

2035 080

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 139/64

URTEIL

Verkündet am
4. Juli 1966
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der F [REDACTED] V [REDACTED]-AG, vertreten durch ihren Vorstand, Generaldirektor Carl Otto P [REDACTED] und Dr. Walter B [REDACTED],
2. der A [REDACTED] V [REDACTED]-AG, Zweigniederlassung F [REDACTED] ([REDACTED]), vertreten durch ihren Vorstand, Generaldirektor Alfred H [REDACTED] und Dr. Gerd M [REDACTED], F [REDACTED] ([REDACTED]), T [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. h. c. [REDACTED] -

gegen

die V [REDACTED] K [REDACTED]-GmbH, Georg von O [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführer Karl P [REDACTED] und
Edwin K [REDACTED], F [REDACTED] ([REDACTED]), M [REDACTED] L [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

1

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Schulze für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil der 3. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Frankfurt (Main) vom 19. Juni 1964 wird zurückgewiesen. Die Kosten der Revision werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist als Eignerin des Tankmotorschiffes "Volkskraftstoff" bei den Beklagten gemäß der Versicherungspolice auf Kasko für die Schifffahrt auf Binnengewässern versichert. Die Versicherung erstreckt sich auf die Schäden des Schiffes durch Unfall sowie auf die Haftpflicht des Eigners im Falle des Zusammenstoßes mit einem anderen Schiff.

Das Schiff erlitt am 13. Oktober 1962 einen Unfall durch Zusammenstoß mit dem holländischen Tankmotorschiff "Armenia". Der Matrose J. [REDACTED] war um 20 Uhr in Neuß, wo das Schiff gelöscht hatte, an Land gegangen und hatte erhebliche Mengen Alkohol zu sich genommen. Als er zurückkam, setzte er ohne Verständigung des an Bord befindlichen Schiffsführers das Schiff in Bewegung und fuhr rheinabwärts. Der Matrose B. [REDACTED] half ihm, als er keine Möglichkeit sah, die Fahrt zu verhindern. Auf der Höhe von

Stürzelberg kam es zu dem Zusammenstoß mit dem MS "Armenia", der ausschließlich auf das Verschulden des Janssen zurückzuführen ist. Am holländischen Schiff entstanden Schäden in Höhe von etwa 45.000 DM, am MS "Volkskraftstoff" in Höhe von etwa 20.000 DM.

Die Beklagte hat der Klägerin den Versicherungsschutz gemäß § 4 c der Allgemeinen Bedingungen der Versicherungspolice auf Kasko für die Schifffahrt auf Binnengewässern versagt, weil der Schaden dadurch entstanden sei, daß das Schiff "nicht gehörig bemannt" gewesen sei.

Die Klägerin hat mit der Klage die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 4.500 DM des fremden und von 2.000 DM des eigenen Schadens verlangt. Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Mit der im Einverständnis mit der Klägerin unter Übergehung der Berufungsinstanz eingelegten Revision erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Landgericht verneint, daß das Schiff im Sinne des § 4 c der Allgemeinen Bedingungen der Versicherung auf Kasko für die Schifffahrt auf Binnengewässern (in folgendem: Flußkaskopolice) "nicht gehörig bemannt" gewesen sei, als der Matrose J. das Schiff ohne Kenntnis des an Bord befindlichen Schiffsführers in Bewegung gesetzt und mit ihm, vom Matrosen B. unterstützt, den Liegeplatz verlassen hat. Die Revision meint, der Risikoausschluß des



A

§ 4 c Flußkaskopolicy greife ein, weil J [REDACTED] und B [REDACTED] außerstande gewesen seien, das Schiff ordnungsgemäß zu führen. Jedoch ist dem Landgericht beizutreten.

§ 4 c Flußkaskopolicy erweitert den Risikoabschluß des § 132 VVG dahin, daß der Versicherer auch bei einer erst nach dem Antritt der Reise entstandenen Fahruntüchtigkeit nicht haftet. Eine Fahruntüchtigkeit hat aber nach dem unstreitigen Sachverhalt nicht vorgelegen. Das Reichsgericht hat bereits in seiner Entscheidung RGZ 102, 111, 113 ausgeführt, § 4 c Flußkaskopolicy besage nach Sinn und Zweck nur, daß seitens des versicherten Schiffseigners die erforderliche Mannschaft gestellt und alles sonst Sachdienliche getan werden muß, um eine gehörige Bemannung des Schiffs aufrechtzuerhalten. Dem ist zuzustimmen. Die Klausel will den Versicherungsschutz ausschließen, wenn die Gefahr des Eintritts des Versicherungsfalls dadurch besonders groß wird, daß für die Führung des Schiffs von vornherein nicht einmal das nötige und entsprechend ausgebildete Personal bereitsteht, gleichviel, ob dies auf ein Verschulden des Schiffseigners oder des Schiffsführers (vgl. § 8 BSchG) zurückzuführen ist oder nicht.

Das Schiff war hier mit dem Schiffsführer und mindestens zwei Matrosen besetzt und damit standen für den Schiffsbetrieb, wie die Beklagte nicht bezweifelt, die nötigen Personen nach Art und Größe des Schiffs sowie der Befähigung der Mannschaft für Dienstleistungen zur Verfügung. Wenn einzelne Besatzungsmitglieder das Schiff ohne Befehl des Schiffsführers in Bewegung setzten und dabei zur ordnungsmäßigen Führung außerstande waren, so lag eine unberechtigte und fehlerhafte Führung des Schiffs vor, das an sich "gehörig bemannt" war. Es kommt für den

Risikoausschluß des § 4 c Flußkaskopolice nicht darauf an, ob die nach Lage des Falles zum ordnungsmäßigen Schiffsbetrieb nötigen und auch verfügbaren Personen im Zeitpunkt des Versicherungsfalles tatsächlich eingesetzt gewesen sind (z.B. ein nötiger Ausguckposten gestellt ist). Das Schiff kann sogar auch dann "gehörig bemannt" sein, wenn sich niemand an Bord befindet (z.B. der mit der Bewachung des festgemachten Schiffs beauftragte Matrose weggegangen ist; vgl. RGZ 102, 111, 113).

Es bedarf daher keiner Erörterung, ob der Risikoausschluß auch deshalb nicht eingreifen kann, weil das Schiff ohne Wissen und Wollen des Schiffsführers in Bewegung gesetzt worden ist und dadurch einen Schiffsunfall erlitten hat ("Schwarzfahrt" der Besatzung; vgl. Hamburg, HansRGZ 1937 B Sp. 419, 423; Ritter, ADS § 58 A. 23: meutornde Besatzung). Ebenso ist nicht zu entscheiden, ob aus § 187 VVG eine Beschränkung der Vertragsfreiheit dahin zu entnehmen ist, daß die im § 4 c Flußkaskopolice vorgesehene Ausdehnung des Haftungsausschlusses auf die während der Reise eintretende Fahruntüchtigkeit unzulässig ist (so Hamburg aaO Sp. 421; a.M. Prölss, VVG § 132 A. 2).

Die Revision war als unbegründet zurückzuweisen.
Die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels haben die
Beklagten gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze