

2. 1. Vorausſetzungen für die Haftung des Kaskoverſicherers für Totalſchaden im Falle öffentlichen Verkaufes des verſicherten Schiffes.

2. Beweisführung für die Höhe eines an dem verſicherten Schiffe durch Seemannfall entſtandenen Schadens.

Allgem. Seeverſicherungs-Bedingungen §§ 127. 128. 129. 131.

I. Civilſenat. Urt. v. 14. November 1898 i. S. S. & D. (Rl.) w. die Norddeutſche Verſicherungsgesellſchaft u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 204/98.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht baſelbſt.

Die Kläger hatten laut einer Zeitpoſtize das Kaſto ihres Bartſchiffes A. zum taxierten Werte von 32000 *M.*, wovon 10000 *M.* auf eigene Gefahr der Kläger gingen, bei den Beklagten nach den Allgemeinen Seeverſicherungs-Bedingungen von 1867 verſichert. Am 17. Oktober 1894 verließ der A., mit einer Ladung Salz für Rio de Janeiro befrachtet, den Hafen von Lamerão de Macau an der Nordküſte von Braſilien, erlitt jedoch noch an demſelben Tage bei ſtürmiſchem Wetter ſchwere Havarie und kehrte deſhalb am folgenden

Tage nach Macau zurück. Dort beantragte der Kapitän K., weil ein deutscher Konsul nicht am Orte war, bei dem schwedisch-norwegischen Konsul die Ernennung von Sachverständigen zur Besichtigung von Schiff und Ladung. Die Besichtigung hatte das Ergebnis, daß der Wert des Schiffes in unbeschädigtem Zustande auf 20 000 Milreis, der Wert des beschädigten Schiffes auf 1800 Milreis, die erforderlichen Reparaturen auf 38660 Milreis geschätzt wurden. Sämtliche Sachverständige erklärten, daß die Beschädigungen des Schiffes durch den starken Sturm und durch Aufstoßen des Schiffes entstanden seien. Die zugezogenen Schiffszimmerleute und Kalfaterer gaben an, daß die erforderlichen Reparaturen mindestens 190 Tage beanspruchen würden, da es unmöglich sei, dieselben in Macau vorzunehmen, weil es dort an den erforderlichen Hilfsmitteln fehle. Bei einer zweiten, mehrere Wochen später erfolgten Besichtigung wurden zwar einzelne Teile des Mastenwerkes wie des Schiffskörpers als verfault befunden, trotzdem aber das erste Gutachten in allen Stücken bestätigt. Nachdem das Schiff in der Nacht vom 12. zum 13. Dezember 1894 gekentert war, gab der Kapitän K. vor dem schwedisch-norwegischen Konsul die Erklärung ab, daß er das Schiff zu Gunsten der Versicherer oder dessen, den es angehe, abandonniere. Von dieser Erklärung gab der Konsul dem von ihm bestellten Kurator der abwesenden Interessenten Kenntnis. Dieser beantragte den öffentlichen Verkauf des Schiffes, der am 19. Dezember 1894 stattfand und einen Erlös von 103 Milreis = 90 M ergab.

Auf Grund dieses Sachverhaltes beantragten die Kläger, nach deren Meinung eine Kondemnation der Bart wegen zunächst relativer, dann absoluter Reparaturunfähigkeit oder ein Totalverlust infolge des vorgenommenen Verkaufes vorlag, die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 22646,24 M nebst Zinsen. Schlimmstenfalls hielten die Kläger ihren Anspruch insoweit für berechtigt, als die festgestellten Schäden nicht Altersschäden gewesen seien. Die Beklagten bestritten, daß der Verkauf zu ihren Lasten gehe oder einen Totalverlust des Schiffes begründe. Sie lehnten ferner ihre Haftung für Partialschaden ab, weil die Besichtigungs- und Schätzungsdokumente nicht ordnungsmäßig seien.

