

13. 1. Zum Begriffe des „äußeren Ereignisses“ im Sinne von § 58 Abs. 2 der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen von 1919.

2. Ist es für die Haftungsbefreiung des Versicherers wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes nach § 58 Abs. 1 das. von Bedeutung, ob die für den Schadensfall ursächliche fehlerhafte Beschaffenheit des Schiffes auch bei pflichtmäßiger Sorgfalt des Versicherten nicht vermeidbar war?

Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen von 1919 (A.D.S.)  
§ 58. HGB. § 821.

I. Zivilsenat. Ur. v. 27. November 1926 i. S. B. & Co. (Kl.)  
m. R.-Versicherungs-A.-G. u. Gen. (Bekl.). I 112/26.

I. Landgericht Bremen, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Der für die Klägerin im Jahre 1922 auf der Germaniaverft in Kiel neuerbaute Motorschoner „Christel B.“ verließ den Bauhafen auf seiner ersten Reise am 7. Oktober 1922 in Ballast mit der Bestimmung nach St. Nicholas (La Plata). Er erreichte den Bestimmungshafen ohne Unfall und versiegelte von hier am 10. Dezember 1922 mit einer Maisladung nach den Azoren für Order. Am 12. Dezember lief er Montevideo an und setzte noch am gleichen Tage die Reise fort. Während der nächsten Reisetage arbeitete das Schiff schwer in hoher Dünung bei südlichen Winden in der Stärke 3—6. Am 19. Dezember 1922 wurden vormittags gegen 9 Uhr 9 Fuß Wasser im Raum gepellt, nachdem das Schiff am Tage vorher noch dicht befunden worden war. Nach Anlaufen von Rio de Janeiro als Nothafen wurde festgestellt, daß ein Niet an der Backbordbilge fehlte und dadurch das Wasser in das Schiff eingedrungen war.

Das Rasko, Motor und Kajüte nebst Einrichtung und Inventar der „Christel B.“ waren bei einer Reihe von Versicherungsgeellschaften, darunter auch den Beklagten, versichert. Die Klägerin verlangt von ihnen den auf sie entfallenden Schadensanteil. Die Beklagten, welche die in § 58 A.D.S. für den Fall von Seeuntüchtigkeit des Schiffes ausgesprochene Haftungsbefreiung für sich in Anspruch nehmen, fordern widerklagend Rückzahlung des von ihnen auf große Haverei geleisteten vorläufigen Einschusses.

Landgericht und Oberlandesgericht haben der Widerklage entsprochen und die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin blieb erfolglos.

Gründe:

Zutreffend geht das angefochtene Urteil in Übereinstimmung mit dem Landgericht davon aus, daß dem Versicherer, wenn er bei einer Kasfoversicherung gemäß § 58 der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen von 1919 seine Haftungsbefreiung wegen Seeuntüchtigkeit des versicherten Schiffes geltend machen will, zunächst der Beweis obliegt, daß der Schadensfall nicht in ursächlichem Zusammenhang mit einem äußeren Ereignis steht. Ist dieser Beweis geführt, so tritt die Vermutung des § 58 Abs. 2 A.D.S. ein, daß der Schaden durch die im Absatz 1 als haftungsbefreiend genannte Tatsache der Seeuntüchtigkeit verursacht worden sei. Es ist dann Sache des Versicherungsnehmers, zu beweisen, daß entgegen der vertraglichen Vermutung Seeuntüchtigkeit nicht die Ursache des Schadens war.

Daß bei der Entstehung des Schadens ein äußeres Ereignis mitgewirkt habe, ist vom angefochtenen Urteil mit den Gründen des erstinstanzlichen Richters verneint worden. Dieser hatte festgestellt, daß die „Christel B.“ seit der Ausreise von Montevideo nur von den gewöhnlichen Gefahren der Seeschifffahrt, denen ein seetüchtiges Schiff gewachsen sein müsse, bedroht gewesen sei. Wenn das Berufungsgericht danach das Mitwirken eines äußeren Ereignisses bei dem Seeunfall verneint, so liegt keine Verkennung des Begriffs „äußeres Ereignis“ im Sinne von § 58 A.D.S. vor.

Seetüchtigkeit bedeutet im allgemeinen nach herrschender Anschauung (vgl. Ritter, Seeversicherung, § 58 Anm. 5 und die dort Angeführten) die Fähigkeit des Schiffes, die gewöhnlichen, unvermeidlichen Gefahren der in Aussicht genommenen Seefahrt zu bestehen. Die Seetüchtigkeit eines Schiffes hängt somit im wesentlichen von seiner Beschaffenheit, seiner Einrichtung und Ausrüstung ab. Wenn nun die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen von 1919 in § 58 das Mitwirken eines äußeren Ereignisses bei der Entstehung eines Schadens als ein Beweisanzeichen dafür verwerten, daß Seeuntüchtigkeit, also die dem Schiff eigentümliche Beschaffenheit, für den Schaden nicht ursächlich gewesen ist, so stellen sie den Begriff des „äußeren Ereignisses“ und des durch

die Beschaffenheit des Schiffes bedingten Ereignisses einander gegenüber. Ähnlich brachten die Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 bei der in der alten Fassung ihres § 70 enthaltenen Beweisregel den Begriff des „außerordentlichen Elementarereignisses“ und des „besonderen Seeunfalls“ zu dem durch Seeuntüchtigkeit bedingten Ereignis in Gegensatz (vgl. Voigt, A.S.B. 1867 S. 440). Daraus läßt sich für die Begriffsbestimmung des „äußeren Ereignisses“ im Sinne von § 58 A.D.G. entnehmen, daß hierunter ein solches Ereignis, eine solche Seegefahr verstanden werden muß, die geeignet sind, einem in See gesandten und zum Bestehen der gewöhnlichen und unvermeidlichen Seegefahren tauglichen Schiffe Schaden zuzufügen, die also den bei einem solchen Schiffe eingetretenen Schaden erklärlich erscheinen lassen (vgl. auch Ritter a. a. O. Anm. 35). Es läßt sich nicht erkennen, daß das Berufungsgericht von einer anderen Auffassung des Begriffes des „äußeren Ereignisses“ ausgegangen wäre. Die Revision erhebt insoweit auch keinen Angriff.

Nachdem das angefochtene Urteil verneint hat, daß bei dem Schadensfall ein äußeres Ereignis mitgewirkt habe, gelangt es weiter zu dem Ergebnis, daß die danach Platz greifende Vermutung des § 58 Abs. 2 A.D.G. nicht widerlegt sei. Entsprechend der Behauptung der Klägerin unterstellt es, der Unfall der „Christel B.“ beruhe darauf, daß ein infolge zu raschen Erfaltens spröde gewordenes Niet oder ein Niet, das aus einem anderen in seiner Beschaffenheit liegenden Grunde der beanspruchten Spannung nicht gewachsen war, während der Reise herausgefallen sei und so der See das Eindringen in den Schiffsraum ermöglicht habe. In dem Vorhandensein eines solchen, der Gefahr der Voderung und des Herausfallens ausgesetzten Niertes erblickt es einen Konstruktionsfehler des Schiffes und schließt daraus auf seine Seeuntüchtigkeit, weil das Schiff, mit diesem Fehler behaftet, nicht geeignet gewesen sei, die mit der Reise verbundenen gewöhnlichen Gefahren der Seeschiffahrt zu überstehen.

Die Revision macht demgegenüber geltend: Seeuntüchtigkeit eines Schiffes im Sinne von § 58 A.D.G. könne dann nicht angenommen werden, wenn der Verlust oder die Beschädigung die Folge einer Gefahr seien, die der Schiffsbau bei allen derartigen Schiffen ganz allgemein einschließe. Bei sämtlichen Stahlschiffen

bestehe aber, wie für die Revisionsinstanz zu unterstellen sei, auch bei sonst bester Beschaffenheit immer die Gefahr, daß ein Niet herausfalle. Ein so weitgehender Sinn des Begriffes der Seeuntüchtigkeit in § 58 ADS. sei bei seiner Abfassung, wie die Materialien ergäben, nicht beabsichtigt gewesen. Denn damit wäre für Stahlschiffe, falls der Verlust oder die Beschädigung des Schiffes auf das Herausfallen eines Niets zurückzuführen seien, die Widerlegung der Rechtsvermutung in § 58 Abs. 2 von vorneherein ausgeschlossen, den Worten „im Zweifel“ für diese Fälle also jeder Sinn genommen.

Diese Ausführungen der Revision sind nicht geeignet, die Stellungnahme des angefochtenen Urteils als unrichtig erscheinen zu lassen. Auszugehen ist gemäß der Unterstellung des angefochtenen Urteils davon, daß sich das Schiff in Folge fehlerhafter Beschaffenheit eines Niets in einem Zustand befand, in dem es nicht unbedingt geeignet war, die gewöhnlichen Gefahren der See zu bestehen. Den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen liegt nach § 58, wie schon dem preussischen Seerecht vom 1. Dezember 1727 und dem Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die preussischen Staaten von 1857 (vgl. Motive dazu S. 343 und Ritter a. a. O. Anm. 3), die Auffassung zugrunde, daß der Versicherer die Gefahren nicht tragen soll, die in der fehlerhaften Beschaffenheit des versicherten Gegenstandes begründet sind. Darin liegt eine Einschränkung des dieses Vertragsrecht grundsätzlich beherrschenden Satzes (§ 28 ADS.), daß in das Risiko des Versicherers im allgemeinen alle Gefahren fallen, denen das versicherte Schiff während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist. Die Haftung des Versicherers ist insofern objektiv beschränkt. Mit Recht bemerkt daher auch das angefochtene Urteil — und die Revision stimmt ihm zu —, daß es auf Wissen und Willen des Versicherten in bezug auf die fehlerhafte Beschaffenheit des Schiffes nicht ankomme. Dann aber ist es für die Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkung ohne jede Bedeutung, ob bei Stahlschiffen derartige Fehler unvermeidlich sind. Entscheidend ist allein, daß nach den Vertragsbedingungen vom Versicherer die Haftung für eine Gefahr der hier vorliegenden Art nicht übernommen werden sollte. . . .

Die Materialien zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen von 1919, auf welche die Klägerin für ihre Auffassung

Bezug nimmt, dienen ihr nicht zur Stütze, sprechen vielmehr gegen sie. Aus ihnen geht hervor, daß die an den Beratungen des Entwurfs beteiligten Maklerkreise in einem Antrag den Versuch gemacht haben, in den Entwurf eine Bestimmung hineinzubringen, wonach die Haftung der Versicherer bei Seeuntüchtigkeit eines Schiffes bestehen bleiben sollte, wenn der Versicherungsnehmer trotz gehöriger Sorgfalt die Seeuntüchtigkeit weder kannte noch kennen mußte. Dieser Antrag ist jedoch nicht berücksichtigt worden (Brud., Materialien zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen Bd. I S. 223). Das spricht dafür, daß die Haftung der Versicherer allein abhängig gemacht werden sollte von der objektiven Beschaffenheit des Schiffes ohne Rücksicht auf die Vermeidbarkeit oder Unvermeidbarkeit eines Fehlers. Wenn daher das Berufungsgericht angenommen hat, daß die Klägerin den Nachweis der Seetüchtigkeit des Schiffes nicht erbracht habe, so hat es dabei den Begriff „Seetüchtigkeit“ nicht verkannt.