

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 157/74

URTEIL

Verkündet am

11. Oktober 1976

Kaufmann

Justizsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Rechtsanwalts Ulrich Sch[REDACTED], Ha[REDACTED],
Schl[REDACTED]straße [REDACTED], als Konkursverwalter über das Vermögen
der A[REDACTED]-L[REDACTED]-Reederei W. M. Ra[REDACTED] & Sohn,
Ha[REDACTED], Sp[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

gegen

die N[REDACTED]-D[REDACTED] Versicherungs AG, vertreten durch
ihren Vorstand, bestehend aus den Herren Ab[REDACTED],
H[REDACTED], K[REDACTED], Dr. R[REDACTED], Ha[REDACTED], A[REDACTED] W[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Oktober 1976
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das
Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseati-
schen Oberlandesgerichts zu Hamburg
vom 1. August 1974 aufgehoben und die
Sache zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung - auch über die Kosten der
Revision - an das Berufungsgericht zurück-
verwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 24. Oktober 1971 brach auf der von einem zyprioti-
schen Unternehmen bereederten Kutterjacht "A[REDACTED]-Air [REDACTED]"
während der Überführungsfahrt von Sk[REDACTED] (Dä[REDACTED]) nach
Ha[REDACTED] in der Nähe von Ko[REDACTED] ein Feuer aus, in dessen
Folge die Jacht fast völlig ausbrannte und schließlich
sank. Zu den Versicherern der Jacht (Kasko: 1,5 Mio. DM;
Effekten: 15.000 DM) gehört die Beklagte mit einer Be-
teiligung von 17 %. Von ihr verlangt der Kläger - als
Konkursverwalter über das Vermögen der (zunächst klagenden)
A[REDACTED]-L[REDACTED]-Reederei W. M. Ra[REDACTED] & Sohn, Ha[REDACTED], -

- 3 -

aus an die Gemeinschuldnerin abgetretenem Recht den auf die Beklagte entfallenden Teil der Versicherungssumme. Er hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 266.050 DM (= 17 % von 1.565.000 DM) nebst 9,5 % Zinsen seit 4. Dezember 1971 zu verurteilen.

Die Beklagte hält diesen Anspruch schon deshalb für unberechtigt, weil zu ihren Gunsten § 58 der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen (ADS) eingreife. Nach Absatz 1 dieser Vorschrift hafte der Versicherer nicht für einen Schaden, "der dadurch verursacht wird, daß das Schiff nicht seetüchtig ... in See gesandt ist". Das treffe hier zu. Das Auspuffrohr der Yacht sei bei einem Umbau, den die Streithelferin des Klägers auf ihrer Werft in Skagen vor Antritt der Überführungsfahrt vorgenommen habe, durch die hölzerne Backbordseitenwand verlegt, dabei aber nicht genügend isoliert worden; infolgedessen habe sich nach einer gewissen Fahrtdauer das Holz im Bereich des Auspuffrohres mehr und mehr erhitzt und schließlich zu einem Schmelbrand entzünden müssen. Diesem sei die Yacht sodann zum Opfer gefallen.

Demgegenüber meint der Kläger, § 58 ADS sei nicht anwendbar. Nach der Police vom 13. Oktober 1971 decke die Versicherung das Fahrzeug gegen Schäden gleichviel welcher Art mit Ausnahme der in Ziffer 2 und 3 der Besonderen Bedingungen der Police aufgeführten Einschränkungen. Diese zählten aber nicht § 58 ADS auf. Auch enthielten sie selbst keinen dieser Vorschrift



entsprechenden Haftungsausschluß. Zudem bestreite er, daß das Auspuffrohr der Jacht, die vor Antritt der Überführungsfahrt von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft (Bu■■■■ V■■■■) für seetüchtig befunden worden sei, nicht hinreichend isoliert oder für den Brand des Schiffes ursächlich gewesen sei.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt der Kläger den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts (vgl. dessen Urteil in VersR 1975, 1119) beruht der Verlust der Jacht darauf, daß sie für die Überführungsfahrt von Sk■■■■ nach Ha■■■■ nicht seetüchtig gewesen sei; entweder sei - entsprechend dem Vortrag der Beklagten - das Auspuffrohr der Maschine nicht genügend isoliert und deshalb Ursache des Brandes gewesen oder es habe - gemäß dem Vorbringen der Streithelferin des Klägers, dem dieser nicht widersprochen habe - ein von Anfang an schadhaftes elektrisches Kabel den Brand verursacht. Für einen Schaden, der durch Seeuntüchtigkeit der Jacht veranlaßt worden sei, hafte die Beklagte aber nicht. Insoweit greife zu ihren Gunsten § 58 ADS ein. Die gegenteilige Meinung des Klägers verkenne, daß die Police vom 13. Oktober 1971 wegen der darin enthaltenen mehrfachen Hinweise auf die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen so zu verstehen sei, "daß

Deckung gewährt werden solle gegen Schäden gleichviel welcher Art mit der alleinigen Beschränkung der Ziffer 2 und 3 der Besonderen Bedingungen, es sei denn, das Schiff sei nicht seetüchtig in See gesandt worden". Das zeige auch Ziffer 1 c der Besonderen Bedingungen ("Nach einem Unfall darf das Fahrzeug, ohne zu reparieren, noch für den Sommer in Fahrt bleiben, wenn die Seefähigkeit durch den Schaden nicht beeinträchtigt ist ..."), die das Vorhandensein der Seefähigkeit, d.h. der Seetüchtigkeit im Sinne von § 58 ADS, gewährleisten solle. Zudem bringe § 58 ADS einen fundamentalen Grundsatz des Seeversicherungsrechts zum Ausdruck, dessen Geltung früher für so selbstverständlich erachtet worden sei, daß man es nicht für nötig gehalten habe, darüber in den Policen ein Wort zu verlieren. Daher wäre ein Ausschluß oder eine Milderung dieser Vorschrift sicher in die Police vom 13. Oktober 1971 aufgenommen worden.

