

**80. Umfang der Transportversicherung bei einer sog. Werftprobefahrt des versicherten Schiffes. Begriff der Fahrtüchtigkeit (Seeüchtigkeit). Ist die Werftprobefahrt ein gefahrerhöhender Umstand?**  
Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 (A.S.V.B.)  
§§ 29ffg., 69, 70.

I. Zivilsenat. Ur. v. 2. Juli 1927 i. S. B. Feuerversicherungs-AG.  
(Bekl.) w. Schiffswerft und Maschinenfabrik, vormalig F. & S. AG.  
(Rl.) I 35/27.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.
- II. Oberlandesgericht baselbst.

Der von der Klägerin für die Firma H. B. in Hamburg erbaute Schleppdampfer „Neptun“ sollte im November 1924 zur Abnahme kommen. In der Polize vom 7. November 1924 versicherte die Firma H. B. „für Rechnung wen es angeht“ das Risiko des „neuerbauten“ Schleppdampfers bei der Beklagten für die Zeit vom 18. November 1924 bis zum 17. November 1925, beide Tage eingeschlossen. Die

Versicherung erfolgte — wie sonst bei der Klausel „nur für Seegefahr“ — gegen die Gefahr der Fluß- und Binnenschiffahrt für die Schifffahrt auf der Elbe und ihren Nebenflüssen. Nach der Police sind die Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 mit einzelnen Zusätzen, Abänderungen und besonderen „Bedingungen“ maßgebend.

Am 18. November 1924 fand am Vormittag um 10 Uhr vor der auf 12 Uhr mittags festgesetzten eigentlichen Probefahrt eine sogenannte Wertprobefahrt statt, und zwar im Kuhnwärder Vorhafen. Das Schiff stand unter der Führung des Kapitäns S. Im übrigen nahmen an der Probefahrt mehrere Ingenieure und ein Heizer der Klägerin sowie mehrere von der Firma B. gestellte Personen teil. Auf Wunsch des an Bord befindlichen Obergeringieurs der Klägerin fuhr Kapitän S. mit dem Dampfer Kreise und machte einige scharfe Wendungen. Dabei wurde eine im Schleppe eines anderen Dampfers befindliche Schute angerannt und beschädigt. Deswegen ist in einem Vorprozeß die jetzige Klägerin zum Schadenersatz beurteilt worden. Diese, zu deren Gunsten die Versicherung damals lief, verlangt von der Beklagten auf Grund des Versicherungsvertrags Ersatz der bezahlten Urteilssumme und der Kosten des Vorprozesses. Sie behauptet, daß S. als Person der Besatzung des Dampfers „Neptun“ den Schiffszusammenstoß verschuldet habe und daß die Beklagte ihr gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 6 und 7 AEB. schadenersatzpflichtig sei.

Die Beklagte wendet ein, der Dampfer „Neptun“ habe sich auf der Fahrt nicht in einem seinem Zweck entsprechenden tauglichen Zustand befunden (§ 70 Nr. 1 AEB.) und die Wertprobefahrt sei ihr nicht gehörig als ein gefahrerhöhender Umstand angezeigt worden (§§ 29, 30 das.).

Die Instanzgerichte haben den Klagenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

#### Gründe:

1. Nach § 70 Nr. 1 AEB. in der nach der Versicherungs-Police maßgeblichen abgeänderten Fassung haftet die Beklagte nicht für den „Schaden, welcher daraus entsteht, daß das Schiff sich nicht in einem seinem Zweck entsprechenden tauglichen . . . Zustande befindet . . . oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt . . . zur

Verwendung kommt". Als tauglicher Zustand und gehörige Ausrüstung in diesem Sinne wird nach der Polizei — in Übereinstimmung mit der herrschenden Rechtsauffassung — eine solche Beschaffenheit des Schiffes erfordert, die es befähigt, die Gefahren der Fluß- und Binnenschiffahrt auf der Elbe und deren Nebenflüssen zu überstehen, soweit diese Gefahren nicht ganz außergewöhnlicher Art sind. Die Frage, ob eine solche Beschaffenheit des Schiffes vorhanden war oder nicht, ist nach objektiven Gesichtspunkten und nach den Anschauungen der beteiligten Verkehrskreise zu entscheiden (RÜB. Bd. 115 S. 67; Schaps Seerecht § 513 Anm. 2; Voigt Seeversicherungsrecht § 70 S. 448 flg.; Ritter Seeversicherung § 58 Anm. 9; Siebeking Seeversicherung § 821 Anm. 3; Mittelstein Binnenschiffahrtsrecht § 8 Anm. 2).

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Schleppdampfer „Neptun“ sich zur maßgeblichen Zeit in einem solchen Zustande der Fahrtüchtigkeit befunden habe. Der zur Ein- und Ausschaltung der Dampfsteuerung dienende Hebel sei bei Beginn der Probefahrt in der für die Betätigung der Dampfsteuerung erforderlichen Stellung gewesen. Er sei aber in dieser Stellung nicht durch Einführung des dazu bestimmten Splintes in das hierfür vorgesehene Splintloch festgehalten worden und habe so während der Fahrt des Schiffes bei den auftretenden Erschütterungen seine Lage verändern können; der Splint sei jedoch an Bord des Schiffes gewesen und habe verwendungsbereit an gehöriger Stelle an einer Kette gehangen. Das Schiff habe also auch in dieser Beziehung die erforderliche Einrichtung und Ausrüstung gehabt. Der Umstand, daß der Splint trotz Benutzung der Dampfsteuerung nicht in das Splintloch eingeführt worden sei, bedeute keinen Mangel in der Beschaffenheit des Schiffes und seiner Einrichtung, sondern eine Fahrlässigkeit der Schiffsbefahrung bei der Handhabung der vorhandenen und an sich ordnungsmäßigen Einrichtungen. Und zwar habe diese Fahrlässigkeit der Kapitän S. begangen. Dieser habe bei der Abfahrt des Schiffes von der Werft die Schiffsführung übernommen und die Rudermaschine bedient. Er sei daher auch für die ordnungsmäßige Sicherung des Hebels verantwortlich gewesen. Diese Verantwortlichkeit habe nicht erst mit der Abnahme des Schiffes durch den Bauherrn begonnen, sondern bereits mit der tatsächlichen Übernahme der Schiffsführung durch S.; die Schiffsführung umfasse aber die

richtige Handhabung der zur Rudermaschine gehörigen Einrichtungen. Zwar habe H. die Führung des Schiffes bis zu dessen Abnahme nicht vom Bauherrn, sondern von der Werft (der Klägerin) übertragen erhalten; dies ändere aber nichts daran, daß H. zur Schiffsbesatzung im Sinne von § 69 Abs. 1 Nr. 6 UGB. gehört habe. Die von der Klägerin vorübergehend an Bord entsandten Schiffsbauingenieure hätten lediglich als Sachverständige zu prüfen gehabt, ob das Schiff auf der Probefahrt allen Anforderungen entspreche. Es hätten ihnen aber keine bestimmten Schiffsdienste, sei es in der Führung des Schiffes, sei es bei der Bedienung der Maschine, obgelegen. Sie seien auch im Verhältnis der Parteien nicht als Vertreter der Klägerin anzusehen, da sie insoweit keinerlei rechtsgeschäftliche Befugnisse gehabt hätten, und ebensowenig könnten sie von dem Zeitpunkt an, wo H. die Schiffsführung übernommen habe, im Verhältnis der Parteien als Erfüllungsgehilfen der Klägerin während der Probefahrt bezeichnet werden. Vielmehr trage die gesetzliche Verantwortung dafür, daß der Schalthebel der Rudermaschine auf der Probefahrt nicht durch den Splint gesichert war, allein der Schiffsführer H. Mangels Splintsicherung sei der Hebel während der Probefahrt durch die Schwingungen des Schiffes aus seiner Lage geraten und so die Dampfsteuerung ausgeschaltet worden. Dies und verschiedene andere, vom Kapitän H. zu vertretende Fehler in der Schiffsführung hätten den Zusammenstoß herbeigeführt.

Die Einwendungen der Revision hiergegen sind nicht durchschlagend. Richtig ist, daß der gehörige Zustand des Schiffes im Sinne von § 70 Nr. 1 UGB. in der hier maßgeblichen Fassung nicht ohne weiteres und in allen Fällen schon dann vorliegt, wenn sich alle für die Fahrt erforderlichen Einrichtungsgegenstände — gleichviel an welcher Stelle und in welcher Zusammensetzung — an Bord des Schiffes befinden. Das hat aber das Berufungsgericht auch keineswegs verkannt. Nach seinen Feststellungen handelt es sich um eine Rudermaschine, die sowohl für Dampf- wie für Handsteuerbetrieb eingerichtet war. Beide Steuerborrichtungen arbeiten aber nicht gleichzeitig, sondern es wird ordnungsmäßigertweise jeweils nur die eine oder die andere benutzt. Zur gehörigen Einrichtung und Beschaffenheit des Schiffes in dem hier maßgeblichen Sinne genügt es, wenn alles Erforderliche so vorhanden ist, daß bei beiden Steuerborrichtungen das Ein- und Ausschalten der einen

oder anderen Vorrichtung von der Schiffsbesatzung im Rahmen des Schiffsdienstes in verkehrszüblicher Weise vorgenommen werden kann. Das war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Fall. Die Entscheidung darüber, welche der beiden Steuervorrichtungen jeweils auf der Fahrt in Benutzung genommen werden soll, ist ausschließlich Sache der Schiffsführung. Es brauchte ihr daher das Schiff von der Werft auch nicht mit einer gehörig eingeschalteten Steuervorrichtung, sei es für Dampf-, sei es für Handbetrieb, übergeben zu werden. Vielmehr lag es der Schiffsleitung ob, nachdem sie sich für die Benutzung der einen oder der anderen Steuervorrichtung entschieden hatte, dafür Sorge zu tragen, daß die von ihr gewählte Vorrichtung in sachgemäßer Weise eingeschaltet war oder wurde. Danach enthält die Feststellung des Berufungsgerichts, daß das Schiff zur maßgeblichen Zeit in einem tauglichen Zustand im Sinne von § 70 Nr. 1 UGB. war, keinen Rechtsirrtum.

Die Annahme des Vorderrichters, daß auf der Probefahrt die Schiffsführung in den Händen des Kapitäns H. lag, wird von der Revision nicht beanstandet. Sie ist auch nach den tatsächlichen Feststellungen gerechtfertigt. Als Schiffsführer (Schiffer) gehörte H. aber zur Schiffsbesatzung im Sinne von § 69 Abs. 1 Nr. 6 und § 70 UGB. (§ 481 HGB., § 3 Abs. 2, §§ 7, 21 BinnenschiffG.; Mittelstein BinnenschiffG. § 3 Anm. 5, § 7 Vorbemerkung I). Zu der Frage, ob ein mitwirkendes Verschulden der von der Klägerin für die Probefahrt an Bord gesandten anderen Personen vorliegt, insbesondere der Ingenieure der Klägerin, hat das Berufungsgericht nicht ausdrücklich Stellung genommen. Seine Ausführungen ergeben aber mit genügender Deutlichkeit, daß ein solches Verschulden nicht anzunehmen ist.

Im übrigen sei hierzu folgendes bemerkt. Die Werftprobefahrt mag ausschließlich oder in erster Reihe den Zweck gehabt haben, daß die Werft, d. h. die Klägerin, sich selbst vor der eigentlichen Probefahrt von der Manövrierfähigkeit des Schiffes überzeugen konnte. Das änderte aber nichts daran, daß im Verhältnis der Parteien die Klägerin als Versicherte für die Besatzung des Schiffes nur insoweit zu sorgen hatte, als das Schiff gehörig bemannt sein mußte (§ 70 Nr. 1 UGB. in der Fassung der Polizei). Daß in dieser Beziehung ein Mangel geherrscht hätte, insbesondere daß die Klägerin bei der Auswahl des Kapitäns H. zum Führer des Schiffes für die Werft-

probefahrt nicht mit der erforderlichen Sorgfalt verfahren wäre, ist nicht behauptet oder sonst ersichtlich. Als Schiffsführer lag es dem H. unter anderem ob, dafür zu sorgen, daß die von der Klägerin für die Werftprobefahrt an Bord gesandten Personen, mochten sie zur Schiffsbesatzung gehören oder nicht, Störungen des Schiffsbetriebes unterließen und, soweit sie zur Schiffsbesatzung gehört haben sollten, ihre Dienstpflichten erfüllten. Es liegt keinerlei Anhaltspunkt dafür vor, daß H. hieran oder sonst in der ihm obliegenden Schiffsführung durch Weisungen, Maßnahmen oder Unterlassungen der Klägerin gehindert worden wäre. Sollte trotzdem der Schiffszusammenstoß auf ein mitwirkendes Verschulden einer oder mehrerer Personen zurückzuführen sein, welche die Klägerin für die Werftprobefahrt an Bord geschickt hatte, so würde sich die Beklagte hierauf der Klägerin gegenüber nicht berufen können. Soweit jene Personen zur Besatzung des „Neptun“ gehört haben sollten, fiel ihr Verschulden gemäß § 69 Abs. 1 Nr. 6, 7 (letzte Nummer in der Fassung der Polizei) und § 70 Nr. 3 (in der Fassung der Polizei) unter die Versicherung. Andernfalls lag neben dem die Beklagte haftbar machenden Verschulden des H. ein Mitverschulden anderer Personen vor, das aber aus den vom Berufungsgericht dargelegten Gründen nicht als ein Verschulden der Klägerin im Sinne von § 70 Nr. 4 AEWB. angesehen werden kann. Vielmehr wäre ein solches Verschulden als das von Personen zu behandeln, die, ohne zur eigentlichen Schiffsbesatzung zu gehören, im Dienste des Schiffseigners zu Schiffszwecken in Ausführung von Dienstverrichtungen gehandelt hätten, die an sich zu den Obliegenheiten der Schiffsbesatzung gehörten (RGZ. Bd. 13 S. 115, Bd. 20 S. 85, Bd. 50 S. 35; Mittelstein Binnenschiffahrtsrecht § 3 Anm. 50ß). Für ein solches Verschulden hätte in entsprechender Anwendung von § 3 BinnenschiffG., § 485 HGB. die Klägerin dem durch den Zusammenstoß geschädigten Dritten aufzukommen (Schaps Seerecht § 481 Anm. 15, § 735 Anm. 10/11). Demnach würde auch dieser Schaden gemäß § 69 Abs. 1 Nr. 7 AEWB. (Fassung der Polizei), § 92 BinnenschiffG., § 735 HGB. unter die Versicherung fallen.

2. Das Berufungsgericht hat ferner ausgeführt: Die Beklagte habe vor und bei Abschluß des Versicherungsvertrags Kenntnis davon gehabt, daß der Schleppdampfer „Neptun“ eine unter die Versicherung fallende Probefahrt machen werde. Es hätte also selbst für

den Fall, daß das Abhalten einer Probefahrt im allgemeinen als gefahrerhöhender Umstand im Sinne von §§ 29 flg. UGB. anzusehen sein sollte, im Verhältnis der Parteien keiner besonderen Anzeige der Probefahrt bedurft (§ 31 Abs. 2 UGB.). Dies gelte auch von der Werftprobefahrt. Denn die Werftprobefahrt sei der eigentlichen Probefahrt gegenüber nicht als gefahrerhöhender Umstand anzusehen. Da die Beklagte überhaupt Kenntnis von der Veranstaltung einer Probefahrt gehabt habe, so sei keine besondere Anzeige von der Werftprobefahrt erforderlich gewesen.

Diese Ermägungen betreffen im wesentlichen das der Revision nicht zugängliche Tatsachengebiet. Ersichtlich geht das Berufungsgericht davon aus, daß eine unter die Versicherung fallende Probefahrt grundsätzlich in der Art und in dem räumlichen und zeitlichen Umfang vorgenommen werden durfte, wie dies den berechtigten Interessen des Versicherten bei Übergabe und Abnahme des Schiffes entsprach, ohne daß dabei das den Grundsätzen von Treu und Glauben im Verkehr entsprechende Maß überschritten wurde. Führte ein in diesem Sinne sachgemäßes Vorgehen dazu, die Probefahrt in zwei Teile zu zerlegen und der eigentlichen, regelmäßig mit gewissen festlichen Veranstaltungen an Bord verbundenen Probefahrt eine — besonderen technischen und nautischen Versuchen dienende — Werftprobefahrt vorhergehen zu lassen, so konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum annehmen, daß dies gegenüber dem sonst Üblichen keinen gefahrerhöhenden Umstand bedeute. Daß aber die Werftprobefahrt hier zwecklos gewesen oder aus dem Rahmen des Verkehrsüblichen und nach Treu und Glauben zu Erwartenden herausgefallen sei, ist weder aus den Feststellungen des Berufungsgerichts noch sonst ersichtlich. Es kommt auch nicht etwa in Frage, daß die Werftprobefahrt auf eine Prüfung der Fahrtüchtigkeit des Schiffes im oben dargelegten Sinne abgestellt war. Denn diese Fahrtüchtigkeit, die nach § 70 Nr. 1 UGB. (in der Fassung der Polizei) bei Beginn der Werftprobefahrt vorhanden sein mußte, ist nach den rechtlich einwandfreien Feststellungen des Berufungsgerichts damals auch vorhanden gewesen.