Das Landgericht ließ auf Grund der vorgelegten Dokumente eine Dispathe aufmachen und verurteilte die Beklagten zur Zahlung von

12817,<sup>20</sup> *M*, indem es die weitergehenden Ansprüche der Kläger abwies. Nur die Kläger legten Berufung ein, und behaupteten in der Berufungsinstanz unter Benennung von Sachverständigen, daß das Schleppen des *A.* nach einem der beiden nächsten für die Reparatur des Schiffes in Betracht kommenden Häfen, Pernambuco oder Bridgetown auf Barbados, mindestens 1000 £ gekostet haben würde, welcher Betrag mithin den Reparaturkosten hinzutreten müsse. Die Beklagten widersprachen.

Die Berufung wurde zurückgewiesen, ebenso auch die Revision aus nachstehenden

#### Gründen:

. . . . „Der § 131 der dem Versicherungsvertrage zu Grunde liegenden Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 schreibt vor, daß der Versicherte, wenn durch ordnungsmäßige Besichtigung und Begutachtung absolute oder relative Reparaturunfähigkeit des Schiffes festgestellt sei, befugt sei, das Schiff mit Verbindlichkeit für den Versicherer zum öffentlichen Verkauf zu bringen, wogegen bloße Reparaturunwürdigkeit den Versicherten zum Verkaufe des Schiffes für Rechnung des Versicherers nicht berechtige, und giebt in Abs. 3 unter Nr. 1 bis 4 die Voraussetzungen an, unter denen der Verkauf von dem Versicherer als für ihn verbindlich anzuerkennen sei, nämlich:

1. die gehörig begründete, nach Form und Inhalt dem § 129 entsprechende Erklärung der gemäß § 128 ernannten Sachverständigen, daß das Schiff reparaturunfähig sei (wobei die relative Reparaturunfähigkeit nur unter gewissen Beschränkungen genügt);
2. die Erklärung der Sachverständigen, daß die Reparaturunfähigkeit allein durch solche Unfälle der Reise verursacht sei, für welche der Versicherer nach dem Versicherungsvertrage zu haften habe;
3. die Ermächtigung zum Verkaufe des Schiffes durch das Ortsgericht oder eine andere Behörde;
4. den ordnungsmäßigen öffentlichen Verkauf.

Unbedenklich ist nun dem Berufungsgerichte darin beizustimmen, daß diese Voraussetzungen nicht bloß beispielsweise aufgestellt sind, sondern notwendig vorhanden sein müssen, wenn der Verkauf des Schiffes zu Lasten der Versicherer gehen soll, sodasß daneben von

anderen Fällen eines für die Versicherer verbindlichen Verkaufes nicht die Rede sein kann. Das geht aus dem Zusammenhange und der Fassung der Vorschriften des § 131 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen klar hervor und ergibt sich nicht minder deutlich aus der von Voigt (Seeversicherungsrecht S. 705 flg.) dargestellten Rechtsentwicklung, aus welcher der § 131 hervorgegangen ist.

Ist es hiernach eine zwingende Voraussetzung für einen den Versicherer verbindenden Verkauf des Schiffes, daß die zugezogenen Sachverständigen auf Grund der von ihnen vorgenommenen Besichtigung die (absolute oder relative) Reparaturunfähigkeit ausgesprochen haben, so muß die auf den Verkauf des Schiffes gestützte Klage des Versicherten schon dann versagen, wenn es an einem solchen dem Verkaufe vorhergegangenen Ausspruche fehlt. Daß im vorliegenden Falle die Sachverständigen sich nicht für absolute Reparaturunfähigkeit des A. erklärt haben, folgt unmittelbar daraus, daß sie die Höhe der erforderlichen Reparaturkosten geschätzt haben. Mit Recht nimmt aber das Berufungsgericht an, daß die Sachverständigen auch die relative Reparaturunfähigkeit des A. nicht ausgesprochen haben. Relative Reparaturunfähigkeit liegt vor, wenn das Schiff sich in einem Hafen befindet, wo die erforderliche Reparatur nicht ausgeführt werden kann, und wenn es auch nicht nach einem Hafen gebracht werden kann, wo die Reparatur ausführbar ist. Daß der A. in Macau einer definitiven Reparatur nicht unterzogen werden konnte, weil es dort an den erforderlichen Einrichtungen und Hilfsmitteln fehlte, haben die Sachverständigen erklärt; dagegen haben sie weder ausdrücklich, noch versteckt erklärt, daß das Schiff nicht nach einem Reparaturhafen verbracht werden könne. Daraus, daß eine ordnungsmäßige Reparatur in Macau nicht möglich war, kann nicht gefolgert werden, daß es ebenso wenig möglich gewesen wäre, das Schiff notdürftig für den Transport in einen Reparaturhafen in Stand zu setzen. Vielmehr geht, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, daraus, daß die Sachverständigen 190 Tage als Zeitraum für die Reparatur angeben und die Länge dieses Zeitraumes damit begründen, daß die Reparatur nicht in Macau ausgeführt werden könne, gerade hervor, daß die Sachverständigen die Möglichkeit der Verbringung des Schiffes nach einem anderen Hafen zum Zwecke der Reparatur vor Augen gehabt haben müssen. Damit ist aber die auf den Verkauf des Schiffes

