichen Bestimmungen der §§ 13, 14, 17 und 19 des (österreichischen) LFG mit den Normen des russischen Luftfahrtrechtes, insbesondere Art 17 des russischen Luftfahrtgesetzbuches, sei nach dem Sinn und Zweckgehalt der Bestimmungen für die Zulassung im Sinne der Versicherungsbedingungen nicht die Registrierung des gegenständlichen Hubschraubers durch den russischen Amateurfliegerverband, sondern das zum Unfallszeitpunkt fehlende Flugtauglichkeitszertifikat ausschlaggebend. Der Hubschrauber sei daher im Zeitpunkt des Absturzes nicht mehr im Sinne der AUVB 1965 bzw AUVB 1988 (zur Personenbeförderung) zugelassen gewesen. Die beklagte Partei sei damit leistungsfrei. Aus ihrem Einwand, Art 17 und 6.4 AUVB 1988 stellten in Wahrheit verhüllte Obliegenheiten dar, sei für die Klägerin nichts zu gewinnen, weil ihr der ihr obliegende Beweis eines mangelnden Verschuldens des Versicherungsnehmers im Sinne des § 6 Abs 1 VersVG nicht gelungen sei.Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Sowohl Artikel 3, Pkt 2.1. der AUVB 1965, als auch Pkt 6.4. der AUVB 1988 stellten auf die österreichische gesetzliche Regelung betreffend die Zulassung des Luftfahrzeuges zum zivilen Luftverkehr ab. Versicherungsschutz bestehe nur dann, wenn der Versicherte ein zugelassenes Luftfahrzeug benütze. Vergleiche man die maßgeblichen Bestimmungen der Paragraphen 13,, 14, 17 und 19 des (österreichischen) LFG mit den Normen des russischen Luftfahrtrechtes, insbesondere Artikel 17, des russischen Luftfahrtgesetzbuches, sei nach dem Sinn und Zweckgehalt der Bestimmungen für die Zulassung im Sinne der Versicherungsbedingungen nicht die Registrierung des gegenständlichen Hubschraubers durch den russischen Amateurfliegerverband, sondern das zum Unfallszeitpunkt fehlende Flugtauglichkeitszertifikat ausschlaggebend. Der Hubschrauber sei daher im Zeitpunkt des Absturzes nicht mehr im Sinne der AUVB 1965 bzw AUVB 1988 (zur Personenbeförderung) zugelassen gewesen. Die beklagte Partei sei damit leistungsfrei. Aus ihrem Einwand, Artikel 17 und 6.4 AUVB 1988 stellten in Wahrheit verhüllte Obliegenheiten dar, sei für die Klägerin nichts zu gewinnen, weil ihr der ihr obliegende Beweis eines mangelnden Verschuldens des Versicherungsnehmers im Sinne des Paragraph 6, Absatz eins, VersVG nicht gelungen sei.

Das Berufungsgericht änderte die Entscheidung der ersten Instanz in Stattgebung der Berufung der Klägerin dahin ab, dass es die Klagsforderung als zu Recht, die eingewendete Gegenforderung als nicht zu Recht bestehend feststellte und daher die Beklagte zur Zahlung von S 7,700.000,-- sA verpflichtete. Es sprach aus, dass die ordentliche Revision nicht zulässig sei. Die Frage, ob der Hubschrauber (zum Unfallszeitpunkt) noch gültig zugelassen war, sei nach den entsprechenden russischen Vorschriften zu entscheiden. Das russische Luftfahrtrecht verwende nicht den Begriff "Zulassung", sondern spreche von "Registrierung" oder "Eintragung im Register". Für die Registereintragung des gegenständlichen Hubschraubers sei der russische Amateurfliegerverband zuständig gewesen, dem damit Kompetenzen übertragen gewesen seien, die ansonsten von staatlichen Organen wahrgenommen würden. Die Zulassung durch den Amateurfliegerverband sei in der "Ordnung über die Prozedur der Registrierung von Luftfahrzeugen des Amateurfliegerverbandes der UdSSR" geregelt, die ebenso wie das russische Luftgesetzbuch (LuftGB) die "Bestätigung über die Registrierung" und den "Nachweis über die Flugtüchtigkeit" kenne. Nach Art 12 ff LuftGB handle es sich dabei um zwei gesonderte Dokumente. Aus Art 15 LuftGB ergebe sich, dass das Erlöschen des "Nachweises über die Flugtauglichkeit", der maximal ein Jahr gültig sei, nicht automatisch zum Erlöschen der "Bestätigung über die Registrierung" führe; es bedürfe dazu noch des Ausschlusses aus dem Register. Eine Streichung aus dem Register des Amateurfliegerverbands sei jedoch nicht erfolgt; einem entsprechenden Antrag der "A*****" sei nicht Folge gegeben worden. Daraus folge insgesamt, dass "die russischen Bestimmungen den formellen Bestand der Zulassung kennen". Der Hubschrauber habe, auch wenn der "Nachweis über die Flugtauglichkeit" bereits abgelaufen gewesen sei, über eine aufrechte "Bestätigung über die Registrierung" verfügt und sei daher zugelassen gewesen. Die beklagte Partei sei daher deckungspflichtig, zumal die beklagte Partei den ihr obliegenden Beweis, dass der Hubschrauber für Personentransporte nicht zugelassen gewesen sei, nicht erbracht habe. Zur Beantwortung der Frage, ob die AUVB 1965 oder die AUBV 1988 dem gegenständlichen Versicherungsvertrag zugrundezulegen seien, sei vom Inhalt des Versicherungsvertrages vom 29. 3. 1990 auszugehen. Im betreffenden Antrag des Versicherungsnehmers vom 26. 3. 1990 seien die AUVB 1965 angekreuzt, im Versicherungsschein seien aber die AUVB 1988 als Vertragsgrundlage angeführt worden. Dies sei als Antrag zum Abschluss des Vertrages mit geänderten

