

39. Versicherung eines Schiffes gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt. Ersatz eines Schadens, den der Versicherungsnehmer durch eine fehlerhafte Führung des Schiffes verursacht hat. Unterschied zwischen Handlungen des Schiffers, die zur Führung des Schiffes, und solchen, die zur geschäftlichen Vertretung des Schiffseigners gehören.

I. Zivilsenat. Urk. v. 15. November 1909 i. S. Nordb. Versicher.-Gesellsch. (Bekl.) w. P. & A. (Kl.). Rep. I. 485/08.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Kläger war Eigentümer des eisernen Rahnes „Friederike“ und hatte diesen laut „Versicherungspolice auf Casco“ vom 5. Mai 1905 für Beschäftigung und Aufenthalt auf der Ober-Elbe und deren Nebenflüssen und Kanälen mit Einschluß der Ober für ein Jahr zu

25000 *M* versichert. Unter eigener Führung des Klägers traf der Kahn, mit einer Zuckerladung von Genthin kommend, am 29. März 1906 in Hamburg ein. Nachdem hier Teile der Ladung an den Schuppen 17 und 2 gelöscht worden waren, ließ der Kläger den Kahn am 5. April über die Elbe schleppen, um den Rest der Ladung im Ruhwerderhafen abzugeben. Auf dieser Fahrt brach der Kahn durch, indem die Platten an beiden Seiten rissen. Der Kläger nahm die Beklagte aus dem Versicherungsvertrage auf Entschädigung in Anspruch. Die Beklagte machte u. a. geltend, die Ursache des Unfalles liege in einer ungehörigen Stauung der Restladung, da nach der Teilentlöschung in der Mitte des Schiffes ein Laderaum leer geblieben sei. Aus diesem Grunde bestritt sie ihre Ersatzpflicht — gestützt auf § 3 Nr. 2 der „Allgemeinen Bedingungen“ des Versicherungsvertrages —, weil der Schade durch ein Verschulden des Versicherten entstanden sei.

Beide Instanzen verwarfen den Einwand der Beklagten. Auch die Revision blieb ohne Erfolg.

Gründe:

... „Gestützt wird das Rechtsmittel ausschließlich auf die Beurteilung des ... Einwandes der Beklagten, der sich auf § 3 Nr. 2 der Bedingungen gründet. Hier wird gesagt, daß dem Versicherer Schäden nicht zur Last fielen, die „durch Verschulden des Versicherten“ entstanden seien. Hinzugefügt aber wird:

„Dem Versicherten, welcher sein Schiff selbst führt, soll jedoch die fehlerhafte Führung desselben unpräjudizierbar sein (es sei denn, daß ihm eine bössliche Handlungsweise zur Last fällt), sofern er für die betreffende Fahrt ein Patent besitzt, oder ihm die Schiffsführung behördlich gestattet ist.“

Das Landgericht hat es zurückgewiesen, wenn sich der Kläger auf diesen Nachsatz berufen wolle, und in Übereinstimmung mit den Darlegungen der Beklagten auch angenommen, daß die ungleichmäßige Beladung, wie sie nach der Löschung eines Teiles der Ladung bestand, die Widerstandskraft des Kahnes in den Längsverbänden zu sehr in Anspruch nahm, also objektiv fehlerhaft war. Dagegen führt es auf Grund eines von ihm eingezogenen Gutachtens aus, daß dieser Fehler dem Kläger subjektiv nicht als Verschulden angerechnet werden könne, und gelangt so zur Zurückweisung dieser Einwendung der

Beklagten. Das Oberlandesgericht dagegen läßt sowohl die objektive Fehlerhaftigkeit der Beladung, wie die subjektive Schuld des Klägers dahingestellt und stützt die Bestätigung der Entscheidung nur darauf, daß dem Kläger auf alle Fälle der angeführte Nachschuß der Bedingungen zur Seite stehe.

Dem ist trotz der Beanstandung der Revision beizutreten.

Daß der Kläger zur Zeit des Unfalls sein Schiff selbst führte, und daß ihm eine bössliche Handlungsweise nicht zur Last fällt, ist außer Streit. Auch hat das Oberlandesgericht bedenkenfrei und unangefochten festgestellt, daß er ein Patent „für die betreffende Fahrt“, d. h. für Kahnfahrten auf der Ober-Elbe und deren Nebenflüssen usw. hatte. In Frage steht demnach lediglich, ob sich der zu unterstellende Fehler des Klägers, wie das Oberlandesgericht annimmt, als eine „fehlerhafte Führung des Schiffes“ im Sinne der Versicherungsbedingungen darstellt.

