

1. Unter welchen Voraussetzungen wird der Versicherer von seiner Verpflichtung, dem versicherten Rheder auch den diesem aus einer Schiffskollision entstandenen Schaden zu ersetzen, dadurch befreit, daß das Schiff ohne Lotsen fuhr? Hamburgische Verhältnisse bezüglich der Hafenlotsen.

H.G.B. Artt. 736. 740. 818. 824.

Allgem. Seeversicherungsbedingungen von 1867 §§. 29. 31. 61. 69.

Hamb. Hafenordnung vom 18. April 1866 §§. 2. 4.

I. Civilsenat. Ur. v. 7. Juli 1886 i. S. Nordd. Versicherungs-Gesellschaft
u. Gen. (Bekl.) w. R. (Kl.) Rep. I. 195/86.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Das mit anderen Dampfschiffen des Klägers eine regelmäßige Fahrt zwischen Hamburg und London unterhaltende klägerische Dampfschiff *Capella* ist, als es am 25. April 1885 ohne Hafenlotsen in den Hamburger Hafen einlief, um dort den für diese Schiffe bestimmten festen Liegeplatz einzunehmen, infolge eines bei seiner Führung begangenen Verschuldens mit einer im Hafen liegenden Schute zusammengestoßen. Den der Schute und ihrer Ladung dadurch zugefügten Schaden hat Kläger der ihm nach Art. 736 H.G.B. obliegenden Verpflichtung gemäß . . . vergütet. Er fordert jetzt Ersatz . . . von den Beklagten, bei welchen damals der Risiko der *Capella* in Gemäßheit der Allgem. Seeversicherungsbedingungen von 1867 auf Zeit versichert war. Die

Beklagten haben jedoch, unter Bezugnahme auf die §§. 29. 31. 61 der gedachten Bedingungen, ihre Ersatzpflicht bestritten, indem sie dem Kläger Verletzung der Anzeigepflicht und Erhöhung der Gefahr vorwerfen, weil die Capella gesetzlich nicht ohne Hafenlotsen in den Hafen habe einlaufen dürfen, dies aber, und zwar auf Veranlassung des Klägers, geschehen sei, da dieser seinen Schiffsführern geradezu gestattet habe, ohne Hafenlotsen einzulaufen, wie denn Kläger es auch unterlasse, dem Hafenmeister von dem bevorstehenden Eintreffen seiner Schiffe Anzeige zu machen, ohne daß dieses Verhalten den Beklagten beim Abschlusse der Versicherung angezeigt worden wäre.

Durch das Berufungsurteil ist in Übereinstimmung mit dem Urteile erster Instanz, unter Verwerfung dieses Einwandes, nach dem Klagantrage erkannt und die dagegen eingelegte Revision der Beklagten kann für begründet nicht erachtet werden.

Nach §. 69 Ziff. 7 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen (wie nach Art. 824 Ziff. 7 H.G.B.) trägt der Versicherer die Gefahr des Zusammenstoßes von Schiffen, und zwar ohne Unterschied, ob der Versicherte in Folge des Zusammenstoßes unmittelbar, oder ob er mittelbar dadurch einen Schaden erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat. Nach Art. 740 H.G.B. ist aber der Rheder des Schiffes von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher, wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslotsen befindet, durch den von diesem verschuldeten Zusammenstoß entsteht, vorausgesetzt, daß die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Verpflichtungen erfüllt haben. Schon aus diesem Grunde involviert es immer eine Vergrößerung der vom Versicherer übernommenen Gefahr, wenn der Schiffer in Fällen des Lotszwanges, d. h. wo er durch obrigkeitliche Anordnung verpflichtet ist, sich eines Lotsen zu bedienen, dieser Verpflichtung zuwiderhandelt. Liegt hierbei lediglich ein Verschulden des Schiffers vor, so kann sich allerdings der Versicherer, da der Schiffer in dieser Beziehung als nautischer Dirigent handelt, nicht darauf berufen, da der Versicherer nach §. 69 Ziff. 6 der Bedingungen (und Art. 824 Ziff. 6 H.G.B.) auch die Gefahr der Unredlichkeit oder des Verschuldens der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen zu tragen hat. Denn die dort hinzugefügte Einschränkung, „sofern daraus für den versicherten Gegenstand ein Schade entsteht“, erleidet nach Ziff. 7 a. a. O. eine

Ausnahme, wenn es sich um einen durch eine Schiffskollision entstandenen Schaden handelt.