Bedingungen anzusehen. Da die betreffende Abweichung den Versicherungsnehmer nur begünstigt hätte, habe dessen Schweigen Zustimmung (zur Vereinbarung der AUVB 1988) bedeutet. § 5 VersVG sei nicht anzuwenden, da die Hinweispflicht des Versicherers nach Abs 2 leg cit nicht für Abweichungen gelte, die dem Versicherungsnehmer günstig sind. Zufolge der ebenfalls am 29. 3. 1990 zur Sicherung von Darlehensforderungen der Klägerin abgegebenen Vinkulierungserklärung der beklagten Partei sei eine Vereinbarung zwischen den Vertragspartnern (des Versicherungsvertrages), mit der diese Sicherung geschmälert oder aufgehoben werden könnte, der klagenden Partei gegenüber unwirksam gewesen. Mangels Zustimmung der klagenden Partei sei ihr gegenüber daher die (durch die neuerliche Änderung des Versicherungsvertrages vom 27. 4. 1994 vorgenommene Einschränkung des Versicherungsschutzes auf S 1 Mio im Todesfall dadurch, dass nunmehr wieder die AUVB 1965 zugrundegelegt wurden, unwirksam. Damit sei die der Höhe nach ausdrücklich außer Streit gestellte Klagsforderung gerechtfertigt.Das Berufungsgericht änderte die Entscheidung der ersten Instanz in Stattgebung der Berufung der Klägerin dahin ab, dass es die Klagsforderung als zu Recht, die eingewendete Gegenforderung als nicht zu Recht bestehend feststellte und daher die Beklagte zur Zahlung von S 7,700.000,-- sA verpflichtete. Es sprach aus, dass die ordentliche Revision nicht zulässig sei. Die Frage, ob der Hubschrauber (zum Unfallszeitpunkt) noch gültig zugelassen war, sei nach den entsprechenden russischen Vorschriften zu entscheiden. Das russische Luftfahrtrecht verwende nicht den Begriff "Zulassung", sondern spreche von "Registrierung" oder "Eintragung im Register". Für die Registereintragung des gegenständlichen Hubschraubers sei der russische Amateurfliegerverband zuständig gewesen, dem damit Kompetenzen übertragen gewesen seien, die ansonsten von staatlichen Organen wahrgenommen würden. Die Zulassung durch den Amateurfliegerverband sei in der "Ordnung über die Prozedur der Registrierung von Luftfahrzeugen des Amateurfliegerverbandes der UdSSR" geregelt, die ebenso wie das russische Luftgesetzbuch (LuftGB) die "Bestätigung über die Registrierung" und den "Nachweis über die Flugtüchtigkeit" kenne. Nach Artikel 12, ff LuftGB handle es sich dabei um zwei gesonderte Dokumente. Aus Artikel 15, LuftGB ergebe sich, dass das Erlöschen des "Nachweises über die Flugtauglichkeit", der maximal ein Jahr gültig sei, nicht automatisch zum Erlöschen der "Bestätigung über die Registrierung" führe; es bedürfe dazu noch des Ausschlusses aus dem Register. Eine Streichung aus dem Register des Amateurfliegerverbands sei jedoch nicht erfolgt; einem entsprechenden Antrag der "A*****" sei nicht Folge gegeben worden. Daraus folge insgesamt, dass "die russischen Bestimmungen den formellen Bestand der Zulassung kennen". Der Hubschrauber habe, auch wenn der "Nachweis über die Flugtauglichkeit" bereits abgelaufen gewesen sei, über eine aufrechte "Bestätigung über die Registrierung" verfügt und sei daher zugelassen gewesen. Die beklagte Partei sei daher deckungspflichtig, zumal die beklagte Partei den ihr obliegenden Beweis, dass der Hubschrauber für Personentransporte nicht zugelassen gewesen sei, nicht erbracht habe. Zur Beantwortung der Frage, ob die AUVB 1965 oder die AUBV 1988 dem gegenständlichen Versicherungsvertrag zugrundezulegen seien, sei vom Inhalt des Versicherungsvertrages vom 29. 3. 1990 auszugehen. Im betreffenden Antrag des Versicherungsnehmers vom 26. 3. 1990 seien die AUVB 1965 angekreuzt, im Versicherungsschein seien aber die AUVB 1988 als Vertragsgrundlage angeführt worden. Dies sei als Antrag zum Abschluss des Vertrages mit geänderten Bedingungen anzusehen. Da die betreffende Abweichung den Versicherungsnehmer nur begünstigt hätte, habe dessen Schweigen Zustimmung (zur Vereinbarung der AUVB 1988) bedeutet. Paragraph 5, VersVG sei nicht anzuwenden, da die Hinweispflicht des Versicherers nach Absatz 2, leg cit nicht für Abweichungen gelte, die dem Versicherungsnehmer günstig sind. Zufolge der ebenfalls am 29. 3. 1990 zur Sicherung von Darlehensforderungen der Klägerin abgegebenen Vinkulierungserklärung der beklagten Partei sei eine Vereinbarung zwischen den Vertragspartnern (des Versicherungsvertrages), mit der diese Sicherung geschmälert oder aufgehoben werden könnte, der klagenden Partei gegenüber unwirksam gewesen. Mangels Zustimmung der klagenden Partei sei ihr gegenüber daher die (durch die neuerliche Änderung des Versicherungsvertrages vom 27. 4. 1994 vorgenommene Einschränkung des Versicherungsschutzes auf S 1 Mio im Todesfall dadurch, dass nunmehr wieder die AUVB 1965 zugrundegelegt wurden, unwirksam. Damit sei die der Höhe nach ausdrücklich außer Streit gestellte Klagsforderung gerechtfertigt.

Die Gegenforderung sei hingegen nicht berechtigt, da gemäß § 1432 ABGB derjenige, der eine Zahlung leistet, von der er weiß, dass er sie nicht schuldig ist, die Zahlung nicht mehr zurückfordern könne. Die beklagte Partei, die auch betreffend die Lebensversicherungen Leistungsfreiheit behaupte, habe nicht bewiesen, dass sie Zweifel an ihrer Leistungsfreiheit gehabt habe.Die Gegenforderung sei hingegen nicht berechtigt, da gemäß Paragraph 1432, ABGB derjenige, der eine Zahlung leistet, von der er weiß, dass er sie nicht schuldig ist, die Zahlung nicht mehr zurückfordern könne. Die beklagte Partei, die auch betreffend die Lebensversicherungen Leistungsfreiheit behaupte, habe nicht bewiesen, dass sie Zweifel an ihrer Leistungsfreiheit gehabt habe.

Für die Zulassung der ordentlichen Revision bestehe kein Anlass, da keiner der in§ 502 Abs 1 ZPO genannten Tatbestände vorliege. Die Auslegung fremden Rechtes erfülle nicht die dort genannten Voraussetzungen. Der Entscheidung des Berufungsgerichtes, das sich bei der Lösung der Frage des Inhaltes des Versicherungsvertrages und der Wirkungen einer Vinkulierung sowie der Rückforderung einer Leistung durch den Versicherer an der herrschenden Judikatur und Literatur orientiert habe, komme Bedeutung über den Einzelfall hinaus nicht zu.Für die Zulassung der ordentlichen Revision bestehe kein Anlass, da keiner der in Paragraph 502, Absatz eins, ZPO genannten Tatbestände vorliege. Die Auslegung fremden Rechtes erfülle nicht die dort genannten Voraussetzungen. Der Entscheidung des Berufungsgerichtes, das sich bei der Lösung der Frage des Inhaltes des Versicherungsvertrages und der Wirkungen einer Vinkulierung sowie der Rückforderung einer Leistung durch den Versicherer an der herrschenden Judikatur und Literatur orientiert habe, komme Bedeutung über den Einzelfall hinaus nicht zu.

