

**13. Zur Frage des Überganges von Ansprüchen nach § 1542 RWD. im Falle der Tötung eines Fluggastes bei Luftbeförderung.**

RGB. §§ 823ffg. Luftverkehrsgesetz § 19. Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 12. Oktober 1929 — RGBI. 1933 Teil II S. 1040 — (Warschauer Abkommen) Art. 17ffg. RWD. § 1542.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 5. Juli 1939 i. S. G.- u. L.-Berufsgenossenschaft (Rl.) w. D.luft GmbH. (Bekl.). VI 308/38.

- I. Landgericht Berlin.
- II. Kammergericht daselbst.

Am 7. März 1935 stürzte ein der Beklagten gehöriges Flugzeug auf dem fahrplanmäßigen Fluge von Berlin nach Königsberg, bei dem eine Zwischenlandung in Danzig vorgesehen war, in der Nähe von Schivelbein in Pommern ab. Die Besatzung und der einzige Fluggast, der Prokurist einer Kohlenhandels- und Schiffahrtsgesellschaft in Königsberg Johannes M., fanden dabei den Tod. Die Ursache des Absturzes war ein Ermüdungsbruch des Rumpfanschlußbeschlages, wodurch die rechte Tragfläche des Flugzeugs wegbrach. Die Klägerin als Trägerin der Reichsunfallversicherung hat durch Bescheid vom 24. Juni 1935 den Hinterbliebenen des getöteten Fluggastes, der Witwe Johanna M. und dem am 28. September 1933 geborenen Johannes M., die ihnen gesetzlich zustehenden Leistungen zugesprochen; sie hat dementsprechend bis zum 30. April 1937 an die Hinterbliebenen 9770 RM gezahlt. Die Beklagte legt ihren Beförderungsverträgen ihre „Allgemeinen Beförderungs-Bedingungen für den Luft-Personen- und -Gepäckverkehr“ zugrunde, auf die in dem Flugschein mit dem Bemerkten hin-

gewiesen ist, daß sie bei allen Flugleitungen und Agenturen der beteiligten Luftfahrtunternehmungen von dem Fluggast eingesehen oder entnommen werden können. Sie enthalten in Art. 18 § 5 einen Ausschluß der Haftung, soweit eine solche in den Bedingungen nicht ausdrücklich übernommen ist, und einen entsprechenden Verzicht des Fluggastes auf eine weitergehende Haftung. In Art. 19 ist der Umfang der Haftung im wesentlichen entsprechend den Vorschriften der Art. 17 fgl. des ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 12. Oktober 1929 (Warschauer Abkommen) bestimmt worden. Die Beklagte ist weiter einem Vertrage beigetreten, den die Deutsche Luft Hansa mit der „Allianz und Stuttgarter Verein Versicherungs-AG.“ (Allianz) über eine allgemeine Fluggast-Unfallversicherung am 1. Januar 1935 abgeschlossen hat. Danach gewährt die Allianz den Fluggästen der Luft Hansa und der Luftverkehrsgesellschaften, die diesem Vertrage beigetreten sind, Versicherungsschutz nach Maßgabe der Versicherungsbedingungen für die allgemeine Fluggast-Unfallversicherung. Die Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes 25000 RM. Kapitalzahlung. Nach den Bedingungen wird die Summe nach Vorbringung einer Bescheinigung des versicherten Unternehmens gezahlt, aus der sich ergibt, daß die Zahlung zur Ausgleichung der Haftungsbestimmungen für Fluggäste, wie sie in den Beförderungsbedingungen festgelegt sind, angenommen wird. Die Hinterbliebenen M.s haben erklärt, daß sie die Versicherungssumme, welche die Allianz mit 25000 RM. an die Beklagte gezahlt hat, zur Ausgleichung der Haftungsbestimmungen annehmen; die Beklagte hat den Betrag jedoch noch nicht ausgezahlt, weil die Klägerin Anspruch darauf erhebt.

Die Klägerin ist der Auffassung, daß die den Hinterbliebenen M.s nach § 19 LuftVG., nach dem Warschauer Abkommen, nach § 823 BGB. oder nach dem Versicherungsvertrage zustehenden Ansprüche nach § 1542 RWD. auf sie übergegangen seien, sie im übrigen auch unmittelbar aus dem Versicherungsvertrage berechtigt sei. Sie verlangt Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 9770 RM. sowie von monatlich 120 RM. für die Zeit vom 1. Mai bis 28. September 1937 und von monatlich weiteren 240 RM. vom 1. Mai 1937 ab so lange, als die Witwe M. wenigstens die Hälfte ihrer Erverbsfähigkeit verloren habe; hilfsweise hat sie ihren Antrag auf den Gesamtbetrag von 25000 RM. beschränkt, notfalls auch beantragt, ihrem Antrage

mit der Maßgabe stattzugeben, daß die Erben des verunglückten M. ihre Zustimmung zur Auszahlung der Klagebeträge an sie erteilen. Die Beklagte verneint den Übergang irgendwelcher Ansprüche der Hinterbliebenen auf die Klägerin wie das Bestehen eigener Ansprüche der Klägerin und macht geltend, sie habe alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen.

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Auch die Revision der Klägerin blieb erfolglos.

#### Gründe:

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß irgendwelche Ansprüche der Hinterbliebenen des verunglückten M. auf die Klägerin nach § 1542 ABW. nicht übergegangen seien. Es führt dazu im wesentlichen aus: Als Schadensersatzansprüche, die — im Gegensatz zu rechtsgeschäftlichen, insbesondere vertraglichen Ersatzansprüchen — unmittelbar auf Grund gesetzlicher Vorschrift entstünden, könnten diejenigen auf Grund des Luftverkehrsgesetzes und der §§ 823ffg. BGB. in Betracht kommen. Diese seien aber durch die „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luft-Personen- und -Gepäckverkehr“ rechtswirksam ausgeschlossen worden. Der in Art. 18 § 5 vereinbarte Haftungsausschluß gelte „für alle Ansprüche, gleichviel, aus welchem Rechtsgrunde sie hergeleitet“ würden, mit Ausnahme der in Art. 19 § 1 ausdrücklich übernommenen Haftung; diese Haftung, die sachlich der im Warschauer Abkommen vorgesehenen entspreche, sei aber ausschließlich vertraglich. Durch jene Bestimmungen seien alle Ansprüche ausgeschaltet, die nicht den Beförderungsvertrag zur Grundlage hätten; daher komme eine Haftung der Beklagten nach § 19 LuftVG. oder nach §§ 823ffg. BGB. nicht in Betracht. Dieser Haftungsausschluß sei auch nicht unzulässig. Die Beklagte habe ihre Haftung nicht schlechthin, sondern nur für bestimmte (außervertragliche) Ansprüche ausgeschaltet, außerdem aber eine Unfallversicherung zu Gunsten der Fluggäste abgeschlossen. Wie für die Haftung aus § 823 BGB. sei auch für die Erfolgshaftung des § 19 LuftVG. anzuerkennen, daß sie in den Grenzen der §§ 138, 276 Abs. 2 und des § 278 BGB. wirksam wegbedungen werden könne; das ergebe sich aus der Begründung zum Luftverkehrsgesetz wie daraus, daß dieses kein Verbot des Haftungsausschlusses enthalte. Die Freizeichnung sei auch nicht wegen Monopolmißbrauchs sittenwidrig und unzulässig. Zwar