Vgl. Voigt, Das deutsche Seeversicherungsrecht S. 406. 438 und Lewis, Seerecht (2. Aufl.) S. 370. 371.

Dagegen wird die Haftung des Versicherers für die nach solcher Vergrößerung der Gefahr sich ereignenden Unfälle nach §. 61 der Bedingungen (vgl. Art. 818 H.G.B.) aufgehoben, wenn der Versicherte selbst oder der Schiffer im Auftrage oder mit Genehmigung desselben die Vergrößerung der Gefahr veranlaßt hat, es sei denn, daß einer der in §. 61 a. a. O. unter 1 und 2 erwähnten Ausnahmefälle vorliegt, deren Voraussetzungen jedoch vom Kläger gar nicht behauptet sind.

Dieselben Grundsätze gelten auch dann, wenn zwar kein gesetzlicher Zwang für die Schiffe, sich eines Lotsen zu bedienen, besteht, es aber durch die Vorsicht geboten ist, dies zu thun oder es wenigstens nicht unversucht zu lassen, einen Lotsen zu erhalten.

Dies ist aber auch vom Berufungsrichter keineswegs verkannt worden. Derselbe geht zunächst, indem er annimmt, daß der hamburgische Hafenslotse, wenn sich ein Schiff unter seiner Führung befindet, als Zwangslotse im Sinne des Art. 740 H.G.B. zu betrachten sei, ganz richtig davon aus, die Beklagten könnten es dem Kläger nur dann zum Vorwurfe machen, daß sich beim Einlaufen der Capella in den Hafen und bei der Kollision mit der gedachten Schute ein Hafenslotse nicht an Bord befand, wenn entweder ein gesetzliches Verbot bestände, in den Hafen einzulassen, bevor ein Hafenslotse an Bord gekommen ist, um die Führung des Schiffes zu übernehmen, oder wenn es Sache des Führers der Capella, bezw. des Klägers als ihres Rheders gewesen wäre, einen Hafenslotzen zu nehmen, und der eine oder andere es unterlassen hätte, das Erforderliche zu thun, um einen Hafenslotzen zu veranlassen, an Bord zu kommen. Er führt sodann aber aus, daß so wenig nach der hamburgischen Hafenordnung vom 18. April 1866, wie nach den älteren hamburgischen Verordnungen ein Verbot des Einlaufens der Schiffe in den Hafen ohne Hafenslotzen in dem Sinne, daß die Schiffe bis zum Anbordkommen eines Hafenslotzen vor dem Hafen liegen bleiben müssen, existiere, und daß ebensowenig von der Pflicht, einen Lotsen zu nehmen, die Rede sein könne, indem er nach §§. 2. 4 der Hafenordnung die den Hafenslotzen zugewiesene Stellung

dahin charakterisiert, daß sie nicht auf Verlangen eines einkommenden Schiffes, sondern in Ausübung der ihnen obliegenden Hafenzollpolizeilichen Funktionen thätig werden, für deren Erfüllung sie nur ihrer vorgeordneten Behörde, nicht den ankommenden Schiffen verantwortlich seien, die ihre Thätigkeit abzuwarten, nicht aber zu bestimmen hätten. Dasselbe gelte von dem den Hafenzollpolizei übergeordneten Hafenzollmeister, insoweit dieser sich in der Lage befindet, im einzelnen Falle auf das Thätigwerden der Hafenzollpolizei hinzuwirken. Von einem Verfügungsrechte der Schiffer über die Dienste der Hafenzollpolizei könne daher nicht die Rede sein. Da es sich hierbei um den Inhalt von Gesetzen handelt, auf deren Verletzung nach §. 511 C.P.O. die Revision nicht gestützt werden kann, ist diese Feststellung auch für die jetzt zu erlassende Entscheidung maßgebend. Die daraus gezogene Schlußfolgerung, daß hiernach weder der Kapitän der Capella noch der Kläger an und für sich dafür verantwortlich sei, daß ein Hafenzollpolizeistoff nicht an Bord gekommen ist, sondern die Hafenzollpolizei das Schiff ungehindert seinen Weg nach seinem regelmäßigen Liegeplatze hat nehmen lassen, ist aber durchaus zutreffend.

Indem der Berufungsrichter sodann zur Prüfung der Frage übergeht, ob — wie die Beklagten behaupten — der Kläger sich eine Verletzung der Anzeigepflicht hat zu schulden kommen lassen oder eine Vergrößerung der von den Versicherern zu tragenden Gefahr veranlaßt und dadurch nach §§. 29. 31. 61 der Bedingungen seinen Erstattungsanspruch gegen die Beklagten verwirkt hat, erkennt er ausdrücklich an, daß der Versicherer es mit Recht als eine ihn beschwerende Vergrößerung seines Risikos ansieht, wenn ein Schiff in einem Lotsenreviere die ihm gebotene Möglichkeit oder obliegende Verpflichtung, einen Lotsen zu nehmen, unbenutzt beziehungsweise unbefolgt läßt, wobei er auch auf die Bestimmung des Art. 740 H.G.V. verweist. Er findet aber die dem Kläger gemachten Vorwürfe im vorliegenden Falle nicht begründet.

Die Beklagten hatten in zweiter Instanz auf gerichtliche Anregung über das übliche Verhalten der ankommenden Schiffe mit Rücksicht auf den in Hamburg zu erwartenden Hafenzollpolizei angegeben:

„Dampfschiffe in regelmäßiger Fahrt zwischen Hamburg und England, sog. turn-Schiffe (zu welchen unstreitig die Capella gehört), pflegten allerdings, wenn sie an die Stadt kommen, nicht anzuhalten,

um einen Hafenlotfen zu erwarten oder ſich einen ſolchen vom Hafenmeiſter zu erbitten, doch ſei es üblich, daß ſolchen turn-Schiffen ein Hafenlotſe in einer Fülle entgegenfahre. Der Hafenmeiſter erſehe aus den gewöhnlichen gedruckten telegraphiſchen Schiffsnachrichten aus Ruzhaven über dort paſſierte einkommende Schiffe, welche Schiffe hier (d. h. in Hamburg) zu erwarten ſeien. Von den Agenturen der betreffenden Schiffslinien werde aber dem Hafenmeiſter noch außerdem Anzeige gemacht, wann ein beſtimmtes Schiff hier im Hafen zu erwarten ſei. Auf ſolche Anzeige ſchicke ſodann der Hafenmeiſter dem Schiffe einen Hafenlotfen entgegen.“

Daran knüpften die Beklagten die Behauptung, der Kläger habe eine ſolche Anzeige nicht gemacht, vielmehr ſeinen Kapitänen geſagt, ſie dürften ohne Hafenlotfen in den Hafen einlaufen. Damit habe er übliche Vorſichtsmaßregeln unterlaſſen und die Gefahr der von den Beklagten verſicherten Reiſe vergrößert.

Der Berufungsrichter führt nun aus, daß Geſez (die Hafenordnung) mache es dem in Hamburg anweſenden Rheder ſowenig wie den dortigen Agenten auswärtiger Rhedereien zur Pflicht, dem Hafenmeiſter von dem zu erwartenden Eintreffen ihrer Schiffe Anzeige zu machen, der Hafenmeiſter erhalte, wie auch die Beklagten zugäßen, die betreffenden Nachrichten von den im Hafen zu erwartenden Schiffen durch die von Ruzhaven telegraphiſch gemachte Meldung der dort vorbeipañierten Schiffe. Wenn nun auch ein oder der andere Rheder oder Agent auch ſeinerſeits dem Hafenmeiſter noch eine ſolche Anzeige zugehen laſſe, weil ihnen vielleicht daran liege, z. B. wegen Unbekanntheit des Führers des betreffenden Schiffes mit dem hamburgiſchen Hafen, womöglich einen Hafenlotfen zu erhalten und bei der unbeſtritten unzureichenden Zahl der Hafenlotfen vorzugsweiſe berückſichtigt zu werden, ſo ſei doch eine zu dieſem oder einem ähnlichen Zwecke gemachte Anzeige an den Hafenmeiſter immer nur eine Erinnerung deſſelben an die ihm ohnedieß obliegende Ausübung der Hafenpolizei durch Anhalten der Hafenlotfen zu ihrer Pflichterfüllung. Durch Unterlaſſung dieſer Anzeige würde der Rheder nicht etwa die für den Verſicherer wertvolle Geltendmachung eines erzwingbaren Rechtes auf Erlangung eines Hafenlotfen unterlaſſen, ſondern die Dinge den ohnehin geſezlich gewieſenen Gang gehen laſſen.

Die Reviſion greift dieſe Argumentation als rechtsirrtümlich an,

weil der Versicherte eine übliche Vorsichtsmaßregel nicht deshalb unterlassen dürfe, weil sie nicht mit Sicherheit die Gefahr beseitige, dieselbe vielmehr auch dann anzuwenden sei, wenn sie die Gefahr nur vermindere und möglicherweise einem Schaden vorbeuge; in concreto sei aber nicht zu bezweifeln und werde auch vom Berufungsrichter stillschweigend vorausgesetzt, daß eine solche Anzeige thatsächlich die Anbordsetzung eines Hafenlotsen oftmals, ja regelmäßig zur Folge haben werde. Auch ohne „erzwingbares Recht“ stelle sich diese Anzeige daher als eine zweckmäßige Vorsichtsmaßregel zur Verminderung der Gefahr dar, durch welchen die Chance, einen Hafenlotsen zu erhalten, verbessert werde, und der Kläger sei daher seinen Versicherern gegenüber dazu verpflichtet gewesen, sie anzuwenden, wenn sie üblich war, was der Berufungsrichter habe feststellen müssen.

Dieser Angriff erscheint aber nicht zutreffend. Denn der Berufungsrichter nimmt mit Recht an, daß der Rheder den Versicherungsvertrag unter den obwaltenden Umständen zwar verletzt, wenn er das Anbordkommen eines Hafenlotsen hintertreibt oder gar darauf hinwirkt, daß das Anbordkommen unterbleibt, nicht aber wenn er, ohne eine besondere Veranlassung hierzu zu haben, eine Maßregel unterläßt, welche nur den Zweck haben könnte, eine vorzugsweise Berücksichtigung bei der Zuweisung der ihrer geringen Zahl wegen für alle Schiffe nicht ausreichenden Hafenlotsen, als eine ungerechtfertigte Begünstigung auf Kosten anderer Schiffe zu bewirken. Die Anzeige des Rheders bzw. der Agentur an den Hafenmeister von dem bevorstehenden Eintreffen des Schiffes ist nach der eigenen Darstellung der Beklagten an sich eine ganz überflüssige Maßregel, da der Hafenmeister schon aus den telegraphischen Nachrichten über die Rughaven passierenden Schiffe erfieht, welche Schiffe zu erwarten und bei der Verwendung der Hafenlotsen von ihm zu berücksichtigen sind, was nach Angabe der Beklagten in der Weise geschieht, daß der Hafenmeister ihnen, ohne daß dies erbeten wird, einen Hafenlotsen in einer Fülle entgegenschickt. Es muß davon ausgegangen werden, daß der Hafenmeister und seine Untergebenen, die Hafenlotsen, den ihnen als Hafenbeamten obliegenden Pflichten unparteiisch nachkommen, und daß daher in der Zuteilung der Hafenlotsen ohne besonderen Grund kein Unterschied gemacht wird, je nachdem der Hafenmeister von dem zu erwartenden Eintreffen eines Schiffes nur durch die Telegramme aus

Ruhaven oder auch noch speziell durch eine Anzeige des Rheders oder der Agentur des Schiffes unterrichtet wird. Die Annahme der Revisionskläger, daß tatsächlich eine solche besondere Anzeige doch oftmals ja regelmäßig von Erfolg sein werde, entbehrt daher der Begründung, und es ist aus dem angefochtenen Urteile auch keineswegs zu entnehmen, daß der Berufungsrichter hiervon ausgegangen ist. Sollte daher eine solche Anzeige vonseiten der Agenturen der sog. turn-Schiffe auch üblich sein, so würde derselben doch kein materieller Wert beigelegt werden und es dem Kläger nicht zum Vorwurfe gereichen können, daß er seinerseits dieselbe unterlassen und daß er bei Abschluß des Versicherungsvertrages den Beklagten nicht mitgeteilt hat, daß er in dieser Weise verfähre. Denn die Beklagten waren als Versicherer nur zu der Erwartung berechtigt, daß der Kläger bei der Art seines Rhedereibetriebes die von ihnen zu übernehmende Gefahr nicht schuldhaft vergrößere, und hiervon kann nicht die Rede sein, wenn der Kläger es lediglich unterließ, von einer Maßregel Gebrauch zu machen, welche er unter Berücksichtigung der obwaltenden Umstände als überflüssig und nutzlos ansehen durfte.

Daß auch der Berufungsrichter die Sache in dieser Weise beurteilt hat, erhellt aus den Erwägungen, auf Grund deren er den von den Beklagten daraus entnommenen Einwand verworfen hat, daß der Kläger seinen Kapitänen allgemein die Weisung gegeben habe, ohne Hasenlotfen einzulaufen.“