Der angezogene Nachschuß hat, wie auch das Oberlandesgericht erwähnt, den Zweck, daß der Kleinschiffer, der sein Schiff selbst führt, nicht gegenüber dem Großunternehmer, der nur mit angestellten Schiffern fahren läßt, benachteiligt werden soll. Unfälle, die durch ein Verschulden der Schiffsbesatzung herbeigeführt sind, gehen bei der Transportversicherung grundsätzlich zu Lasten des Versicherers (§ 820 Nr. 6). Das Verschulden der Besatzung kann dem Versicherten nicht als eigenes Verschulden angerechnet werden. Dieser Grundsatz soll auch beim Kleinschiffer zur Anwendung gelangen. Insofern er als Schiffsführer gehandelt hat, ist davon abzu- sehen, daß er zugleich selbst der Versicherte ist. Der Grundsatz hat Verwandtschaft mit der Bestimmung in § 4 Abs. 2 Satz 2 des Binn.Schiff.G. und hat auch in § 130 des Reichsgesetzes über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 (RGBl. S. 263) Aufnahme gefunden. Seine Anwendung erfordert eine Unterscheidung zwischen solchen Handlungen, die der Schiffer „bei der Führung des Schiffes“, d. h. als nautischer Dirigent der Fahrt, vornimmt, und solchen, die er als geschäftlicher Vertreter des Schiffseigners vornimmt. So wenig der Großunternehmer es ablehnen kann, auf diesem zweiten Gebiete die Handlungen seines Schiffers auch dem Versicherer gegenüber zu vertreten, so wenig bedarf hier auch der Kleinschiffer eines Schutzes.

Die Abgrenzung zwischen Handlungen des Schiffers, die dem Gebiete der nautischen Leitung, und solchen, die dem Gebiete der geschäftlichen Vertretung des Schiffseigentümers angehören, hat auf dem Boden des Seeversicherungsrechtes die Gerichte wiederholt beschäftigt. Bei Voigt, S. Verf. R. S. 406 flg. findet sich die einschlagende Rechtsprechung zusammengestellt. Die dort entwickelten Regeln sind auch hier zur Anwendung zu bringen. Danach bestimmt sich die Entscheidung nach Ort, Zeit und sonstigen Umständen der Tätigkeit, nicht aber danach, ob der Schiffer nur allgemeinen Zweckmäßigkeitsabwägungen zu folgen, oder technische Kenntnisse anzuwenden hat. Was er bei oder während der Fahrt zu deren Beendigung an nautischen Maßregeln zu beschließen und selbst oder durch andere Schiffsangestellte auszuführen hat, gehört zu den Pflichten des nautischen Leiters. Dagegen wird zu den Administrationshandlungen alles gerechnet, was außer der eigentlichen Fahrt für den Zweck der Transportunternehmung zu leisten ist. Hierzu gehört der Regel nach auch die Ausrüstung des Schiffes und die Verstaung der Ladung im Abgangshafen. Dennoch würde es rechtsirrtümlich sein, wenn das Oberlandesgericht der Meinung gewesen sein sollte, alles was die Verstaung der Ladung angehe falle in den Bereich der nautischen Leitung. Insbesondere wäre es verfehlt, sämtliche Obliegenheiten des Schiffers, die § 8 Vinn. Schiff. G. aufzählt, ohne weiteres diesem Gebiete zuzuschreiben, wie dies anscheinend die Meinung des Oberlandesgerichtes ist.

Gleichwohl können diese Bedenken nicht zur Aufhebung des Urteils führen. Denn im vorliegenden Falle bezieht sich der dem Kläger vorgeworfene Mißgriff nicht auf Maßnahmen, die sich auf die Vorbereitung der Transportunternehmung bezogen. Die Verstaung der Ladung im Abgangshafen wird nicht beanstandet. Es handelt sich nur darum, ob der Kläger beim Anlaufen der verschiedenen Liegeplätze im Hamburger Hafen, wo die Entladung vorgenommen werden sollte, nautisch richtig gehandelt hat, ob er insbesondere ohne Umstaung der Restladung weiter fahren durfte, nachdem er an den ersten beiden Liegestellen 1850 Sack abgegeben und dabei einen der mittleren Laderäume völlig geleert hatte. Es muß mit dem Oberlandesgerichte angenommen werden, daß die Entscheidung hierüber lediglich dem Gebiete der nautischen Leitung im

Sinne der angezogenen vertraglichen und gesetzlichen Bestimmungen angehört, und nicht dem Gebiete der geschäftlichen Vertretung. War es, wie hier unterstellt werden muß, nautisch verkehrt, den Kahn, ohne vorher zu trimmen, über die Eise schleppen zu lassen, so lag darin eine „fehlerhafte Führung des Schiffes“, die nach den Versicherungsbedingungen als „unpräjudizierlich“ zu gelten hat.“