Könne man von einem Monopol der Beklagten und der Luftansprüche sprechen. Es lege aber nicht der Allgemeinheit durch eine zu weit gehende Haftungseinschränkung zu große Opfer auf; wenn auch jede gesetzliche Haftung ausgeschlossen sei, so bleibe doch die den Vorschriften des Warschauer Abkommens entsprechende vertragliche Haftung bestehen, die durch die Unfallversicherung noch verstärkt sei. Die Beförderungsbedingungen seien vom Reichsminister der Luftfahrt genehmigt worden, auch erwähnten dessen 1½ Jahr nach dem Unfall erlassene Auflagen an die Luftfahrtunternehmungen ausdrücklich den Fall eines Ausschlusses der Haftung nach § 19 LuftVG. durch Vereinbarung. Das Warschauer Abkommen sei zwar auf die Ansprüche der Hinterbliebenen gegen die Beklagte anwendbar. Es komme aber immer nur kraft eines Vertrages über eine zwischenstaatliche Beförderung zur Geltung. Ansprüche, die das Gesetz auf Grund dieses Vertrages gewähre, seien immer vertragliche; sie seien daher nicht auf die Klägerin übergegangen. Unrichtig sei auch die Auffassung der Klägerin, der Anspruch beruhe deshalb auf Gesetz, weil die Luftfahrtunternehmungen durch § 29 LuftVG. zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung verpflichtet und die Unfallversicherung nur an deren Stelle getreten sei. Die gesetzlich allein vorgeschriebene Haftpflichtversicherung erzeuge überhaupt nur vertragliche Ansprüche, gebe aber im übrigen dem Geschädigten noch keine unmittelbaren Ansprüche gegen die Versicherungsgeellschaft. Ebenso erzeuge auch die Unfallversicherung nur vertragliche Ansprüche. Unrichtig sei ferner die Meinung der Klägerin, daß sich ihre Sachbefugnis aus § 3 III der Allgemeinen Versicherungsbedingungen ergebe, weil sie zur Geltendmachung von Haftpflichtansprüchen nach Art. 18 bis 21 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen berechtigt sei. Denn Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage seien auf die Klägerin gerade nicht übergegangen, die Unfallversicherung aber sei nicht zu ihren Gunsten, sondern zu Gunsten der Fluggäste und ihrer Hinterbliebenen abgeschlossen; sie bezwecke und gewährleiste eine Schadloshaltung für alle Unfälle, auch für die, bei denen eine eigene Ersatzpflicht der Beklagten nicht in Frage komme.

Voraussetzung eines Anspruchsübergangs nach § 1542 ABW. auf die Klägerin ist, wie der Vorderrichter zutreffend angenommen hat, daß die Beklagte den Hinterbliebenen des verunglückten Fluggastes nach gesetzlicher Vorschrift zum Schadenersatz verpflichtet ist. Wenn

das Berufungsgericht den Art. 18 § 5 in Verbindung mit Art. 19 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen dahin versteht, daß durch ihn alle Ansprüche ausgeschlossen sein sollten und seien, die nicht den Beförderungsvertrag zur Grundlage hätten, und daraus folgert, daß eine Haftung der Beklagten nach § 19 LuftVG. oder nach §§ 823ffg. BGB. und demgemäß ein Übergang von Ansprüchen aus diesen Vorschriften auf die Klägerin nicht in Betracht komme, so legt es damit die Beförderungsbedingungen rechtlich einwandfrei aus und verwendet das Ergebnis zu einer nicht zu beanstandenden Folgerung.

Zu Unrecht wendet sich die Revision gegen die grundsätzliche Auffassung des Kammergerichts, daß auch die Erfolgshaftung des § 19 LuftVG. — wie die Haftung aus § 823 BGB. — in den Grenzen der §§ 138, 276 Abs. 2 und des § 278 BGB. wirksam ausgeschlossen werden könne, und glaubt in diesem Standpunkte des Berufungsrichters einen Widerspruch zu der Entscheidung des Reichsgerichts Bd. 117 S. 102 feststellen zu können. Tatsächlich bedeuern sich insofern beide Entscheidungen durchaus: Das Berufungsurteil weist ausdrücklich auf jenes Reichsgerichtsurteil hin und zieht die Begründung zum Luftverkehrsgesetz und den § 5 HaftpflichtG. heran, wie dies die Entscheidung RGZ. Bd. 117 S. 104 selbst für die Beweisführung getan hat; das Berufungsgericht will sich also ersichtlich den dort vom Reichsgericht vertretenen Standpunkt zu eigen machen. Wie dort geschieht, zieht es auch in Erwägung, ob etwa die zulässigen — durch §§ 138, 276 Abs. 2 BGB. gezogenen — Grenzen durch einen Mißbrauch einer etwaigen Machtstellung überschritten worden seien. Während das Reichsgericht in jener Entscheidung für das Jahr 1925 eine Zwangslage der Allgemeinheit in Benutzung der Luftverbindungen, allerdings in klarer Erkenntnis der inzwischen bereits eingetretenen Steigerung des Luftverkehrs, noch verneint, sieht das Kammergericht für 1935 eine Vormachtstellung der Deutschen Luft Hansa und der Beklagten und eine dadurch geschaffene Zwangslage der Bevölkerung als gegeben an; es verneint jedoch, daß dabei durch eine zu weit gehende Haftungseinschränkung der Allgemeinheit zu große Opfer auferlegt würden.

Auch die Angriffe, welche die Revision gegen diese Beurteilung erhebt, können keinen Erfolg haben. Sie macht dazu im wesentlichen geltend: Wohl der größte Teil der Luftreisenden habe entweder für sich persönlich eine private Unfallversicherung oder werde durch Sozial-

versicherungsträger entschädigt. Der Ausschluß der gesetzlichen Haftpflichtansprüche eines Fluggastes müsse, falls man darin keinen Machtmißbrauch sehe, zu einem Ergebnis führen, das die Sozialversicherungsträger und die Privatversicherungsgesellschaften der ihnen durch Gesetz (§ 1542 RWD., § 67 BGB.) übertragenen Ansprüche verlustig gehen lasse. Da aber die Leistungen der Sozialversicherungsträger von der Allgemeinheit der Versicherten oder Beitragspflichtigen, im Grunde genommen also vom gesamten deutschen Volk, und die Leistungen der Privatversicherungsgesellschaften von einem großen Teil der Allgemeinheit aufgebracht würden, so ergebe sich, daß durch den Haftungsausschluß gerade ein Machtmißbrauch zu Lasten der Allgemeinheit getrieben werde. Andererseits benachteilige es den Fluggast nicht, wenn der Haftungsausschluß als Machtmißbrauch für rechtsunwirksam erklärt werde, da er oder seine Hinterbliebenen ihre Befriedigung durch die gesetzlichen Leistungen der Berufsgenossenschaft erhielten. Diese Ausführungen sind nicht geeignet, die Auffassung des Vorderrichters als rechtsirrig darzutun. Sie gehen bereits insofern von unzutreffenden Voraussetzungen aus, als in der privaten Unfallversicherung ein gesetzlicher Anspruchsübergang nach § 67 BGB. nicht eintritt, da diese Bestimmung nur für die Schadensversicherung gilt, andererseits die Leistungen der Berufsgenossenschaften nicht von der Allgemeinheit der Versicherten, sondern von den Unternehmern aufgebracht werden. Aber auch im übrigen können sie keinen Machtmißbrauch dattun, der es rechtfertigte, den Haftungsausschluß als unwirksam anzusehen. Als Verstoß wider die guten Sitten, der die entsprechenden Vertragsbestimmungen nichtig macht, ist es in der Rechtsprechung angesehen worden, wenn der Inhaber einer Vormachtstellung diese dazu mißbraucht, dem allgemeinen Verkehr aus Eigennuß unbillige Opfer aufzuerlegen, indem er insbesondere den Vertragsgegner nötigt, auf ein Schutzrecht zu verzichten, das ihm das Gesetz zugedacht hat (vgl. dazu RGZ. Bd. 99 S. 107, Bd. 103 S. 82, Bd. 106 S. 386, Bd. 115 S. 218, Bd. 117 S. 102). Grundsätzlich kann aber von einem derartigen Machtmißbrauche nur dann die Rede sein, wenn die angeblich eigennützige Handlung dem jeweiligen Vertragsgegner gegenüber in die Erscheinung tritt und ihm als einem Gliede des allgemeinen Verkehrs unbillige Opfer zumutet. Darum aber handelt es sich hier gerade nicht; denn es bleibt, wie der Vorderrichter feststellt,

an Stelle der gesetzlichen Haftung die vertragliche bestehen und wird durch die Unfallversicherung noch verstärkt. Denkbar wäre es allerdings auch, daß durch Vertragschlüsse in Ausnutzung der Vormachtstellung eine Sittenwidrigkeit gegenüber einem außenstehenden Dritten begangen wird, welche die betreffenden Vertragsbestimmungen nichtig machen könnte. Das könnte bei Ausschluß einer gesetzlichen Haftung, an deren Stelle eine weitgehende, noch durch Versicherung verstärkte vertragliche Haftung gegenüber dem Vertragsgegner gesetzt wird — so daß eine Unsitlichkeit des Geschäfts nach Wesen und Inhalt offensichtlich nicht gegeben ist — nur dann in Frage kommen, wenn der — von beiden Vertragsteilen verfolgte — Zweck gerade die Schädigung des Dritten wäre. Dazu aber stellt der Vorderrichter ausdrücklich fest, es bestehe kein Anhalt dafür, daß die Vertragsteile die Haftung ausgeschlossen hätten, um der Klägerin den Rückgriff unmöglich zu machen.

Weiter verweist die Revision darauf, daß es sich bei dem Fluge nach der Feststellung des Kammergerichts um eine „internationale Beförderung“ im Sinne des Warschauer Abkommens gehandelt habe, daß aber nach diesem durch Veröffentlichung im Reichsgesetzblatt zu einem Bestandteil der deutschen Gesetzgebung gewordenen Abkommen der Ausschluß der Haftung nur möglich sei, wenn der Luftfrachtführer beweise (Art. 20), daß „er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten“, während nach Art. 23 jede Bestimmung des Beförderungsvertrages, durch welche die Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise ausgeschlossen oder die in dem Abkommen bestimmte Haftsumme herabgesetzt werden solle, nichtig sei. Sie meint, das Kammergericht habe den Entlastungsbeweis für unerheblich erklärt, weil ein „gesetzlicher Schadenersatzanspruch“ nicht bestehe, ein solcher vielmehr durch den zwischen dem Fluggast und der Beklagten geschlossenen Beförderungsvertrag ausgeschlossen sei, und erklärt die Auffassung des Vorderrichters, daß die einzelnen Staaten berechtigt sein sollten oder wollten, diese zwischenstaatliche Vereinbarung durch innerstaatliches Recht abzuändern, für rechtsirrig. Bei diesen Ausführungen verkennt jedoch die Revision die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts. Es erklärt nicht, daß ein „gesetzlicher Schadenersatzanspruch“ durch den abgeschlossenen Beförderungsvertrag ausgeschlossen worden sei, und auch nicht, daß

die Einzelstaaten das zwischenstaatliche Abkommen durch innerstaatliche Gesetze abändern könnten; vielmehr ist es der Meinung, daß das Warschauer Abkommen überhaupt keinen „gesetzlichen“ Schadensersatzanspruch im Sinne des § 1542 RWD. gewähre, sondern immer nur kraft eines Vertrages über eine internationale Beförderung zur Geltung komme und daß Ansprüche, die das Gesetz auf Grund dieses Vertrages gebe, immer vertragliche seien. Es hält daher zwar das Warschauer Abkommen für anwendbar auf die Ansprüche der Hinterbliebenen gegen die Beklagte, sieht diese Ansprüche aber als nicht nach § 1542 RWD. übergegangen an, weil sie nicht auf gesetzlicher, sondern auf vertraglicher Grundlage beruhen. Diese Ermägungen lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Einen „gesetzlichen“ Schadensersatzanspruch i. S. des § 1542 RWD. gewährt z. B. — ähnlich wie etwa die §§ 823 fgl. BGB., das Reichshaftpflichtgesetz und die §§ 7, 18 RFG. — auch § 19 LuftWG. Dort wird der Anspruch auf Ersatz des Schadens allgemein, unabhängig von dem Vorhandensein eines Vertrages, gewährt. Das Warschauer Abkommen dagegen ist immer nur auf Grund eines Vertrages über eine zwischenstaatliche Beförderung anzuwenden. Die Ersatzansprüche, die es gewährt, können stets nur auf Grund dieses Vertrages erhoben werden. Es ist daher zutreffend, wenn der Berufungsrichter sie als vertragliche, nicht als gesetzliche Ansprüche ansieht, und zwar unabhängig davon, ob, wie hier, die Ansprüche noch ausdrücklich in den Vertrag aufgenommen worden sind oder nicht. Der Vorderrichter verneint daher die Anwendbarkeit des § 1542 RWD. mit Recht deshalb, weil es sich nicht um „gesetzliche“, sondern um vertragliche Schadensersatzansprüche handelt, nicht aber, wie die Revision meint, deshalb, weil der gesetzliche Anspruch vertraglich ausgeschlossen sei. Im übrigen würde es sich, selbst wenn man, entgegen der Meinung des Berufungsgerichts, annehmen wollte, der Vertrag habe die Vorschriften des Warschauer Abkommens als solche ausschalten wollen, nicht um einen Ausschluß dieser Bestimmungen, sondern um ihre ausdrückliche Übernahme in den Vertrag selbst handeln. Da jedenfalls das angefochtene Urteil gar nicht annimmt, daß der Vertrag die Bestimmungen des Warschauer Abkommens über die Haftung des Luftfrachtführers ausgeschlossen habe, vielmehr die Anwendbarkeit des Abkommens bejaht, geht der Hinweis der Revision auf Art. 23 des Abkommens fehl; er bedarf daher keiner weiteren Erörterung.

