

4. Zur Frage der relativen oder beschränkten Seetüchtigkeit eines Flußschiffes und ihrer Bedeutung für die Haftpflicht des Transportversicherers, insbesondere wenn die Seerüchtheit von der Schiffsbesatzung verschuldet worden war.

Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen von 1919 (A.D.S.)
§§ 33, 58.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 9. Juli 1927 i. S. W. und Sch. (Rl.) m.
Versicherungsgesellschaft R. und Gen. (Bekl.). I 46/27.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Im Februar 1925 hatte die Schiffsverkaufsgesellschaft A. & L. für Rechnung, wen es angeht, bei den Beklagten das Risiko nebst Inventar sowie den Motor des Motorschleppers „Agir“, eines Flußfahrzeugs, für die Reise von Hamburg durch den Elbe-Trabelkanal über Travemünde nach Königsberg i. Pr. und weiter nach Löben versichert. Interessenten an dieser Versicherung sind die Kläger. Der versicherte Motorschlepper hat auf der Versicherungsreise zweimal einen Unfall erlitten. Hier handelt es sich nur noch um Erfaß der Schäden des zweiten Unfalls, der dadurch verursacht wurde, daß nach der Abfahrt des Schiffes von Warnemünde der Motor bei Arcona versagte und das Schiff von einem Bergungsdampfer nach Sahnitz geschleppt werden mußte. Die Beklagten behaupten, dieser Unfall sei darauf zurückzuführen, daß der Motorschlepper nicht seetüchtig gewesen oder doch nicht in dem nach der Polizei erforderlichen reisetüchtigen Zustand in See gesandt worden sei. Das Berufungsgericht ist dieser Auffassung im wesentlichen beigetreten und hat die Klage abgewiesen, während der erste Richter ihr zum Teil stattgegeben hatte. Die Revision der Kläger blieb erfolglos.

Gründe:

Das versicherte Schiff ist in der Versicherungspolize bezeichnet als ein „Flußfahrzeug, 18 m lang, 4,48 m breit, 1,10 m tief, mit 85 PS“. Die Versicherung ist genommen für die Reise von Hamburg unter eigener Kraft durch den Elbe-Trabelkanal über Travemünde nach Königsberg i. Pr. und weiter mit Bahn oder Kesselwagen

(Pferdegespann) oder Trecker nach Löben im durchstehenden, ununterbrochenen Risiko. In der Versicherungspolize ist ferner angeführt: Das Fahrzeug solle Verwendung finden auf den Masurischen Seen und die Versicherung umfasse das gesamte Risiko von Hamburg nach Löben, ausschließlich des Risikos des Auf- und Abnehmens bis zu dem Augenblick, in dem das Fahrzeug am Bestimmungsort wieder zu Wasser gebracht sei. Die Überführung des Fahrzeuges erfolge durch einen Kapitän für kleine Fahrt; für den Transport von Königsberg nach Löben gelte die Versicherung zu den allgemein üblichen Landtransport-Versicherungsbedingungen; im übrigen sollten die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen von 1919 Anwendung finden.

Im Anschluß an diesen Inhalt der Versicherungspolize hat das Berufungsgericht folgendes ausgeführt: Nach § 58 A.D.S. hatte der Versicherer nicht für einen Schaden, der dadurch verursacht worden sei, daß das versicherte Schiff nicht seetüchtig in See gesandt war. Ein Fluß-Motorschlepper sei seiner Natur nach niemals so seetüchtig wie ein Seeschiff, in diesem Sinne könne daher § 58 A.D.S. hier nicht verstanden werden. Andererseits spreche nichts dafür, bei der vorliegenden Versicherung nur eine Fahrtüchtigkeit im Sinne von § 8 BinnenschiffG. zu verlangen. Denn für den Versicherer sei es ganz gleichgültig, ob das auf eine Seereise gesandte Schiff für eine Binnenreise gehörig ausgerüstet sei. Die Anwendung von § 58 A.D.S. auf die Seereise eines Flußschiffes könne daher nur in der Weise erfolgen, daß das Schiff soweit seetüchtig zu machen sei, wie es ohne unverhältnismäßige Aufwendungen gegenüber der Binnenfahrtüchtigkeit gemacht werden könne. Sei nun die Ursache eines Seeunfalls ein Mangel der Seetüchtigkeit des Flußschiffes gewesen, der ohne unverhältnismäßige Aufwendungen habe behoben werden können, so könne der Versicherer unter Berufung auf § 58 A.D.S. dem Versicherten entgegenhalten, daß das Schiff nicht so seetüchtig gewesen sei, wie es nach dem Versicherungsvertrag hätte sein sollen. So liege es hier. Der Motorschlepper „Agir“ sei dadurch in Seenot geraten, daß infolge von Verschmutzung der Brennstofftanks die Zuleitungen zum Motor bei bewegter See sich verstopft hätten und so der Lauf des Motors gestört worden sei. Die Verschmutzung der Brennstofftanks hätte ohne unverhältnismäßige Aufwendungen vor der Abfahrt des Schiffes beseitigt werden können. Daß der

sich am Boden der Lanks sammelnde Schmutz eine Fahrt in Binnen-
gewässern nicht beeinträchtigt hätte, weil bei der dortigen geringen
Bewegung des Schiffes der Schmutz am Boden liegen geblieben
wäre, sei hier ohne Bedeutung.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts enthalten keinen
Rechtsirrtum. Die Vorschrift in § 58 A.D.S., wonach der Versicherer
nicht für den Schaden haftet, der dadurch verursacht wird, daß das
Schiff nicht seetüchtig in See gesandt ist, bedeutet eine objektive
Beschränkung der Haftung des Versicherers. Es kommt also auf
Wissen und Willen des Versicherten in bezug auf die fehlerhafte
Beschaffenheit des Schiffes nicht an (R.G.B. Bd. 115 S. 67; Ritter,
Seeversicherung § 58 Anm. 23). Ebenso ist es unerheblich, ob die
Schiffsbesatzung, namentlich den Kapitän, eine Schuld an der See-
untüchtigkeit des Schiffes trifft oder nicht (Ritter a. a. O. § 58
Anm. 20). Dieser Grundsatz der objektiven Haftungsbeschränkung
des Versicherers muß auch dann gelten, wenn die Reise
ganz oder — wie hier — teilweise aus einer Seereise besteht und der
Versicherer bei Abschluß des Versicherungsvertrags wußte, daß das
Schiff ein Flußschiff ist, das eine Seetüchtigkeit im eigentlichen Sinne
nicht besitzt. Zutreffend hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß
dann nach dem Grundsatz von Treu und Glauben, worauf in § 13
A.D.S. besonders eindringlich Bezug genommen ist, das Flußschiff für
die versicherte Seereise soweit in verkehrüblicher Weise seetüchtig
zu machen ist, wie dies ohne unverhältnismäßige Aufwendungen
gegenüber der Binnenfahrtsfähigkeit geschehen kann (Ritter a. a. O.
§ 58 Anm. 22 a. E.). Dabei wird in entsprechender Anwendung der
für § 58 A.D.S. geltenden Grundsätze die Haftpflicht des Ver-
sicherers durch die bloße Tatsache beseitigt, daß sich das Schiff bei
Beginn der unter die Versicherung fallenden Seereise nicht in dem
danach erforderlichen Zustande befunden hat. Zu Unrecht wendet
die Revision ein, daß damit ein dem Transportversicherungsrecht
fremder Begriff der relativen oder der beschränkten Seetüchtigkeit
eingeführt werde. Denn gerade diese Begriffe, wonach das ver-
sicherte Schiff nur für die besonderen Umstände der beabsichtigten
Transportunternehmung tüchtig sein muß — relative Seetüchtigkeit —,
oder nur für gewisse Fahrten (z. B. an der Küste entlang) oder für
Fahrten bestimmter Art und unter bestimmten Umständen (z. B. bei
gutem Wetter) — beschränkte Seetüchtigkeit — geeignet ist, sind im

Seeversicherungsrecht allgemein anerkannt und gebräuchlich (Ritter a. a. O. § 58 Anm. 6, 7; Schaps, Seerecht § 513 Anm. 2).

