

32. 1. Zu den Begriffen der „nautischen Berrichtungen“ eines Rahnschiffers und der „gehörigen Bemannung“ eines Rahns.
2. Braucht bei der Kaskoversicherung eines Rahns der Versicherer für Schäden, die durch die Schiffsmannschaft verschuldet sind, nicht zu haften, wenn er sich von der Haftung für die durch Verschulden des Rahneigners verursachten Schäden freigezeichnet hat?

I. Zivilsenat. Ur. v. 20. April 1921 i. S. B. Affek.-Gej. (Bekl.)
w. S. (Rl.). I 321/20.

I. Landgericht Hamburg, Kammer f. Handelsfachen. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Der mit Kies beladene Kahn des Klägers ist am 6. Mai 1917 im Hamburger Hafen, als er bei den St. Pauli Landungsbrücken am elektrischen Kran zur Löschung festgemacht hatte, bei fallendem Wasser auf einen dort stehenden, unter Wasser befindlichen Spundpfahl geraten und gesunken. Das Kasko war bei der Beklagten versichert. Der Kläger verlangt Erstattung seines Schadens und Feststellung, daß die Beklagte von ihm Ersatz der Vergungskosten nicht zu anspruchen hat.

Die Vorinstanzen erklärten den Schadenserfaz dem Grunde nach

für berechtigt und gaben dem Feststellungsanspruch statt. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

1. Das Berufungsgericht hat die Frage, ob der Kläger durch Hinlegen seines Rahns an die Unfallstelle ein Verschulden begangen hat, das seinen Ansprüchen aus der Versicherung gemäß § 4a der Allgemeinen Bedingungen der Police entgegensteht, zutreffend von dem Gesichtspunkt aus geprüft, ob der Kläger bei der Sorgfalt, welche er in seinem Verhältnis zur Beklagten anzuwenden verpflichtet war, die Gefährdung des Rahns an der Unfallstelle voraussehen konnte. Dabei ist zu beachten, daß dieses Hinlegen des Rahns an jene Stelle nicht etwa zu den administrativen, sondern zu den nautischen Verrichtungen des Klägers im Sinne von § 4a Abs. 2 der Policebedingungen gehörte. Somit ist, da eine böslische Handlungsweise des Klägers nicht in Frage steht, nur zu untersuchen, ob sein Verhalten als grobe Fahrlässigkeit anzusprechen ist. Die Verneinung dieser Frage seitens des Berufungsgerichts wird durch seine tatsächlichen Feststellungen gerechtfertigt. Zutreffend weist das Berufungsgericht daraufhin, daß der Kläger schon aus dem Umstande, daß an der Stelle sich ein Krahn befand, annehmen durfte, daß die Stelle zum Anlegen von Wasserfahrzeugen bestimmt und geeignet war. Und zwar durfte er diese Annahme auf den unter der Brücke befindlichen Teil des Fahrwassers insofern ausdehnen, als er auch dort mit dem Vorhandensein eines die Schifffahrt gefährdenden Spundpfahls nicht zu rechnen brauchte. Denn es handelt sich dort um einen Teil der offenen Fahrstraße, der gerade unter der Brücke dicht an der Raimauer entlang befahren zu werden pflegt. Auch durfte sich der Kläger auf die Mitteilung der Ladungsempfängerin, daß die behördliche Erlaubnis zum Entlöschten eines Rahns an jener Stelle erteilt sei, unter den obwaltenden Umständen verlassen und daraus gleichfalls schließen, daß eine Gefährdung des Rahns durch die Beschaffenheit des Platzes selbst nicht zu befürchten war. . . .

2. Sollte die Vertäuerung des Rahns nicht sachgemäß, insbesondere das Tau am Vorderstieben zu straff gespannt gewesen sein, und sollte hierfür der Kläger selbst verantwortlich sein, so würde, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, dies Versehen als ein nautisches Verschulden anzusprechen sein und an sich nicht als grobe Fahrlässigkeit im Sinne von § 4a Abs. 2 der Policebedingungen erachtet werden können. Denn bei ordnungsmäßiger Handhabung durfte der Kläger erwarten, daß sein an Bord des Rahns zurückgelassener Schiffsmann entsprechend dem Fallen oder Steigen des Wassers die Vertäuerungen jeweils lockern oder anziehen würde. Nur wenn der Kläger wußte oder nach der Sachlage damit rechnen mußte, daß während seiner

Abwesenheit auch sein Schiffsmann den Kahn verlassen würde, und wenn er trotzdem keine Vorsorge zur rechtzeitigen Boderung der Vertäuung getroffen haben sollte, könnte möglicherweise aus der Art der Vertäuung ein grobes Verschulden des Klägers selbst hergeleitet werden. Nach dieser Richtung sind aber keine ausreichenden Angaben in der Berufungsinstanz gemacht worden.

3. Nach § 4c der Policebedingungen haftet die Beklagte nicht für Schäden, die daraus entstanden sind, daß das Schiff nicht gehörig bemannt ist. Das Berufungsgericht faßt diese Vorschrift zu eng auf, wenn es sie nur auf die Bemannung während der Reise und der eigentlichen Navigierung des Schiffs beziehen will, da damit die einer Schiffsmannschaft der fraglichen Art obliegenden nautischen Verrichtungen nicht erschöpft sind. Wenn der Kahn des Klägers, wie nach den Feststellungen des Berufungsgerichts anzunehmen ist, an der betreffenden Liegestelle zu seiner Sicherheit einer ständigen Obhut durch mindestens eine Persönlichkeit bedurfte, die bereit und imstande war, den zu gewärtigenden Gefährdungen des Schiffs durch geeignete nautische Maßnahmen zu begegnen, so gehörte das Vorhandensein einer solchen Persönlichkeit zur zehörigen Bemannung des Kahns. Dem hat der Kläger auch insofern Rechnung getragen, als er zu der maßgeblichen Zeit seinen auf dem Kahn bediensteten erwachsenen Sohn mit der Bewachung des Fahrzeugs an seinem Liegeplatz beauftragte. Nun besagt aber die Vorschrift in § 4c der Versicherungsbedingungen, wonach der Versicherer von der Haftung für die durch nicht gehörige Bemannung des Schiffs entstandenen Schäden befreit ist, nach ihrem Sinn und Zweck nur, daß seitens des versicherten Schiffseigners die erforderliche Mannschaft gestellt und alles sonst Sachdienliche getan werden muß, um eine gehörige Bemannung des Kahns aufrecht zu erhalten. Ist dies, wie solches hier unbestritten der Fall ist, geschehen, so ist im Verhältnis der Parteien der Kahn im Sinne von § 4c der Versicherungsbedingungen gehörig bemannt und wird daran durch eine ohne Wissen oder Willen des Klägers eingetretene vorübergehende Abwesenheit des mit dem Schiffsdienst beauftragten Schiffsmanns nichts geändert.

4. In § 4a der Versicherungsbedingungen heißt es: „Der Versicherer haftet nicht: für Schäden, die von dem Versicherungsnehmer vorsätzlich oder fahrlässig verursacht sind. Der Versicherungsnehmer, welcher sein Schiff selbst führt, behält jedoch seinen Anspruch auf Ersatz des Schadens auch dann, wenn dieser durch sein eigenes nautisches Verschulden verursacht ist (es sei denn, daß ihm eine bössliche Handlungsweise oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt). . . .“

Die Revision will diese Bestimmung entsprechend auch auf das Verschulden eines Erfüllungsgehilfen des Versicherungsnehmers anwenden. Dem kann aber nicht zugestimmt werden. Die Frage, ob und inwieweit

die Vorschriften des Versicherungsrechts über die Befreiung des Versicherers von der Haftung für einen Schaden, der von dem Versicherungsnehmer vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird (vgl. §§ 130, 61, 6 VersVG.), auf den Erfüllungsgehilfen des Versicherungsnehmers auszudehnen sind, ist zweifelhaft und bestritten (Leipz. J. 1907 Sp. 483; Gerhard-Manes VersVG. § 130 Anm. 3, Anm. 1 Abs. 4, § 61 Anm. 4; Voigt, Seeversicherungsrecht S. 411). Mit Recht aber nimmt das Berufungsgericht an, daß jedenfalls die hier maßgebende Klausel keine Ausdehnung auf solche Fälle verträgt, wo das Verschulden bei den Angestellten des Versicherungsnehmers liegt, da es zum Wesen einer Kaskoversicherung der hier fraglichen Art gehört, daß der Versicherungsnehmer nicht zum wenigsten auch gegen solche Schäden gedeckt ist, die durch Verschulden seiner Schiffsmannschaft verursacht sind. Es ist daher für den gegenwärtigen Streitfall ohne Bedeutung, ob der Schaden ganz oder teilweise vermieden sein würde, wenn der Sohn des Klägers zu der fraglichen Zeit an Bord des Rahns gewesen wäre und seine Dienstobliegenheiten gehörig erfüllt hätte.