Die gegen die Entscheidung der zweiten Instanz erhobene außerordentliche Revision der beklagten Partei ist entgegen diesem Ausspruch des Berufungsgerichtes, an den der Oberste Gerichtshof nicht gebunden ist (§ 508a Abs 1 ZPO), zulässig, weil das Berufungsgericht die Rechtslage in mehrfacher Hinsicht verkannt hat; die Revision ist deshalb auch berechtigt.Die gegen die Entscheidung der zweiten Instanz erhobene außerordentliche Revision der beklagten Partei ist entgegen diesem Ausspruch des Berufungsgerichtes, an den der Oberste Gerichtshof nicht gebunden ist (Paragraph 508 a, Absatz eins, ZPO), zulässig, weil das Berufungsgericht die Rechtslage in mehrfacher Hinsicht verkannt hat; die Revision ist deshalb auch berechtigt.

Rechtliche Beurteilung

Vorweg sei kurz auf die Frage eingegangen, welche Versicherungsbedingungen - die AUVB 1965 oder die AUVB 1988 - dem gegenständlichen Rechtsfall zugrunde zu legen sind. Das Berufungsgericht meint, hiefür sei entscheidend, dass in dem 1990 ausgestellten Versicherungsschein, ungeachtet des Umstandes, dass im betreffenden Versicherungsantrag die AUVB 1965 angekreuzt waren, die AUVB 1988 als Vertragsgrundlage angeführt wurden. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichtes findet § 5 VersVG hier allerdings Anwendung: Schon im Hinblick auf die von der beklagten Partei betonte günstigere Tarifgestaltung der AUVB 1965, die den Versicherungsnehmer Roland S***** bewogen habe, an diesen Bestimmungen festzuhalten, können nämlich die AUVB 1988 in ihrer Gesamtheit nicht für den Versicherungsnehmer als jedenfalls günstiger angesehen werden als die AUVB 1965. Die günstigere Regelung bezüglich des Versicherungsschutzes in der AUVB 1988 bei Unfällen mit Luftfahrzeugen (wegen der Beschränkung auf S 1,000.000 im Todesfall in den AUVB 1965) stellt lediglich einen Teilaspekt dar. Enthält aber der Versicherungsschein zum Teil für den Versicherungsnehmer günstige, zum Teil ungünstige Abweichungen oder hängt es vom Lauf der Dinge ab, ob sich eine Abweichung als günstig oder ungünstig erweist, so gilt Abs 3 des § 5 VersVG (wonach der Inhalt des Versicherungsantrages als vereinbart anzusehen ist), wenn der Versicherer auf die ungünstigen und/oder "neutrale" Abweichungen - wie hier - nicht hingewiesen hat; andernfalls kommt Abs 1 leg cit zum Zuge (Prölss/Martin VVG26 Rz 7 zu § 5). Demnach ist davon auszugehen, dass dem gegenständlichen Versicherungsvertrag bei der Konvertierung 1990 die AUVB 1965 zugrunde gelegt wurden.Vorweg sei kurz auf die Frage eingegangen, welche Versicherungsbedingungen - die AUVB 1965 oder die AUVB 1988 - dem gegenständlichen Rechtsfall zugrunde zu legen sind. Das Berufungsgericht meint, hiefür sei entscheidend, dass in dem 1990 ausgestellten Versicherungsschein, ungeachtet des Umstandes, dass im betreffenden Versicherungsantrag die AUVB 1965 angekreuzt waren, die AUVB 1988 als Vertragsgrundlage angeführt wurden. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichtes findet Paragraph 5, VersVG hier allerdings Anwendung: Schon im Hinblick auf die von der beklagten Partei betonte günstigere Tarifgestaltung der AUVB 1965, die den Versicherungsnehmer Roland S***** bewogen habe, an diesen Bestimmungen festzuhalten, können nämlich die AUVB 1988 in ihrer Gesamtheit nicht für den Versicherungsnehmer als jedenfalls günstiger angesehen werden als die AUVB 1965. Die günstigere Regelung bezüglich des Versicherungsschutzes in der AUVB 1988 bei Unfällen mit Luftfahrzeugen (wegen der Beschränkung auf S 1,000.000 im Todesfall in den AUVB 1965) stellt lediglich einen Teilaspekt dar. Enthält aber der Versicherungsschein zum Teil für den Versicherungsnehmer günstige, zum Teil ungünstige Abweichungen oder hängt es vom Lauf der Dinge ab, ob sich eine Abweichung als günstig oder ungünstig erweist, so gilt Absatz 3, des Paragraph 5, VersVG (wonach der Inhalt des Versicherungsantrages als vereinbart anzusehen ist), wenn der Versicherer auf die ungünstigen und/oder "neutrale" Abweichungen - wie hier - nicht hingewiesen hat; andernfalls kommt Absatz eins, leg cit zum Zuge (Prölss/Martin VVG26 Rz 7 zu Paragraph 5,). Demnach ist davon auszugehen, dass dem gegenständlichen Versicherungsvertrag bei der Konvertierung 1990 die AUVB 1965 zugrunde gelegt wurden.

Damit sind aber die vom Berufungsgericht aus dem Umstand der Vinkulierung gezogenen Schlussfolgerungen obsolet. Wurden für den abgeänderten Unfallversicherungsvertrag 1990 die AUVB 1965 zugrunde gelegt, konnte auch die Konvertierung 1994, der eindeutig die AUVB 1965 zugrunde gelegt wurden, durch die Vinkulierung insoferne nicht berührt werden. Entgegen der Meinung des Berufungsgerichtes ist daher davon auszugehen, dass dem gegenständlichen Versicherungsvertrag die AUVB 1965 zugrunde liegen. Einer eingehenderen Erörterung bzw Erläuterung bedarf dies nicht, da diese Frage, wie die folgenden Erwägungen zeigen werden, insofern letztlich nicht streitentscheidend ist, als sowohl nach den AUVB 1965 als auch den AUVB 1988 Versicherungsschutz nur bei Unfällen mit Motorflugzeugen (auch Hubschraubern) besteht, die zum Unfallszeitpunkt - zur Personenbeförderung - zugelassen waren.