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts mußte vor Beginn der Seereise die Verschmutzung der Brennstofftanks entfernt werden. Die Tanks enthielten Schmutz, Fasern und Glasstücke. Das war schon für die Binnenschiffahrtsreise nicht ordnungsmäßig, wenngleich hier bei ruhiger Fahrt solche Fremdkörper auf dem Tankboden liegen blieben. Beim Arbeiten des Schiffes in bewegter See dagegen vermengten sie sich mit dem Öl derartig, daß sie durch die Filter nicht zurückgehalten wurden und in die Zuleitungen zum Motor gelangten. Das Schiff war also bei Beginn der Seereise sowie bei der Abfahrt von Warnemünde in einem solchen Zustande, daß es nicht geeignet war, die gewöhnlichen Gefahren der Seeschiffahrt, und zwar auch der hier in Frage kommenden Seefahrt längs der Ostseeküste, zu überstehen. Das Schiff konnte aber ohne besonderen Aufwand von Zeit, Mühe und Kosten durch Reinigung der Tanks in einen gehörigen Zustand versetzt werden. Dies mußte und konnte spätestens vor Beginn der Seefahrt oder auch noch vor der Ausreise von Warnemünde geschehen und gehörte — wie das Berufungsgericht festgestellt hat — zu den Obliegenheiten des Maschinisten oder des Schiffsführers. Daraus folgt aber nicht ohne weiteres, daß die Kläger mit Erfolg geltend machen könnten, es handle sich hier um ein für den Unfall ursächliches Verschulden der Schiffsbefahrung, das gemäß § 33 Abs. 3 VDS. nicht der Versicherungsnehmer, sondern der Versicherer zu vertreten habe. Denn die Vorschrift in § 33 Abs. 3 bezieht sich nicht auf ein solches Verhalten der Schiffsbefahrung, das die unzulängliche Beschaffenheit des Schiffes bei Beginn der Seereise im oben erörterten Sinne zur Folge hat, eine Beschaffenheit, welche die Haftpflicht des Versicherers objektiv, also ohne Rücksicht auf ein Verschulden des Versicherten oder der Schiffsbefahrung, ausschließt (Ritter a. a. O. § 33 Anm. 36, 37, 38, 39; § 58 Anm. 19 bis 30; Sieveling, Seeversicherungsrecht § 821 Anm. 4; Voigt, Seeversicherungsrecht S. 445 flg.; Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 § 70 Nr. 1). Im vorliegenden Falle handelt es sich bei der Reinigung der Brennstofftanks um die gehörige und verkehrsübliche Instandsetzung einer unmittelbar dem Schiffsbetrieb dienenden Einrichtung des Schiffes. Diese Reinigung war erforderlich, um das Schiff für einen Teil der

Versicherungsreise tauglich zu machen. Sie mußte vor Beginn dieses Abschnitts der Versicherungsreise erfolgen, da sie auf See nicht oder doch nicht in sachgemäßer Weise vorgenommen werden konnte; etwa sobald infolge Wellengangs eine stärkere Bewegung des Schiffes eintrat. Deshalb sind die Versicherer ohne Rücksicht darauf, ob ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsbefahrung vorliegt oder nicht (§ 33 Abs. 3 A.D.S.), gemäß § 58 A.D.S. von der Haftung für den Unfall befreit. Demgegenüber ist die Bezugnahme der Revision auf das Urteil des Reichsgerichts vom 21. April 1913 I 921/12 (Hansf. Gerichtszeitung 1913, Hauptbl. S. 180 Nr. 85) schon um deswillen verfehlt, weil die dort an Hand der Bremer Seeversicherungsbedingungen von 1875 angestellten Erwägungen auf besonderen tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts beruhen, wie sie hier nicht in Frage kommen. Ähnlich verhält es sich mit den in R.G. Bd. 85 S. 129 auf Grund der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 erörterten Gesichtspunkten (zu vgl. aber auch Ritter, Seeversicherung § 58 Anm. 20).