gestützte Klagebegründung beseitigt. Ein jetzt nachträglich erbrachter Beweis, daß das Schiff nicht nach einem anderen Hafen hätte geschafft werden können, würde an der Sachlage nichts ändern, weil er die fehlende Voraussetzung des Verkaufes, daß die Reparaturunfähigkeit von den zugezogenen Sachverständigen erklärt sein mußte, nicht zu ersetzen vermöchte. Deshalb kommt es auf die Erörterung der übrigen die Ordnungsmäßigkeit des Verkaufes betreffenden Streitfragen nicht weiter an.

Daß, von dem Verkaufe des Schiffes abgesehen, sich aus der Sachlage ein Totalverlust nicht herleiten läßt, und daß auch eine Begründung des Klageanspruches auf nützliche Geschäftsführung gegenüber den Vorschriften des Versicherungsvertrages unzulässig ist, hat das Berufungsgericht aus zutreffenden Gründen angenommen, gegen welche auch von der Revision Angriffe nicht gerichtet worden sind.

Es kann sich also nur noch um den eventuellen Anspruch der Kläger auf Vergütung des Partialschadens handeln, den das Schiff durch Seeunfall erlitten hat. Dieser Schaden ist im Laufe der ersten Instanz auf der Grundlage des Gutachtens der Sachverständigen über die Höhe der zur Wiederherstellung des Schiffes aufzuwendenden Kosten, nach Abzug des auf Altersschäden zu rechnenden Betrages von 500 *M*, dispartiirt, und die Beklagten zu 1 bis 9 sind nach dem Verhältnis ihrer Anteile an der Versicherung zur Zahlung des gemäß der Dispartie auf die versicherten 22 000 *M* fallenden Betrages von 12 817,20 *M* nebst Zinsen verurteilt worden. Da gegen dieses Urteil von den Beklagten ein Rechtsmittel nicht eingelegt ist, kommt nur in Frage, ob die Kläger eine höhere Entschädigung für den entstandenen Partialschaden beanspruchen können. Als solche fordern sie den auf die Beklagten fallenden Teil des nach ihrer Angabe wenigstens 1000 *£* betragenden Schlepplohnes für die Verbringung des *A.* in einen der beiden Macau zunächst gelegenen Reparaturhäfen, Pernambuco oder Bridgetown auf Barbados. Für die Angemessenheit der Höhe dieses Schlepplohnes ist Beweis und Gegenbeweis angeboten. Das Berufungsgericht hat jedoch die Erhebung dieser Beweise als unzulässig abgelehnt und die durch die Berufung erfolgte Mehrforderung der Kläger abgewiesen. Auch diese Entscheidung wird von der Revision ohne Grund angegriffen.

