

4. Begriff des „Sinkens“ bzw. „Versinkens“ bei einer mit der Klausel „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall“ geschlossenen Seeversicherung.

§. G. B. Art. 855.

Bremer Bedingungen von 1875 §. 16.

Allg. Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 §. 104.

I. Civilsenat. Urth. v. 15. November 1882 i. S. Rhein.-Westf. Rückversicherungs-gesellschaft (Bekl.) w. S. & L. (Kl.) Rep. I. 403/82.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Aus den Gründen:

„Die Versicherung, auf Grund deren die Beklagte von den Klägern wegen einer Beschädigung der versicherten Ware — Roggen und Gerste — in dem Rahne „Zwei Gebrüder“ in Anspruch genommen wird, ist nach den revidierten Bremer Seeversicherungs-Bedingungen von 1875 mit der Klausel „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall“ geschlossen, und es ist zwischen den Parteien allein streitig, ob einer der nach dem zweiten Absätze des §. 16 dieser Bedingungen der Strandung gleich zu achtender Unfälle vorliegt, nämlich Kentern, Versinken, Scheitern und Verbrennen des Schiffes, sowie Schade am Schiffe durch Eis oder Kollision, wenn derselbe so bedeutend ist, daß sich die Beschädigung der Güter daraus erklären läßt.

Unstreitig ist nun der gedachte Rahn im Fahrwasser der Weser unweit Eiskleth auf einen harten Gegenstand gestoßen und insolge dessen so stark leck geworden, daß es unmöglich war, das eindringende Wasser

durch Pumpen zu bewältigen, weshalb der Schiffer, um einen Totalverlust zu verhüten, den Kahn sofort nach dem Ufer zu in flacheres Wasser dirigierte, dort auf den Grund setzte und mit Trossen am Lande befestigte. Bei der steigenden Flut wurde dann aber der Kahn dennoch so vollständig vom Wasser überspült, daß sogar das auf seinem Verdeck befindliche etwa vier Fuß hohe Zelt noch einen Fuß unter Wasser stand, was sich auch nach Ausföhrung der unter Anleitung des Agenten der Affekuradeurs zur Hebung des Schiffes mittels zweier Leichter, an welche es befestigt wurde, vorgenommenen Maßregeln bei jeder folgenden Flut wiederholte, während bei Ebbe gelöscht werden konnte.

In diesem Thatbestande findet der Berufungsrichter ein Versinken des Kahnes im Sinne des angeführten §. 16. Der ihm dieserhalb von der Revisionsklägerin gemachte Vorwurf einer unrichtigen Auslegung und eines Verkennens des Begriffes „Versinken“ und „Sinken“ ist für unbegründet zu erachten.

Der Berufungsrichter geht mit Recht davon aus, daß die durch den zweiten Absatz des §. 16 der Bremer Seeversicherungs-Bedingungen von 1875 erfolgte Erweiterung der Haftpflicht des Affekuradeurs dem §. 18 der älteren Bedingungen von 1854 gegenüber durch den Schlußsatz des ersten Absatzes des Art. 855 H.G.W. veranlaßt sei, welcher in dem §. 104 Abs. 2 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 und in dem §. 16 Abs. 2 der Bremer Bedingungen von 1875 zwar nicht seinem ganzen Inhalte nach, aber doch zu einem erheblichen Theile, insbesondere auch hinsichtlich der Gleichstellung des Sinkens mit der Strandung von den Affekuradeurs adoptiert sei, wobei aus der Entstehungsgeschichte der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 nachgewiesen wird, daß die Verschiedenheit des im Gesetze gebrauchten Ausdruckes „Sinken“ und des Ausdruckes „Versinken“ in den Bedingungen für den vorliegenden Rechtsstreit unerheblich sei, weil man sich von seiten der Versicherer durch diese Änderung nur vor der Auslegung sichern wollte, daß es schon ein Sinken sei wenn das Schiff infolge eines Leckes nur einen um wenige Fuß oder nur gar Zoll größeren Tiefgang annehme, sich dann aber in diesem halte oder gehalten werde. Indem der Berufungsrichter sodann, unter Bezugnahme auf die Entscheidung des R.O.H.G.'s Bd. 3 S. 88 und 89, ganz richtig erwägt, daß, soweit die hier fragliche Bestimmung der Bedingungen auf einer dem Handelsgesetzbuche entnommenen Bestimmung

beruhe, die der Auslegung dieses Gesetzes zum Grunde liegenden Interpretationsregeln anzuwenden seien, weist er zutreffend darauf hin, daß zur Motivierung des Antrages, das Kentern, Scheitern und Sinken des Schiffes als der Strandung verwandte Fälle dieser gleichzustellen, das Beispiel eines vom Eise durchschnittenen und dann nahe der Küste in flachem Wasser gesunkenen Schiffes (in welchem Falle die Güter gewöhnlich nur in sehr beschädigtem Zustande gerettet würden) aufgestellt und hierin ein weit erheblicher Seeunfall als eine einfache Strandung gefunden ist. (Vgl. Protokolle S. 4366.) Hieraus folgert der Berufungsrichter mit Recht, daß die gesetzliche Gleichstellung des Sinkens mit der Strandung auf der auch im ersteren Falle anzunehmenden bedeutenden Verletzung des Schiffes beruht, welche zugleich mutmaßlich oder leicht eine Beschädigung der in dem Schiffe verladnen Güter zur Folge hat. Ebenso richtig ist es aber auch, wenn der Berufungsrichter das Wesentliche des Sinkens oder Versinkens des Schiffes im Sinne des Gesetzes (und mithin zugleich der, die Bestimmung des letzteren insoweit adoptierenden Bedingungen) in dem — im vorliegenden Falle eingetretenen — Vorgange findet, daß das Schiff in Folge seiner (durch das Eindringen des Wassers vermöge des entstandenen Leckes verursachten) allzugroßen Schwere seine Schwimmfähigkeit, d. h. die Fähigkeit, von dem das Schiff umgebenden Wasser getragen zu werden, in dem Maße verliert, daß es mit dem ganzen Schiffsrumpfe einschließlich des Verdeckes unter die Oberfläche des Wassers gerät. Denn gerade dieses Unter-Wasser-Geraten des ganzen Schiffsrumpfes, insbesondere des Verdeckes ist das mutmaßlich auch die Beschädigung der Güter bewirkende Ereignis, während in dieser Beziehung der Umstand, ob auch die Masten mit unter dem Wasser verschwinden oder nicht, unerheblich zu sein pflegt. Ebenso unerheblich ist es, wenn — wie die Beklagte behauptet — bei eingetretener Ebbe das Verdeck des Rahnes wieder über den Wasserspiegel hervorragte, da dies nicht etwa durch die Fähigkeit des Schiffes, vom Wasser getragen zu werden, sondern nur durch die Unmöglichkeit, weiter in den Grund, auf welchen das Schiff gesetzt war, einzudringen, und durch den zeitweiligen niedrigen Stand des das Schiff umgebenden und überflutenden Wassers bewirkt wurde, wie denn auch die einmal eingetretene Beschädigung der Güter durch das Wasser, mit welchem der Schiffsräum sich vorher bereits angefüllt hatte, dadurch nicht beseitigt wurde.

Die Behauptung der Revisionsklägerin, daß die Annahme des Sinkens oder Versinkens bei einem Schiffe, welches zur Ebbezeit über dem Wasser hervortrage, gegen den Sprachgebrauch verstoße, wird schon durch die auch bereits vom Berufungsrichter für das Gegenteil in Bezug genommenen bei den, von der Beklagten als echt anerkannten Belegen zur Dispache befindlichen von dem Agenten der Affekuradeurs selbst ausgestellten Frachtbriefe widerlegt, mit welchen die beschädigte Ware den Klägern nach ihrer Löschung mittels anderer Leichterfahrzeuge übersandt wurde, indem hierin die Ware als diejenige „aus dem gesunkenen Rahne“ bezeichnet wird.

Wenn endlich die Revisionsklägerin noch hervorhebt, daß das Sinken eines Schiffes als Totalverlust anzusehen sei, von einem solchen aber in einem Falle der vorliegenden Art keine Rede sein könne, so trifft auch dies nicht zu. Denn das Sinken begründet keineswegs unter allen Umständen einen Totalverlust des Schiffes oder der Güter. Nach Art. 858 H.G.B. liegt ein solcher vielmehr nur dann vor, wenn dieselben unrettbar (d. h. ohne Aussicht auf Wiedererlangung) gesunken sind, weil erfahrungsmäßig gesunkene Schiffe mitunter ohne unverhältnismäßig große Kosten wieder gehoben werden können. (Vgl. Protokolle S. 3354.) Daß diese Möglichkeit thatsächlich bei einem Schiffe, welches nur zur Zeit der Flut auch mit seinem Verdeck unter Wasser liegt, in der Regel eher vorhanden sein wird, als bei einem in tieferem Wasser gesunkenen und fortwährend unter Wasser bleibenden Schiffe, ist für den Begriff des Sinkens oder Versinkens an sich unerheblich.“ . . .