Die Revision vertritt weiterhin die Auffassung, die Ansprüche aus der Unfallversicherung seien zum mindesten entsprechend wie „gesetzliche Schadenersatzansprüche“ zu behandeln, sie seien in Wirklichkeit sogar eine als Abwandlung und Ersatz eingefegte Umformung der auf Gesetz beruhenden Schadenersatzansprüche. Bei ihren Erörterungen hierzu hält sie die Haftpflichtversicherung und die Unfallversicherung nicht voll auseinander. Nach § 29 LuftWG. a. F. mußte der Unternehmer eines Luftfahrtunternehmens zur Sicherung der Schadenersatzforderungen vor Erteilung der Genehmigung nachweisen, daß er in einer ihm bekanntzugebenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder Sicherheit geleistet hatte. Diese Haftpflichtversicherung konnte und sollte die Haftung keineswegs, wie die Revision meint, durch etwas anderes ersetzen; sie konnte und sollte vielmehr nur die Ersatzansprüche sichern. Dem Geschädigten oder seinen Hinterbliebenen konnte sie überhaupt keine neuen unmittelbaren Ansprüche verschaffen, insbesondere keine „gesetzlichen“ Schadenersatzansprüche. Die Unfallversicherung aber war zur Unfallzeit vorgeschrieben durch Ziff. 7 der Auflagen für deutsche Luftfahrtunternehmen, die mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers Fluglinien des öffentlichen Verkehrs betreiben (abgedruckt bei Schleicher Luftverkehrsgesetz 1. Aufl. S. 307). Danach hatte das Luftfahrtunternehmen, sofern es durch Vereinbarung mit den von ihm zu befördernden Personen diesen gegenüber seine Haftpflicht (§§ 19 fgl. LuftWG.) ausschloß, zu Gunsten dieser Personen eine Unfallversicherung zu näher bestimmten Sätzen abzuschließen. Der Abschluß dieser Versicherung war — entgegen der Meinung der Revision — nicht Voraussetzung für den Luftfahrtbetrieb und nicht die Grundlage des Beförderungsvertrages, sondern Voraussetzung des behördlichen Einverständnisses mit der Haftungsbeschränkung. Von einer „Umwandlung“ der Haftung des Luftfahrtunternehmens in eine Unfallversicherung, von der die Revision spricht, kann aber keine Rede sein. Die in den Beförderungsbedingungen vorgesehene Haftung als solche wurde durch den Abschluß der Versicherung nicht berührt; vielmehr sollte es, wie § 3 des Versicherungsvertrages vom 1. Januar 1935 und die Bestimmungen der Versicherungsbedingungen über die Zahlung der Versicherungssumme zeigen, ersichtlich im Belieben des Fluggastes (oder seiner Hinterbliebenen) stehen, ob er die Versicherung „zur Ausgleichung der Haftung“ annehmen wolle. Der Anspruch aus der Unfallversicherung

aber wäre, selbst wenn er den Hinterbliebenen unmittelbar zustehen würde, weder ein „gesetzlicher“ Anspruch noch ein Schadenersatzanspruch und keinesfalls eine „Umformung“ eines solchen. Es besteht auch keine Möglichkeit, einen Anspruch, der kein gesetzlicher Schadenersatzanspruch ist, im Rahmen des § 1542 R.W.O. „entsprechend“ zu behandeln.

