

50. Was bedeutet „nicht gehörig bemannt“ in § 821 Nr. 1 HGB.?

I. Zivilsenat. Ur. v. 7. November 1928 i. S. B. Feuerversicherungs-
AG. (Rl.) w. Afrikanische D.-AG. (Wekl.). I 159/28.

I. Landgericht I Berlin, Kammer für Handelsfachen.

II. Kammergericht daselbst.

Die Beklagte war bei der Klägerin auf Kasko, Motor und Zubehör der Motorbarke „Bijagos“ für Fahrten innerhalb und in der Nähe des Bijagos-Archipels (Portugiesisch Neu-Guinea) versichert. Während der Versicherungszeit ist die Barke bei einer Versicherungsreise im Februar 1926 auf einen Pfahl gefahren und in Totalverlust geraten. Die Beklagte hat der Klägerin von dem Schadensfall Nachricht gegeben und Zahlung der Versicherungssumme von 20000 RM. verlangt. Die Klägerin hat der Beklagten auf ihre Forderung zunächst 12000 RM. gezahlt unter dem Vorbehalt, daß der Schaden zu Lasten der Polize gehe. Kurz darauf hat sie der Beklagten weitere 8000 RM. gezahlt.

Die Klägerin behauptet, es habe sich nummehr herausgestellt, daß der Schaden durch Überlassung der Steuerung der Motorbarke an einen 14 bis 15 Jahre alten Burschen, also durch nicht gehörige Bemannung des Schiffes, entstanden sei und ihr gemäß § 821 Nr. 1 HGB. nicht zur Last falle. Sie verlangt daher jetzt Rückzahlung der 20000 RM. nebst Zinsen. Die Klägerin unterlag in allen drei Rechtszügen.

Gründe:

(Es wird zunächst dargetan, daß die Klägerin — ganz abgesehen davon, ob sie bei der zweiten Zahlung ihren Vorbehalt aufrecht erhalten habe oder nicht — dafür beweispflichtig sei, daß die Motorbarke auf der Unfallreise nicht gehörig bemannt in See gesandt und daß der Schaden hieraus entstanden sei.)

Das Berufungsgericht hat folgendes ausgeführt. Es habe sich um eine ganz kurze Fahrt in der Nähe der Küste gehandelt. Daher müsse angenommen werden, daß das Schiff trotz Abwesenheit des Kapitäns gehörig bemannt gewesen sei. Die Klägerin habe nicht dargetan, daß der Bootsmann völlig dienstunfähig oder durch sein Weileiden auch nur erheblich in seinem Dienste behindert gewesen sei. Der Umstand, daß der Matrose Albino mit der Führung des Steuerbetrant worden sei, hätte nach aller Wahrscheinlichkeit nicht zu dem Unglück geführt. Hätte der Bootsmann ihn im ruhigen Fahrwasser unter Aufsicht gehabt und in schwierigen Fällen, z. B. beim Anlanden, kurze Zeit das Steuer selbst bedient, so wäre das Boot vermutlich ohne Unfall an Land gekommen. Es sei durchaus wahrscheinlich, daß der Bootsmann, der die aus seinem Leiden sich ergebenden Hemmungen pflichtgemäß hätte überwinden müssen, aus Nachlässigkeit und Bequemlichkeit seinen Dienst nicht genügend versehen habe und daß hierdurch der Schaden entstanden sei. Die Klägerin habe aber nach § 8 der englischen Versicherungsbedingungen (Institute Time Clauses, Hulls-F. P. A. Absolutely) für Schäden einzustehen, die durch Verschulden der Schiffsbesatzung entstanden sind. Jedenfalls habe die Klägerin keinen genügenden Beweis dafür erbracht, daß der Bootsmann auch bei Erfüllung seiner Pflichten das Unglück wegen seines Leidens nicht hätte abwenden können.

Hiermit hat das Berufungsgericht zum Ausdruck gebracht: es sei nach Lage der Sache anzunehmen, daß die Motorbarke auf der Unfallreise den Verhältnissen dieser Reise entsprechend gehörig bemannt gewesen und daß der Unfall durch Verschulden (Nachlässigkeit, negligenc) der Schiffsbesatzung (des Bootsmanns) verursacht worden sei, da die Klägerin besondere dagegen sprechende Umstände nicht dargetan und bewiesen habe. Diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegenden Erwägungen des Berufungsgerichts sind rechtlich fehlerfrei. Den Versicherungsvertrag haben Aktiengesellschaften abgeschlossen, die in Deutschland ansässig sind; für die in

Deutschland angefertigte Polize ist ein deutscher Borddruck benutzt worden, in dem auf die angehängten englischen Bedingungen hingewiesen wird. Danach sind zwar die in Bezug genommenen englischen Bedingungen, die zu den typischen Bedingungen des englischen Asssekuranz-Verkehrs gehören, in dem Sinne auszulegen, wie sie im englischen Rechtsverkehr verstanden werden. Im übrigen aber ist der Versicherungsvertrag nach deutschem Recht zu beurteilen, d. h. mangels Heranziehung besonderer Seeversicherungsbedingungen in erster Reihe nach §§ 778 flg. HGB.