Die von den Vorinstanzen richtig erkannte, aber kontroversiell beantwortete, zentrale Frage des vorliegenden Rechtsstreits lautet demnach, ob der Hubschrauber, mit dem der Versicherungsnehmer Roland S***** als Fluggast tödlich verunglückte, zum zivilen Luftverkehr zugelassen war, wobei der Begriff der Zulassung iSd Art 3 II.1. der AUVB 1965 zu interpretieren ist. Nach nunmehr ständiger Rechtsprechung sind Allgemeine Versicherungsbedingungen nach den Regeln über die Vertragsinterpretation auszulegen. Nach objektiven Gesichtspunkten als unklar aufzufassende Allgemeine Versicherungsbedingungen müssen so ausgelegt werden, wie dies ein durchschnittlich verständiger Versicherungsnehmer verstehen musste, wobei Unklarheiten zu Lasten des Versicherers gehen. In allen Fällen ist aber der einem objektiven Betrachter erkennbare Zweck einer Bestimmung zu berücksichtigen (VR 1994/338 uva). Der Zweck der Bestimmung, dass Versicherungsschutz nur für Unfälle mit zugelassenen Motor- oder Strahlenflugzeugen (wozu unstrittig auch Hubschrauber zu zählen sind) gewährt wird, lässt sich zwanglos als Minimierung des Versicherungsrisikos dahin verstehen, dass die Zulassung eine Überprüfung der Flugtüchtigkeit des Luftfahrzeugs durch die zuständige Behörde voraussetzt, weshalb die Unfallgeneigtheit eines zugelassenen gegenüber einem nicht überprüften Luftfahrzeug entsprechend geringer zu veranschlagen ist.Die von den Vorinstanzen richtig erkannte, aber kontroversiell beantwortete, zentrale Frage des vorliegenden Rechtsstreits lautet demnach, ob der Hubschrauber, mit dem der Versicherungsnehmer Roland S***** als Fluggast tödlich verunglückte, zum zivilen Luftverkehr zugelassen war, wobei der Begriff der Zulassung iSd Artikel 3, römisch II.1. der AUVB 1965 zu interpretieren ist. Nach nunmehr ständiger Rechtsprechung sind Allgemeine Versicherungsbedingungen nach den Regeln über die Vertragsinterpretation auszulegen. Nach objektiven Gesichtspunkten als unklar aufzufassende Allgemeine Versicherungsbedingungen müssen so ausgelegt werden, wie dies ein durchschnittlich verständiger Versicherungsnehmer verstehen musste, wobei Unklarheiten zu Lasten des Versicherers gehen. In allen Fällen ist aber der einem objektiven Betrachter erkennbare Zweck einer Bestimmung zu berücksichtigen (VR 1994/338 uva). Der Zweck der Bestimmung, dass Versicherungsschutz nur für Unfälle mit zugelassenen Motor- oder Strahlenflugzeugen (wozu unstrittig auch Hubschrauber zu zählen sind) gewährt wird, lässt sich zwanglos als Minimierung des Versicherungsrisikos dahin verstehen, dass die Zulassung eine Überprüfung der Flugtüchtigkeit des Luftfahrzeugs durch die zuständige Behörde voraussetzt, weshalb die Unfallgeneigtheit eines zugelassenen gegenüber einem nicht überprüften Luftfahrzeug entsprechend geringer zu veranschlagen ist.

Daran anknüpfend ist die von der klagenden Partei aufgeworfene Frage zu stellen, ob es sich bei der Voraussetzung, dass das betreffende Luftfahrzeug im Unfallszeitpunkt zugelassen sein muss, um eine sogenannte "verhüllte Obliegenheit" oder um einen Risikoausschluss handelt, wobei die Formulierung insbesondere des Art 17 AUVB 1988 ganz klar auf letzteres hindeutet. Entscheidend ist allerdings nicht die äußere Erscheinungsform (die Formulierung) der Versicherungsklausel, sondern deren materieller Inhalt (Schwintowski in Berliner Kommentar § 6 VVG Rn 25 mit Hinweisen aus der deutschen Judikatur; vgl auch Schauer, Versicherungsvertragsrecht3 265; 7 Ob 6/87; VersRdsch 1987/74; RIS-Justiz RS0103965 [D]). Beim Risikoausschluss (Risikobegrenzung) wird von Anfang an ein bestimmter Gefahrenumstand von der versicherten Gefahr ausgenommen, ohne dass es dabei auf ein schuldhaftes pflichtwidriges Verhalten des Versicherungsnehmers ankäme (7 Ob 6/87); das versicherte Risiko wird also objektiv begrenzt (Schwintowski aaO Rn 22). Obliegenheiten hingegen fordern gewisse Verhaltensweisen des Versicherungsnehmers und bestimmte Rechtsfolgen für ihre willkürliche und schuldhafte Verletzung (Petrasch, Obliegenheitsverletzung und Leistungsfreiheit in den Kfz-Versicherungen, ZVR 1985, 66). Enthalten Versicherungsbedingungen eine Verhaltensanordnung, die ihrem Inhalt nach eine Obliegenheit ist, muss diese im Hinblick auf die Unabdingbarkeitsbestimmung des § 15a VersVG auch dann nach § 6 VersVG beurteilt werden, wenn sie als Risikoausschluss konstruiert ist ("verhüllte Obliegenheit"; SZ 57/78; Petrasch aaO; Bruck-Möller VersVG8 I Rz 13 zu § 6; Prölss/Martin aaO Rz 7 zu § 6). Im Hinblick auf den materiellen Inhalt der Versicherungsklausel ist entscheidend, ob sie

eine individualisierende Beschreibung eines bestimmten Wagnisses enthält, für das (allein) der Versicherer Schutz gewähren will, oder ob sie in erster Linie ein bestimmtes vorbeugendes Verhalten des Versicherungsnehmers verlangt, von dem es abhängt, ob er einen zugesagten Versicherungsschutz behält oder verliert. Steht ein solches Verhalten im Vordergrund und tritt es nicht hinter objektive Voraussetzungen, wie zB dem Versicherungsort oder Zustand der versicherten Sache zurück, so liegt eine Obliegenheit vor. Wird von vornherein nur ausschnittsweise Deckung gewährt und nicht ein gegebener Versicherungsschutz wegen nachlässigen Verhaltens wieder entzogen, so handelt es sich um eine Risikobeschränkung (Schwintowski aaO RN 26 mit zahlreichen Hinweisen auf deutsche Judikatur und Literatur). Wie Schauer aaO betont, können daher jene Fälle, in denen die Leistungsfreiheit von Umständen abhängt, die der Versicherungsnehmer nicht durch sein Verhalten beeinflussen oder kontrollieren kann, auch zulässigerweise als Risikoausschlüsse vereinbart werden.Daran anknüpfend ist die von der klagenden Partei aufgeworfene Frage zu stellen, ob es sich bei der Voraussetzung, dass das betreffende Luftfahrzeug im Unfallszeitpunkt zugelassen sein muss, um eine sogenannte "verhüllte Obliegenheit" oder um einen Risikoausschluss handelt, wobei die Formulierung insbesondere des Artikel 17, AUVB 1988 ganz klar auf letzteres hindeutet. Entscheidend ist allerdings nicht die äußere Erscheinungsform (die Formulierung) der Versicherungsklausel, sondern deren materieller Inhalt (Schwintowski in Berliner Kommentar Paragraph 6, VVG Rn 25 mit Hinweisen aus der deutschen Judikatur; vergleiche auch Schauer, Versicherungsvertragsrecht3 265; 7 Ob 6/87; VersRdsch 1987/74; RIS-Justiz RS0103965 [D]). Beim Risikoausschluss (Risikobegrenzung) wird von Anfang an ein bestimmter Gefahrenumstand von der versicherten Gefahr ausgenommen, ohne dass es dabei auf ein schuldhaftes pflichtwidriges Verhalten des Versicherungsnehmers ankäme (7 Ob 6/87); das versicherte Risiko wird also objektiv begrenzt (Schwintowski aaO Rn 22). Obliegenheiten hingegen fordern gewisse Verhaltensweisen des Versicherungsnehmers und bestimmte Rechtsfolgen für ihre willkürliche und schuldhafte Verletzung (Petrasch, Obliegenheitsverletzung und Leistungsfreiheit in den Kfz-Versicherungen, ZVR 1985, 66). Enthalten Versicherungsbedingungen eine Verhaltensanordnung, die ihrem Inhalt nach eine Obliegenheit ist, muss diese im Hinblick auf die Unabdingbarkeitsbestimmung des Paragraph 15 a, VersVG auch dann nach Paragraph 6, VersVG beurteilt werden, wenn sie als Risikoausschluss konstruiert ist ("verhüllte Obliegenheit"; SZ 57/78; Petrasch aaO; Bruck-Möller VersVG8 römisch eins Rz 13 zu Paragraph 6 ;, Prölss/Martin aaO Rz 7 zu Paragraph 6,). Im Hinblick auf den materiellen Inhalt der Versicherungsklausel ist entscheidend, ob sie eine individualisierende Beschreibung eines bestimmten Wagnisses enthält, für das (allein) der Versicherer Schutz gewähren will, oder ob sie in erster Linie ein bestimmtes vorbeugendes Verhalten des Versicherungsnehmers verlangt, von dem es abhängt, ob er einen zugesagten Versicherungsschutz behält oder verliert. Steht ein solches Verhalten im Vordergrund und tritt es nicht hinter objektive Voraussetzungen, wie zB dem Versicherungsort oder Zustand der versicherten Sache zurück, so liegt eine Obliegenheit vor. Wird von vornherein nur ausschnittsweise Deckung gewährt und nicht ein gegebener Versicherungsschutz wegen nachlässigen Verhaltens wieder entzogen, so handelt es sich um eine Risikobeschränkung (Schwintowski aaO RN 26 mit zahlreichen Hinweisen auf deutsche Judikatur und Literatur). Wie Schauer aaO betont, können daher jene Fälle, in denen die Leistungsfreiheit von Umständen abhängt, die der Versicherungsnehmer nicht durch sein Verhalten beeinflussen oder kontrollieren kann, auch zulässigerweise als Risikoausschlüsse vereinbart werden.

Nach diesen Grundsätzen kann insbesondere im Hinblick darauf, dass es einem Fluggast in der Regel kaum möglich sein wird, die Zulassung des von ihm benützten Luftfahrzeugs zu überprüfen, kein Zweifel daran bestehen, dass die Voraussetzung der Zulassung im Sinne des Art 3 II.1. AUVB 1965 einen Risikoausschluss darstellt, wie der Klagevertreter (der den Einwand, es handle sich um eine "verhüllte Obliegenheit" ausdrücklich "nur aus anwaltlicher Vorsicht" erhoben hat) ohnehin zuzugestehen scheint. Dass der Versicherungsnehmer Roland S*****, wie die klagende Partei betont, im vorliegenden Fall keinen Anlass gehabt habe, an der Zulassung des Hubschraubers zu zweifeln, ist daher nicht entscheidungsrelevant.Nach diesen Grundsätzen kann insbesondere im Hinblick darauf, dass es einem Fluggast in der Regel kaum möglich sein wird, die Zulassung des von ihm benützten Luftfahrzeugs zu überprüfen, kein Zweifel daran bestehen, dass die Voraussetzung der Zulassung im Sinne des Artikel 3, römisch II.1. AUVB 1965 einen Risikoausschluss darstellt, wie der Klagevertreter (der den Einwand, es handle sich um eine "verhüllte Obliegenheit" ausdrücklich "nur aus anwaltlicher Vorsicht" erhoben hat) ohnehin zuzugestehen scheint. Dass der Versicherungsnehmer Roland S*****, wie die klagende Partei betont, im vorliegenden Fall keinen Anlass gehabt habe, an der Zulassung des Hubschraubers zu zweifeln, ist daher nicht entscheidungsrelevant.

Unzweifelhaft und zwischen den Parteien auch gar nicht strittig ist, dass "zugelassen" im Sinne der zitierten Versicherungsbedingungen auf eine Zulassung im Sinne des § 13 des (österreichischen) Luftfahrtgesetzes zielt, dh dass

die nach der österreichischen Rechtslage dafür geforderten Voraussetzungen gegeben sein müssen, dies aber an Hand der russischen Rechtslage 1994 zu beurteilen ist. Streitentscheidend ist demnach, ob der Hubschrauber nach der russischen Rechtslage 1994 im Sinne des § 13 (österreichisches) LFG als zugelassen anzusehen war, oder nicht.Unzweifelhaft und zwischen den Parteien auch gar nicht strittig ist, dass "zugelassen" im Sinne der zitierten Versicherungsbedingungen auf eine Zulassung im Sinne des Paragraph 13, des (österreichischen) Luftfahrtgesetzes zielt, dh dass die nach der österreichischen Rechtslage dafür geforderten Voraussetzungen gegeben sein müssen, dies aber an Hand der russischen Rechtslage 1994 zu beurteilen ist. Streitentscheidend ist demnach, ob der Hubschrauber nach der russischen Rechtslage 1994 im Sinne des Paragraph 13, (österreichisches) LFG als zugelassen anzusehen war, oder nicht.