Die Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen schreiben vor, daß Beschädigungen eines versicherten Schiffes alsbald durch Sachkundige besichtigt und urkundlich festgestellt, auch der Kostenbetrag der erforderlichen Reparatur geschätzt werden soll, und geben eingehende Vorschriften über das hierbei zu beobachtende Verfahren (§§ 127, 128, 129). Sie lassen jedoch dem Versicherten für den Fall, daß nicht nach diesen Vorschriften verfahren worden ist, frei, den Beweis für den unter die Versicherung fallenden Schaden anderweit zu führen, allerdings unter erheblicher Beschränkung der für diese Beweisführung zulässigen Beweismittel, als welche insbesondere die unter Verletzung der gegebenen Vorschriften errichteten Besichtigungs- und Taxationsdokumente, sowie das Zeugnis der zugezogenen Sachverständigen abgeschlossen sind (§ 127 Abs. 3). Für den Fall aber, daß Kondemnation und Verkauf des Schiffes stattgefunden haben, jedoch zur Last des Versicherten bleiben, wird in § 131 Abs. 5 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen zugelassen, daß der Schade, soweit er den Versicherer trifft, auf der Grundlage der von dem Versicherten beizubringenden ordnungsmäßigen Besichtigungs- und Schätzungsdokumente aufzumachen ist, und zwar auch dann, wenn Kondemnation und Verkauf wegen Mängel im Verfahren für den Versicherer nicht verbindlich geworden sind. Zutreffend führt das Berufungsgericht aus, daß diese Vorschrift bei der „Ordnungsmäßigkeit“ der der Schadensrechnung zu Grunde zu legenden Dokumente nur deren Form und Inhalt im Auge habe, wie schon die Verweisung auf den § 129 allein ergebe, nicht aber die sonstigen in den §§ 127 und 128 aufgestellten Erfordernisse. Andererseits ist dem Berufungsgericht auch darin beizustimmen, daß die Worte „auf der Grundlage der . . . . beizubringenden . . . . Dokumente“ nicht jede den Inhalt der vorgelegten Dokumente ergänzende Beweisführung ausschließen, sofern dieselbe nur in den Dokumenten eine genügende tatsächliche „Grundlage“ findet, weil eine weitergehende Beschränkung das im § 127 Abs. 3 dem Versicherten grundsätzlich eingeräumte Recht ohne genügenden Grund übermäßig verkürzen würde. Nach diesen Gesichtspunkten, von denen sowohl das Oberlandesgericht wie das Reichsgericht auch bei der Entscheidung in S. S. w. Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft u. Gen., Rep. I. 91/97, ausgegangen sind, erscheint aber die jetzt angegriffene Entscheidung des Berufungsgerichts gerechtfertigt.

Die im vorliegenden Falle beigebrachten Besichtigungs- und Schätzungsdocumente enthalten, abgesehen davon, daß sie auf die Meinung der Sachverständigen schließen lassen, der A. hätte zum Zwecke der Reparatur in einen anderen Hafen verbracht werden können, nichts, was für die Schätzung der Kosten dieser Verbringung als thatsächlicher Anhalt dienen könnte. Es liegt nahe, daß für die Wahl des Reparaturhafens der Zustand, in welchen das Schiff durch die in Macau vorzunehmende Notreparatur versetzt werden konnte, von maßgebender Bedeutung sein mußte, weil das Maß der erlangten Seefähigkeit zwar die Auffuchung eines, nicht aber die Auffuchung anderer Häfen gestatten konnte. Hierüber, und demgemäß über den zu wählenden Reparaturhafen selbst sagen die Documente nichts. Sie bieten also nicht diejenige thatsächliche Grundlage dar, welche für eine nach § 131 Abs. 5 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen zulässige Ergänzung der Beweisführung über die Höhe des zu ersetzenden Schadens immer erforderlich wäre. Mit Recht hat deshalb das Berufungsgericht, obgleich es die Meinung der Beklagten, daß die Kosten der Verbringung des Schiffes in den Reparaturhafen von den Sachverständigen bei der Schätzung der Reparaturkosten bereits berücksichtigt seien, verwirft, die beantragte Beweisaufnahme über die Höhe der Schleppkosten als der erforderlichen Grundlage in den Besichtigungs- und Schätzungsdocumenten entbehrend für unzulässig erachtet.“ . . .