Die der Versicherungspolize beigelegten englischen Bedingungen enthalten keine ausdrücklichen Vorschriften für den Fall, daß das Schiff auf der Unfallreise nicht gehörig bemannt (nicht gehörig bemannt in See gesandt) war. Nimmt man mit der Klägerin an, daß ein solcher Fall auch mittelbar von den englischen Bedingungen, insbesondere von der Nr. 8 der Institute Time Clauses, nicht betroffen wird, so würde § 821 Nr. 1 HGB. anwendbar sein und danach die Klägerin nicht haften, wenn der Schaden daraus entstanden sein sollte, daß das Schiff nicht gehörig bemannt in See gesandt worden ist. Für die Frage, ob letzteres der Fall war oder nicht, kommt es nicht nur auf Art und Größe des Schiffes, Qualität der Mannschaft usw. an, sondern auch auf die besonderen Umstände der Reise selbst, ihre Dauer, ihr Ziel, die Zeit ihrer Ausführung und die zu dieser Zeit herrschenden Witterungs-, Wasser- und Beleuchtungs-Verhältnisse. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht Gewicht darauf gelegt, daß es sich um eine ganz kurze Fahrt (unbestritten von 20—30 Minuten Dauer) in der Nähe der Küste und in ruhigem Fahrwasser handelte. Wenn also das Berufungsgericht angenommen hat, daß das Schiff trotz Abwesenheit des Kapitäns für die Reise gehörig bemannt war, zumal da der an Bord befindliche Bootsmann der berufene Vertreter des Kapitäns gewesen sei, so ist dies nicht rechtsirrtümlich. Insbesondere geben die Parteiausführungen und die Feststellungen des Berufungsgerichts keinen Anhalt dafür, daß, wie die Revision meint, das Schiff bei Berücksichtigung der in Portugiesisch Neu-Guinea gegebenen Verhältnisse ohne Kapitän unter keinen Umständen als genügend bemannt erachtet werden könne. Es ist auch nicht ersichtlich, daß der Bootsmann als Stellvertreter des Kapitäns bei pflichtmäßigem Handeln die an Bord erforderliche Autorität nicht hätte wahrnehmen können. Denn es handelte sich um eine offene Motorbarasse,

die 13 m lang war und deren Ruderstand sich unmittelbar neben der Kabine befand; der Mann am Ruder konnte mithin ständig von der Kabine aus überwacht und durch Anweisungen geleitet werden. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hätte der Bootsmann diese Überwachung wirksam vornehmen, in schwierigen Fällen auch für kurze Zeit das Ruder selbst bedienen können und müssen. Außer dem Bootsmann befand sich unbestritten ein Maschinist, ferner der vom Bootsmann an das Steuer beorderte 14—15jährige Matrose Albino und noch ein anderer 14—15jähriger Eingeborener zu Dienstleistungen an Bord. Das Berufungsgericht meint, diese Mannschaft sei unter den obwaltenden Umständen ausreichend gewesen, und es sei anzunehmen, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn nur der Bootsmann diejenige Sorgfalt beobachtet hätte, die er trotz seines Weinleidens anwenden konnte und mußte. Dies ist vom Rechtsstandpunkt aus nicht zu beanstanden. Für die Annahme, daß die Klägerin von ihrer durch den Versicherungsvertrag begründeten Haftpflicht wegen ungenügender Bemannung des Schiffes (§ 821 Nr. 1 HGB.) befreit worden sei, ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts kein Raum. Sie geben genügenden Anhalt dafür, daß der Schaden durch Nachlässigkeit der Schiffsbesatzung im Sinne von Nr. 8 der englischen Bedingungen verursacht und daher von der Klägerin zu vertreten ist. Das Vorliegen eines ursächlichen Verschuldens des Schiffseigners (der Beklagten) oder eines Geschäftsführers im Sinne jener Nr. 8 ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum verneint worden.