§ 13 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl Nr 253/1957, in der zum Unfallszeitpunkt 1994 geltenden Fassung (durch die Novellierung BGBl Nr I 102/1997 blieben die hier maßgeblichen Bestimmungen im Wesentlichen unverändert) sieht vor, dass Zivilluftfahrzeuge vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (nunmehr von der Austro Control GmbH) auf Antrag des Luftfahrzeughalters durch schriftlichen Bescheid (Zulassungsschein) zuzulassen sind, wenn die in § 14 bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind. Gemäß § 14 LFG sind die Zulassungsvoraussetzungen a) die österreichische Staatszugehörigkeit,Paragraph 13, Luftfahrtgesetz (LFG), Bundesgesetzblatt Nr 253 aus 1957,, in der zum Unfallszeitpunkt 1994 geltenden Fassung (durch die Novellierung Bundesgesetzblatt Nr römisch eins 102 aus 1997, blieben die hier maßgeblichen Bestimmungen im Wesentlichen unverändert) sieht vor, dass Zivilluftfahrzeuge vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (nunmehr von der Austro Control GmbH) auf Antrag des Luftfahrzeughalters durch schriftlichen Bescheid (Zulassungsschein) zuzulassen sind, wenn die in Paragraph 14, bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind. Gemäß Paragraph 14, LFG sind die Zulassungsvoraussetzungen a) die österreichische Staatszugehörigkeit,

b) die Lufttüchtigkeit und c) eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung des Zivilluftfahrzeugs. Weiters setzt die Zulassung auch die Eintragung in das Luftfahrzeugregister voraus (§ 16 LFG). Zur Führung eines Luftfahrzeugregisters sind Mitgliedsstaaten des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7.12.1944, ICAO-Abkommen (ds praktisch alle Länder der Erde, also insbesondere auch Österreich und Russland) verpflichtet. Gemäß Art 17 dieses Abkommens besitzen die Luftfahrzeuge die Nationalität des Staates, in dessen Luftfahrzeugregister sie eingetragen sind. Andere Rechtsfolgen als die der Staatszugehörigkeit sind mit der Eintragung in das Luftfahrzeugregister nicht verknüpft (Halbmayer/Wiesenwasser, Das österr.Luftfahrtrecht [1988] Anm 3 zu § 16 LFG). Die Staatszugehörigkeit ist jedoch, wie bereits ausgeführt, eine der Voraussetzungen für die Zulassung. Abgesehen von der Rechtsfolge der Staatszugehörigkeit hat die Registereintragung bloße Ordnungsfolgen (Halbmayer/Wiesenwasser aaO).b) die Lufttüchtigkeit und c) eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung des Zivilluftfahrzeugs. Weiters setzt die Zulassung auch die Eintragung in das Luftfahrzeugregister voraus (Paragraph 16, LFG). Zur Führung eines Luftfahrzeugregisters sind Mitgliedsstaaten des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7.12.1944, ICAO-Abkommen (ds praktisch alle Länder der Erde, also insbesondere auch Österreich und Russland) verpflichtet. Gemäß Artikel 17, dieses Abkommens besitzen die Luftfahrzeuge die Nationalität des Staates, in dessen Luftfahrzeugregister sie eingetragen sind. Andere Rechtsfolgen als die der Staatszugehörigkeit sind mit der Eintragung in das Luftfahrzeugregister nicht verknüpft (Halbmayer/Wiesenwasser, Das österr.Luftfahrtrecht [1988] Anmerkung 3 zu Paragraph 16, LFG). Die Staatszugehörigkeit ist jedoch, wie bereits ausgeführt, eine der Voraussetzungen für die Zulassung. Abgesehen von der Rechtsfolge der Staatszugehörigkeit hat die Registereintragung bloße Ordnungsfolgen (Halbmayer/Wiesenwasser aaO).

Die Vorinstanzen haben zutreffend die Rechtslage in der russischen Föderation zum Zeitpunkt des Absturzes 1994 auf Grund des vom Erstgericht eingeholten Rechtsgutachten des Osteuropa-Referenten am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht Hamburg Dr. Jan Peter Weiler dahin beurteilt, dass das damals in Russland geltende Luftfahrtgesetzbuch der UDSSR von 1983 ebensowenig wie die Ordnung für die Registrierung von Luftfahrzeugen des Amateurfliegerverbandes der UDSSR bzw der russischen Förderation eine komplexe Zulassung im Sinne des österreichischen Luftfahrtgesetzes kennt bzw kannte. Vorgesehen und vorgeschrieben waren vielmehr zwei separate Dokumente in Gestalt des "Zeugnisses über die Registrierung" und der "Bestätigung über die Lufttüchtigkeit", die - ebenso wie der österreichische Zulassungsschein (Halbmayer/Wiesenwasser aaO Anm 5 zu § 13 LFG) sog. Bordpapiere waren, also jeweils an Bord von Luftfahrzeugen mitgeführt werden mussten. Dr.Weiler weist in seinem Rechtsgutachten darauf hin, dass die "einer Zulassung nahestehende", auf ein Jahr befristete "Bestätigung über die

Lufttüchtigkeit" im Zeitpunkt des Hubschrauberabsturzes bereits seit mehreren Monaten abgelaufen und damit ungültig war.Die Vorinstanzen haben zutreffend die Rechtslage in der russischen Föderation zum Zeitpunkt des Absturzes 1994 auf Grund des vom Erstgericht eingeholten Rechtsgutachten des Osteuropa-Referenten am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht Hamburg Dr. Jan Peter Weiler dahin beurteilt, dass das damals in Russland geltende Luftfahrtgesetzbuch der UDSSR von 1983 ebensowenig wie die Ordnung für die Registrierung von Luftfahrzeugen des Amateurfliegerverbandes der UDSSR bzw der russischen Förderation eine komplexe Zulassung im Sinne des österreichischen Luftfahrtgesetzes kennt bzw kannte. Vorgesehen und vorgeschrieben waren vielmehr zwei separate Dokumente in Gestalt des "Zeugnisses über die Registrierung" und der "Bestätigung über die Lufttüchtigkeit", die - ebenso wie der österreichische Zulassungsschein (Halbmayer/Wiesenwasser aaO Anmerkung 5 zu Paragraph 13, LFG) sog. Bordpapiere waren, also jeweils an Bord von Luftfahrzeugen mitgeführt werden mussten. Dr.Weiler weist in seinem Rechtsgutachten darauf hin, dass die "einer Zulassung nahestehende", auf ein Jahr befristete "Bestätigung über die Lufttüchtigkeit" im Zeitpunkt des Hubschrauberabsturzes bereits seit mehreren Monaten abgelaufen und damit ungültig war.

Demgegenüber wird in dem von der klagenden Partei vorgelegten Privatgutachten Dris.Susanne H***** die Auffassung vertreten, die in Russland geltenden Vorschriften über die Registrierung eines Luftfahrzeuges und deren Erlöschen seien mit jenen des österreichischen Luftfahrtgesetzes betreffend die Zulassung und deren Widerruf vergleichbar. Die Registrierung setze zwar die Flugtauglichkeit des Luftfahrzeuges voraus, der Wegfall der Flugtauglichkeit bedeute aber kein automatisches Erlöschen der Registrierung, sondern verlange die Durchführung eines Löschungsverfahrens. Daraus folge, dass der Hubschrauber, der im Unfallszeitpunkt über eine aufrechte "Bestätigung über die Registrierung", nicht jedoch über einen gültigen und "Nachweis über die Flugtauglichkeit" verfügte, nach den Grundsätzen des österreichischen Luftfahrtgesetzes als "zugelassen" zu betrachten gewesen sei. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden. Als ganz wesentliches Kriterium für die Zulassung nach § 13 LFG muss nämlich die Lufttüchtigkeit gemäß § 17 LFG angesehen werden (vgl Halbmayr-Wiesenwasser aaO, Anm 3 zu§ 14 LFG: "Von den bezeichneten Voraussetzungen für die Zulassung kommt der Lufttüchtigkeit besondere Bedeutung zu"). Dies wird etwa auch dadurch deutlich, dass § 18 LFG, der die bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen regelt, als erstes (Punkt a) Erfordernis nennt, dass in den betreffenden Staaten die Vorschriften über die Zulassung eines Luftfahrzeuges mindestens die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit stellen, wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften. Die besondere Bedeutung der Lufttüchtigkeit für die Zulassung spricht für die Ansicht des Sachverständigen Dr. Weiler, wonach die russische "Bestätigung über die Lufttüchtigkeit" als "der Zulassung nahestehend" anzusehen ist. Warum das Rechtsgutachten des Genannten, wie die Revisionsgegnerin meint, unschlüssig sein soll, weil vom Gutachter betont wurde, dass sich die Bestätigung der Lufttüchtigkeit mit einer Zulassung "nicht gleichsetzen lässt" ist nicht zu erkennen. Bedenkt man, dass die Registrierung beim Russischen Amateurfliegerverband hinsichtlich des gegenständlichen Hubschraubers ungeachtet des Ablaufs des Lufttüchtigkeitszeugnisses aufrecht blieb, nur weil sich der Eigentümer weigerte, den Registrierungsnachweis zurückzugeben, so ist der Meinung des Rechtsgutachtens Weiler, wonach die russische "Bestätigung über die Lufttüchtigkeit" und nicht die Registrierung durch den russischen Amateurfliegerverband der Zulassung nach § 13 LFG vergleichbar ist, zuzustimmen.Demgegenüber wird in dem von der klagenden Partei vorgelegten Privatgutachten Dris.Susanne H***** die Auffassung vertreten, die in Russland geltenden Vorschriften über die Registrierung eines Luftfahrzeuges und deren Erlöschen seien mit jenen des österreichischen Luftfahrtgesetzes betreffend die Zulassung und deren Widerruf vergleichbar. Die Registrierung setze zwar die Flugtauglichkeit des Luftfahrzeuges voraus, der Wegfall der Flugtauglichkeit bedeute aber kein automatisches Erlöschen der Registrierung, sondern verlange die Durchführung eines Löschungsverfahrens. Daraus folge, dass der Hubschrauber, der im Unfallszeitpunkt über eine aufrechte "Bestätigung über die Registrierung", nicht jedoch über einen gültigen und "Nachweis über die Flugtauglichkeit" verfügte, nach den Grundsätzen des österreichischen Luftfahrtgesetzes als "zugelassen" zu betrachten gewesen sei. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden. Als ganz wesentliches Kriterium für die Zulassung nach Paragraph 13, LFG muss nämlich die Lufttüchtigkeit gemäß Paragraph 17, LFG angesehen werden vergleiche Halbmayr-Wiesenwasser aaO, Anmerkung 3 zu Paragraph 14, LFG: "Von den bezeichneten Voraussetzungen für die Zulassung kommt der Lufttüchtigkeit besondere Bedeutung zu"). Dies wird etwa auch dadurch deutlich, dass Paragraph 18, LFG, der die bescheidmäßige Anerkennung ausländischer Zulassungen regelt, als erstes (Punkt a) Erfordernis nennt, dass in den betreffenden Staaten die Vorschriften über die Zulassung eines Luftfahrzeuges mindestens die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit stellen, wie die entsprechenden

österreichischen Vorschriften. Die besondere Bedeutung der Lufttüchtigkeit für die Zulassung spricht für die Ansicht des Sachverständigen Dr. Weiler, wonach die russische "Bestätigung über die Lufttüchtigkeit" als "der Zulassung nahestehend" anzusehen ist. Warum das Rechtsgutachten des Genannten, wie die Revisionsgegnerin meint, unschlüssig sein soll, weil vom Gutachter betont wurde, dass sich die Bestätigung der Lufttüchtigkeit mit einer Zulassung "nicht gleichsetzen lässt" ist nicht zu erkennen. Bedenkt man, dass die Registrierung beim Russischen Amateurfliegerverband hinsichtlich des gegenständlichen Hubschraubers ungeachtet des Ablaufs des Lufttüchtigkeitszeugnisses aufrecht blieb, nur weil sich der Eigentümer weigerte, den Registrierungsnachweis zurückzugeben, so ist der Meinung des Rechtsgutachtens Weiler, wonach die russische "Bestätigung über die Lufttüchtigkeit" und nicht die Registrierung durch den russischen Amateurfliegerverband der Zulassung nach Paragraph 13, LFG vergleichbar ist, zuzustimmen.

Die Ansicht, dass der Lufttüchtigkeit im Zusammenhang mit der Frage der Zulassung besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, harmoniert mit dem oben dargestellten, klar erkennbaren und auch von der klagenden Partei in der Revisionsbeantwortung selbst betonten Sinn und Zweck der Risikobeschränkung in den AUVB auf "zugelassene" Luftfahrzeuge. Der von der klagenden Partei ins Treffen geführte Umstand, dass bei Ablauf des russischen Lufttüchtigkeitszeugnisses die Registrierung beim russischen Amateurfliegerverband nicht von selbst erloschen ist, stellt keineswegs ein stichhältiges Argument dafür dar, die Registrierung der Zulassung gleichzuhalten. Im Gegenteil: In der Entscheidung 7 Ob 7/88 = VR 1988/127 = VersR 1989, 979, auf die sich die klagende Partei in diesem Zusammenhang berufen will, hat der Oberste Gerichtshof im Falle des Unfalls eines kaskoversicherten Motorseglers ausgeführt, dass die Lufttüchtigkeit, die zu den Voraussetzungen der Zulassung nach § 14 LFG gehöre, von Amts wegen zu widerrufen sei, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigten, dass das Zivilluftfahrzeug nicht mehr lufttüchtig sei. Ungeachtet des Umstandes, dass das Lufttüchtigkeitszeugnis abgelaufen gewesen sei, sei der Motorsegler im Unfallszeitpunkt zugelassen gewesen und habe daher im Fluge verwendet werden dürfen. Seine Luftuntüchtigkeit sei gar nicht behauptet worden. Wie der Oberste Gerichtshof im Hinblick auf die Ausschlussklausel des Art 3 Z 13 der Allgemeinen Bedingungen für die Kaskoversicherung von Luftfahrzeugen (ABKL 1974) betont hat, sei es also auf die Zulasssung und nicht auf den Ablauf des Lufttüchtigkeitszeugnisses angekommen. Da vom Obersten Gerichtshof die Voraussetzung der Lufttüchtigkeit für die Zulassung gemäß § 13 LFG in der zitierten Entscheidung ausdrücklich betont wird, lässt sich daraus für die Auffassung der Revisionswerberin, die russische Registereintragung sei mit der österreichischen Zulassung gleichzusetzen, nichts gewinnen.Die Ansicht, dass der Lufttüchtigkeit im Zusammenhang mit der Frage der Zulassung besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, harmoniert mit dem oben dargestellten, klar erkennbaren und auch von der klagenden Partei in der Revisionsbeantwortung selbst betonten Sinn und Zweck der Risikobeschränkung in den AUVB auf "zugelassene" Luftfahrzeuge. Der von der klagenden Partei ins Treffen geführte Umstand, dass bei Ablauf des russischen Lufttüchtigkeitszeugnisses die Registrierung beim russischen Amateurfliegerverband nicht von selbst erloschen ist, stellt keineswegs ein stichhältiges Argument dafür dar, die Registrierung der Zulassung gleichzuhalten. Im Gegenteil: In der Entscheidung 7 Ob 7/88 = VR 1988/127 = VersR 1989, 979, auf die sich die klagende Partei in diesem Zusammenhang berufen will, hat der Oberste Gerichtshof im Falle des Unfalls eines kaskoversicherten Motorseglers ausgeführt, dass die Lufttüchtigkeit, die zu den Voraussetzungen der Zulassung nach Paragraph 14, LFG gehöre, von Amts wegen zu widerrufen sei, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigten, dass das Zivilluftfahrzeug nicht mehr lufttüchtig sei. Ungeachtet des Umstandes, dass das Lufttüchtigkeitszeugnis abgelaufen gewesen sei, sei der Motorsegler im Unfallszeitpunkt zugelassen gewesen und habe daher im Fluge verwendet werden dürfen. Seine Luftuntüchtigkeit sei gar nicht behauptet worden. Wie der Oberste Gerichtshof im Hinblick auf die Ausschlussklausel des Artikel 3, Ziffer 13, der Allgemeinen Bedingungen für die Kaskoversicherung von Luftfahrzeugen (ABKL 1974) betont hat, sei es also auf die Zulasssung und nicht auf den Ablauf des Lufttüchtigkeitszeugnisses angekommen. Da vom Obersten Gerichtshof die Voraussetzung der Lufttüchtigkeit für die Zulassung gemäß Paragraph 13, LFG in der zitierten Entscheidung ausdrücklich betont wird, lässt sich daraus für die Auffassung der Revisionswerberin, die russische Registereintragung sei mit der österreichischen Zulassung gleichzusetzen, nichts gewinnen.

Der gegenständliche Hubschrauber, dessen Lufttüchtigkeitszeugnis daher längst abgelaufen und mit dem mehr als acht Monate lang nicht mehr geflogen worden war und mit dem der gegenständliche Flug auch gar nicht durchgeführt hätte werden dürfen (Vorspiegelung eines Testflugs ohne Passagiere) kann daher nicht als im Sinne des § 13 LFG zugelassen angesehen werden. Da ein Unfall mit diesem Hubschrauber gemäß Art 3/ II./ 1. AUVB 1965 (ebenso wie nach Art 17/1. iVm Art 6 4. AUVB 1988) daher nicht unter das versicherte Risiko fällt, besteht keine

Leistungsverpflichtung der beklagten Partei aus der gegenständlichen Unfallversicherung.Der gegenständliche Hubschrauber, dessen Lufttüchtigkeitszeugnis daher längst abgelaufen und mit dem mehr als acht Monate lang nicht mehr geflogen worden war und mit dem der gegenständliche Flug auch gar nicht durchgeführt hätte werden dürfen (Vorspiegelung eines Testflugs ohne Passagiere) kann daher nicht als im Sinne des Paragraph 13, LFG zugelassen angesehen werden. Da ein Unfall mit diesem Hubschrauber gemäß Artikel 3 /, römisch II./ 1. AUVB 1965 (ebenso wie nach Artikel 17 /, eins, in Verbindung mit Artikel 6, 4. AUVB 1988) daher nicht unter das versicherte Risiko fällt, besteht keine Leistungsverpflichtung der beklagten Partei aus der gegenständlichen Unfallversicherung.

In Stattgebung der Revision der beklagten Partei war daher die Entscheidung des Berufungsgerichtes dahin abzuändern, dass das klagsabweisende Ersturteil wiederherzustellen war.

Zum selben Ergebnis gelangt man, wenn man, wie dies die beklagte Partei unter dem Revisionsgrund der Aktenwidrigkeit geltend macht, aus dem Protokoll über die Ergebnisse der Unfalluntersuchung und dem Beschluss über die Einstellung der Strafsache herleitet, dass nach den bestehenden russischen Vorschriften der Einsatz von beim russischen Amateurfliegerverband gemeldeten Luftfahrzeugen für Geschäftszwecke, einschließlich der Personen- und Güterbeförderung, (grundsätzlich) verboten war. Demnach könnte eine Zulassung eines beim russischen Amateurfliegerverband registrierten Hubschraubers für die Verwendungsart Personenbeförderung im Sinne des Art 6 Punkt 4. AUVB 1988 von vornherein nicht in Betracht kommen. Art 3 Punkt II. der hier maßgeblichen AUVB 1965 erläutert die Zulassung zwar nicht weiter, doch erscheint nicht zweifelhaft, dass damit auch nur die Zulassung zur Verwendungsart Personenbeförderung gemeint sein kann, da ja der Versicherungsschutz einen "Fluggast" betrifft. Ob demnach eine Zulassung des gegenständlichen Hubschraubers iSd § 13 LFG schon im Hinblick darauf, dass er nicht im staatlichen Register der russischen Föderation, sondern des Amateurfliegerverbandes registriert war, entgegen der Ansicht des Berufungsgerichtes zu verneinen ist, muss aber nicht weiter untersucht werden, da der von der beklagten Partei behauptete Risikoausschluss bereits aus den oben erläuterten Gründen jedenfalls anzunehmen ist.Zum selben Ergebnis gelangt man, wenn man, wie dies die beklagte Partei unter dem Revisionsgrund der Aktenwidrigkeit geltend macht, aus dem Protokoll über die Ergebnisse der Unfalluntersuchung und dem Beschluss über die Einstellung der Strafsache herleitet, dass nach den bestehenden russischen Vorschriften der Einsatz von beim russischen Amateurfliegerverband gemeldeten Luftfahrzeugen für Geschäftszwecke, einschließlich der Personen- und

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, http://www.ogh.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at