2. Diese Ausführungen betreffen die Auslegung von typischen Bestimmungen eines auf eine Vielzahl gleichartiger Versicherungen zugeschnittenen Formularvertrages. Sie sind deshalb im Revisionsrechtszug uneingeschränkt nachprüfbar. Sie halten einer solchen Nachprüfung nicht stand.

a) Nach der Police ("Kasko-Police für Wassersportfahrzeuge") vom 13. Oktober 1971 haben die "unterzeichneten Gesellschaften (die "A[REDACTED]-Air [REDACTED]") auf Grund der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen und der umstehenden Besonderen Bedingungen versichert".

Danach kann davon ausgegangen werden, daß beide Bedingungen grundsätzlich nebeneinander gelten sollen. Das trifft jedoch insoweit nicht zu, als es um die Frage von Haftungsbeschränkungen für die Versicherer geht. Hierzu heißt es in der Police: "In Erweiterung der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen deckt diese Versicherung das Fahrzeug ... gegen Schäden gleichviel welcher Art mit alleiniger Beschränkung gemäß Ziffer 2 und 3 der umstehenden Besonderen Bedingungen ...". Dieser Satz besagt eindeutig, daß Inhalt und Umfang der Haftungsbeschränkungen für die Versicherer allein nach den genannten Ziffern zu beurteilen sind, somit nicht nach den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen; zugleich stellt der Satz klar, daß der Versicherungsschutz gegenüber diesen Bedingungen erweitert ist, soweit von ihnen Ziffer 2 und 3 der Besonderen Bedingungen zu Gunsten des Versicherungsnehmers abweichen. Das alles hat das Berufungsgericht nicht hinreichend berücksichtigt und deshalb zu Unrecht § 58 ADS hier angewendet.

b) Eine andere Frage ist es, ob Ziffer 2 oder 3 der Besonderen Bedingungen selbst eine Regelung enthalten, die dem Inhalt des § 58 ADS entspricht. Das ist zu verneinen. Denn, wie sich aus Ziffer 2 b) der Besonderen Bedingungen ergibt, entfällt die Haftung der Versicherer für Schäden aus anfänglicher Seeuntüchtigkeit des Fahrzeugs lediglich dann, wenn es der Versicherungsnehmer in Kenntnis oder in grobfahrlässiger Unkenntnis der mangelnden Seetüchtigkeit auf die Reise gesandt hat.

Daß sich insoweit eine weitergehende Haftungsbeschränkung aus der vom Berufungsgericht erörterten Ziffer 1 c) der Besonderen Bedingungen herleiten lassen soll, ist nicht ersichtlich. Sie schränkt, wie die Revision zutreffend meint, allein die nach § 75 Abs. 1 Satz 1 ADS bestehende Obliegenheit des Versicherungsnehmers ein, das Schiff nach Feststellung eines "Teil"-schadens unverzüglich ausbessern zu lassen, und besagt klarstellend die Selbstverständlichkeit, daß er das Fahrzeug, sofern es infolge eines Unfallschadens seeuntüchtig ist, nicht weiter in Fahrt belassen darf. Ferner ist es für die Beschränkung der Haftung der Versicherer ohne Belang, daß es ein "fundamentaler" Grundsatz des Seeversicherungsrechts sein soll, einem seeuntüchtigen Schiff in keinem Fall, also auch dann, wenn den Versicherungsnehmer kein Verschulden trifft, Versicherungsschutz zu gewähren. Denn dieser Grundsatz hat in den hier zu beurteilenden versicherungsvertraglichen Beziehungen keinen Niederschlag gefunden, da es sich bei den Ziffern 2 und 3 der Besonderen Bedingungen um eine abschließende Aufzählung der Beschränkungstatbestände handelt. Auch dürfte seine uneingeschränkte Geltung aus heutiger Sicht keineswegs mehr so selbstverständlich sein, daß er sich selbst dann durchsetzen müßte, wenn der Wortlaut des Versicherungsvertrags dem entgegensteht oder insoweit auch nur Zweifel offen läßt. Das gilt gerade bei der Versicherung von Sport- oder Vergnügungsfahrzeugen, deren Eigentümer zumeist mit der Seefahrt nicht berufsmäßig verbunden sind. Dieser Personenkreis erwartet immer dann eine Deckung seitens des Kaskoversicherers, wenn das Fahrzeug ohne eigenes Verschulden beschädigt worden oder verloren gegangen ist.

3. Danach kann die Abweisung der Klage durch das Berufungsgericht keinen Bestand haben. Ihr kann nach dem derzeitigen Stand des Verfahrens allerdings auch nicht stattgegeben werden. Vielmehr bedarf die Sache weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht, das - von seinem Standpunkt aus zu Recht - auf alle sonstigen Einwendungen der Beklagten gegen den Klageanspruch bisher nicht eingegangen ist. Deshalb war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Stimpel Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe