

47. Gehört bei einer Binnenschiffsverkehrsversicherung, die gegen Haftpflicht versichert, zu dem übernommenen Risiko auch die Gefahr der Haftpflicht aus eigenem Verschulden des Versicherten?

I. Zivilsenat. Ur. v. 14. November 1904 i. S. L. & L. (Rl.) m. Versicherungsgesellsch. „Rh.“ u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 299. 301/04.

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

Aus den Gründen:

„Für die Feststellung des Inhalts des Versicherungsvertrages ist das Formular einer „Police für den Gütertransport auf Flüssen und Binnengewässern“ benutzt worden; den gedruckten „allgemeinen Versicherungsbedingungen“ ist ein schriftlicher „Anhang“ hinzugefügt. Hervorzuheben ist aus den allgemeinen Versicherungsbedingungen der § 17, der, wie folgt, lautet:

„Wird mit Vorwissen des Versicherten die Ladungsfähigkeit des Fahrzeugs überschritten, oder sind, wenn der Versicherte selbst Transportunternehmer oder Führer des versicherten Gutes ist, die gesetzlichen und polizeilichen Verordnungen in Rücksicht auf Fahrt, Ladung und sonstige Verhältnisse nicht in allen Punkten beobachtet worden, so geht im Falle eines Unglücks jeder Anspruch an die Gesellschaften verloren.“

Von den Bestimmungen des Anhangs kommen die nachstehenden in Betracht:

„Auf Waren und Kaufmannsgüter aller Art, excl. Kohlen, in eigenen oder gemieteten Schuten, . . . geschleppt, fahrend oder liegend, mit oder ohne Bewachung, während des Transports von und nach allen Stadtteilen Hamburg/Altona inkl. Entenwärder und Steinwärder, sowie von und an Bord im Hamburg/Altonaer Hafen liegender Schiffe . . .

Der Risiko des Stilliegens der Schuten unter alleiniger Aufsicht des Wachtschiffes resp. Hafentrunde in Hamburg/Altona, sowie der Risiko des Transports von und nach der Altona-Kieler-Eisenbahn und dem Neumühlener Kai ist eingeschlossen.

Diese Versicherung deckt alle Schäden, für welche der Absender oder Empfänger der Waren die Herren Versicherten in ihrer Eigenschaft als Frachtführer auf Grund reichs- oder landesgesetzlicher Bestimmungen verantwortlich zu machen berechtigt ist, speziell diejenigen Schäden, welche durch Nachlässigkeit oder Versehen der im Dienste der Herren Versicherten stehenden Leute entstanden sind, und zwar inkl. Gerichtskosten und Anwaltsgebühren, soweit sie zur Feststellung des Schadens erforderlich sind . . . bis zum Betrage von 10000 M.“

Bei der Auslegung der mitgeteilten Vertragsbestimmungen kann kein Gewicht darauf gelegt werden, daß gesetzlich bei der Seeversicherung dem Versicherer der auf ein Verschulden des Versicherten sich gründende Schaden nicht zur Last fällt (§ 821 H.G.B.), und daß die Seeversicherung des Reeders zum Teil eine Haftpflichtversicherung ist. Hier handelt es sich um eine Binnenschiffahrtsversicherung und um eine Versicherung, die unstreitig nur eine Haftpflichtversicherung war. Bei einer Haftpflichtversicherung ist aber — darin kann dem Berufungsgerichte nur beigetreten werden — regelmäßig die Absicht des Versicherungsnehmers auf eine möglichst vollständige Sicherung gegen die Gefahr der Haftpflicht gerichtet, und es muß daher von einer wegen solcher Versicherung angegangenen Versicherungsgesellschaft erwartet werden, daß sie, wenn sie ihre Risikoübernahme begrenzen will, dies durch unzweideutige Policebestimmungen zum Ausdruck bringt. Im vorliegenden Falle haben es daran die Beklagten fehlen lassen. Die Bestimmungen der von ihnen ausgestellten Police gestatten nur die Auffassung, daß die Haftpflicht aus eigenem Verschulden von der Versicherung nicht ausgeschlossen werden sollte. Auf den § 17 der allgemeinen Versicherungsbedingungen können sich die Beklagten nicht berufen, obschon es richtig ist, daß durch die Nichtbewachung der Schute eine Vorschrift des Hamburger Hafengesetzes übertreten wurde. Den gedruckten allgemeinen Bedingungen gehen die schriftlichen besonderen vor, und in diesen heißt es allgemein, daß die Versicherung alle Schäden decke, für welche der Absender oder Empfänger der Waren die Versicherten in ihrer Eigenschaft als Frachtführer auf Grund reichs- oder landesgesetzlicher Bestimmungen verantwortlich zu machen berechtigt sei. Von den Fällen der Frachtführerverantwortlichkeit waren die des § 431 H.G.B. für die Klägerin die praktisch bedeutsamsten, und wenn sich daraus erklärt, daß sie als solche angeführt wurden, die „speziell“, also auch von der Versicherung gedeckt werden sollten, so geht es nicht an, aus dieser Hervorhebung vermittelt Schlusses vom Gegenteile eine Einschränkung der in den vorhergehenden Worten enthaltenen Risikofeststellung herzuleiten.

Daß die Gefahr der Haftpflicht aus einem eigenen Verschulden der Klägerin, wie es im gegebenen Falle vorgelegen hat, dem übernommenen Risiko zuzuweisen ist, ergibt sich, wie das Berufungsgericht

mit Recht angenommen hat, überdies schon aus den Bestimmungen im ersten Absätze des Policeanhangs. Die Ausführung der Beklagten, der erste Absatz des Anhangs behandle lediglich das Risiko des Transports, und erst der zweite das Risiko des Stilliegens, steht im Widerspruche mit den im ersten Absätze sich findenden Worten „fahrend oder liegend, mit oder ohne Bewachung“. Allerdings heißt es dann weiter: „während des Transports von und nach allen Stadtteilen etc“. Allein nach dem feststehenden Sachverhalte war die in der Nacht vom 25. zum 26. Juli 1899 gesunkene Schute am 25. Juli beladen worden; um 3 Uhr nachmittags war die Beladung beendet, und am folgenden Tage sollte die Schute nach dem Dampfer „P.“ geschleppt werden. Mit der Empfangnahme der Ladung hatte die Erfüllung der von der Klägerin übernommenen Transportverpflichtung begonnen, und hatte nach § 58 des Binnenschiffahrtsgesetzes begonnen die Verantwortlichkeit der Klägerin für die Bewahrung der Ladung vor Verlust oder Beschädigung; unbedenklich ist also zu sagen, daß in der Nacht vom 25./26. Juli 1899 ein „Liegen der Schute während des Transports“ im Sinne des Versicherungsvertrages stattfand, und mithin ein Liegen, bei welchem es nicht darauf ankommen sollte, ob das Fahrzeug bewacht wurde, oder nicht. Im zweiten Absätze des Anhangs enthalten die Worte „der Risiko des Transports von und nach der Altona-Kieler Eisenbahn und dem Neumühlener Kai ist eingeschlossen“ unzweifelhaft eine Erweiterung des im ersten Absätze bestimmten Risikos; unmöglich kann daher das unmittelbar vorher in diesem zweiten Absätze über das Risiko des Stilliegens Bemerkte im Sinne einer Einschränkung verstanden werden; am nächsten liegt vielmehr die auch vom Berufungsgerichte ange deutete Annahme, daß hier an ein ungewöhnliches längeres Stillliegen gedacht worden ist.“ . . .