Schließlich bekämpft die Revision die Auffassung des Kammergerichts, daß die Unfallversicherung „gar nicht zu Gunsten der Klägerin, sondern zu Gunsten der Fluggäste und ihrer Hinterbliebenen abgeschlossen worden sei“; sie ist der Meinung, diese Auffassung stehe mit dem Wortlaut der Versicherungsbedingungen in Widerspruch, aus deren § 8 III 1 der Anspruchsberechtigte klar und eindeutig zu entnehmen sei. Diese Bestimmung besagt:

Im Todesfall erfolgt die Zahlung der Versicherungssumme an diejenigen Personen, die nach Artikel 18 bis 21 der Allgemeinen Beförderungs-Bedingungen für den Luft-Personen- und -Gepäckverkehr des versicherten Unternehmens zur Geltendmachung von Haftpflichtansprüchen berechtigt sein würden.

Daß sich aus dieser Vorschrift die Anspruchsberechtigung der Klägerin ergebe, kann der Revision nicht zugegeben werden. Die Klägerin könnte nach dem Ausgeführten zur Erhebung von Haftpflichtansprüchen „nach Artikel 18 bis 21 der Beförderungsbedingungen“ niemals berechtigt sein. Denn diese Bestimmungen schließen gesetzliche Ansprüche des Fluggastes, die auf dem Wege über § 1542 R.W.O. auf die Klägerin hätten übergehen können, gerade aus (Art. 18 § 5) und begründen lediglich rechtsgeschäftliche, vertragliche Ansprüche, die einem selbsttätigen Übergang auf die Klägerin entzogen sind. Durchaus unmöglich ist es aber, die Vorschrift des § 8 III 1 der Versicherungsbedingungen etwa dahin zu verstehen, daß dort die Personen gemeint sein sollten, die Haftpflichtansprüche haben würden, wenn diese nicht durch Art. 18 § 5 der Beförderungsbedingungen ausgeschlossen wären. Vielmehr ergeben Wortlaut und Zusammenhang eindeutig und klar, daß nur diejenigen Personen gemeint sind, welche die ihnen durch die Art. 18 bis 21 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen gewährten Haftpflichtansprüche haben und geltend machen könnten, wenn sie nicht zu deren Ausgleich die Unfallversicherung annähmen. Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Unfallversicherung nicht zu Gunsten der Klägerin abgeschlossen

worden ist, läßt sich daher ebensowenig beanstanden wie seine Folgerung, daß die Klägerin keinerlei Rechte aus dem Versicherungs-  
vertrage herleiten kann.

Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, daß das Ergebnis, zu dem der Berufungsrichter gelangt, „unmöglich“ sei, womit sie erkennbar zum Ausdruck bringen will, daß es der Billigkeit widerspreche. Ob eine Berufsgenossenschaft wegen ihrer Leistungen ein Rückgriffsrecht hat, hängt allgemein von dem regelmäßig mehr oder minder zufälligen Umstande ab, ob der bei ihr Versicherte nach anderen gesetzlichen Vorschriften Ersatz eines Schadens beanspruchen könnte. Überdies ist zu berücksichtigen, daß der Fluggast in Wahrheit mit dem Flugpreis und in ihm enthalten die Prämien für die zu seinen und seiner Hinterbliebenen Gunsten abgeschlossene Unfallversicherung bezahlt, weiter aber auch, daß im Hinblick auf die Beschränkung der Leistungen der Berufsgenossenschaften wie auch der Leistungen des Luftfrachtführers und seiner Versicherungsgesellschaft eine Doppelentschädigung des Fluggastes oder seiner Hinterbliebenen praktisch regelmäßig nicht in Frage kommen wird.

Für die Annahme einer Haftung der Beklagten auf Grund des § 826 BGB. fehlt es an jedem Anhaltspunkte. Daß ein Machtmißbrauch vorläge, der den Haftungsausschluß nach § 138 BGB. als nichtig erscheinen lassen könnte, ist bereits oben verneint worden. Aus den dort erörterten Gesichtspunkten kann auch ein Handeln gegen die guten Sitten im Sinne des § 826 BGB. nicht festgestellt werden, zumal da nach den Feststellungen des Vorderrichters kein Anhalt dafür besteht, daß die Vertragsteile die gesetzliche Haftung ausgeschlossen hätten, um der Klägerin Rückgriffsansprüche zu nehmen.