

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

VVG § 132; AVB für Wassersportfahrzeuge § 8 Abs. 1 d

Der durch den Verlust eines von einem anderen Schiff über See achteraus zu schleppenden Motorseglers eingetretene Schaden ist von der Versicherung ausgeschlossen, wenn das Boot von Anfang an für eine solche Schleppfahrt fahruntüchtig war, weil die Festigkeit des einzigen dafür am Bug vorhandenen Pollers nicht genügte, so daß er auf See gebrochen ist, und nunmehr das Boot längsseit geschleppt werden mußte, wobei es, ohne daß außergewöhnliche Umstände hinzugetreten sind, leck geworden und gesunken ist.

BGH, Urt. vom 21. Februar 1974 - II ZR 169/72 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 169/72

URTEIL

Verkündet am

21. Februar 1974

Werner,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigte:

gegen

1.

2.

3.

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte:

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Februar 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 9. November 1972 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

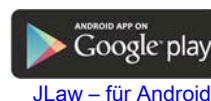
Tatbestand:

Der Kläger nimmt die drei Beklagten als Kaskoversicherer seines am 11. Dezember 1969 verloren gegangenen Motorseglers "A" (Länge: 19,72 m, Breite: 5,58 m, Eiche, Baujahr 1894) mit einem Teilbetrag von je 9.000 DM in Anspruch. Die Beklagte zu 3) ist die Rechtsnachfolgerin der ursprünglich verklagten N A Versicherungs-Aktiengesellschaft.

Am 10. Dezember 1969 verließ "A", weil die Maschine unklar war, im Schlepp von MS "D" gegen 14.45 Uhr den dänischen Hafen Korsør zur Fahrt nach Deutschland. Der Schleppzug bewegte sich bei Windstärke 4 mit 3 bis 4 Knoten vorwärts. Am 11. Dezember 1969 brach gegen 5.40 Uhr der hölzerne Poller auf dem Vorschiff des Motorseglers, an dem die etwa 45 m lange Schlepptrosse befestigt worden war. MS "D" nahm das Boot nunmehr längsseits und setzte die Fahrt fort. Gegen 6.30 Uhr fiel auf, daß "A" tiefer



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



als zuvor im Wasser lag. Bevor etwas unternommen werden konnte, neigte sich das Schiff so stark nach Backbord, daß die Verbindungsleinen brachen. Es richtete sich kurz wieder auf, schnitt dann aber nach vorne unter und versank in wenigen Minuten.

Die Beklagten haben die Deckung des Schadens unter anderem deshalb abgelehnt, weil der Motorsegler, insbesondere dessen Poller, von vornherein den bei einer Schleppfahrt entstehenden Belastungen nicht gewachsen gewesen sei und sich daher auf § 8 Abs. 1 d der Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen für Wassersportfahrzeuge - AVBW - berufen, wonach von der Versicherung Schäden ausgenommen sind, "die daraus entstehen, daß sich das Fahrzeug in einem nicht fahrtüchtigen Zustand befunden hat".

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Berufungsgericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision erstrebt der Kläger die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet.

Mit Recht hat das Berufungsgericht (vgl. dessen Urteil VersR 1973, 538) angenommen, ein nicht entkräfteter Anscheinsbeweis ergebe, daß der Motorsegler "A [REDACTED]" bei Antritt der Fahrt im Schlepp achteraus von MS "D [REDACTED]" über See für diese Reise fahrtüchtig gewesen sei (sog. relative Fahrtüchtigkeit). Infolgedessen sei die Beklagte haftungsfrei (§ 8 Abs. 1 Buchst. d AVBW).

Das Berufungsgericht ist hierbei - unabhängig von einer entsprechenden Anwendung des § 58 Abs. 2 der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen - zutreffend von einem Erfahrungssatz ausgegangen, daß ein achteraus zu schleppendes Schiff bei Antritt der Reise fahruntüchtig gewesen ist, wenn es auf See zum vorgesehenen Schleppen untauglich wird und verloren geht, ohne daß ein äußeres Ereignis mitgewirkt hat, das den Verlust auch bei einem fahrtüchtigen Schiff erklärlich machen könnte. Nach den getroffenen Feststellungen ist auf "A [REDACTED]" nach einer Fahrt über See von etwa 15 Stunden, die bei normalen Wetterbedingungen und mit mäßiger Geschwindigkeit bei ordnungsmäßiger Schleppverbindung durchgeführt wurde, der hölzerne Poller gebrochen, an dem die Schlepptrosse befestigt war. "A [REDACTED]" mußte daraufhin längsseits von "D [REDACTED]" genommen werden, weil keine andere Befestigungsmöglichkeit für eine Schlepptrosse bestand. Nach weiterer kurzer Fahrt mit mäßiger Geschwindigkeit wurde "A [REDACTED]" leck und sank, nachdem die Leinenverbindungen gerissen oder gekappt waren.

Zu Unrecht vermißt die Revision bei diesem Sachverhalt einen typischen Geschehensablauf. Daraus, daß der Poller bei in keiner Weise ungewöhnlichen Bedingungen brach, ist nach der Lebenserfahrung zu schließen, daß das Schiff für das Schleppen achteraus über See selbst bei normalen Wetterverhältnissen nicht geeignet war. Für diese Beurteilung war kein Sachverständiger nötig.

Das Brechen des Pollers ist entgegen der Annahme der Revision kein äußeres Ereignis, das den späteren Untergang des Schiffs auch bei einem fahrtüchtigen Schiff erklärlich macht. Vielmehr hat gerade eine Einrichtung des Schiffs versagt, die für das geplante Schleppen achteraus

von entscheidender Bedeutung war und nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht ungewöhnlich beansprucht worden ist.

Das Berufungsgericht brauchte entgegen der Ansicht der Revision nicht die Zeugenaussagen zu erörtern, die in den zum Gegenstand der Verhandlung gemachten Akten des Seeamts enthalten sind. Nach diesen Aussagen sah zwar das Holz des Pollers, der beim Bruch bis zum Deck gespalten wurde, nicht morsch aus. Der Anscheinsbeweis der mangelnden Tauglichkeit des Schiffs für die Reise im Schlepp achteraus von MS "D [REDACTED]" war aber damit nicht zu entkräften. Der Poller des etwa 70 Jahre alten Holzbootes war jedenfalls - aus welchen Gründen auch immer - den normalen Anforderungen einer solchen Reise nicht gewachsen.

"A [REDACTED]" ist allerdings erst gesunken, nachdem sie längsseits genommen war. Es mag sein, daß sie diese nicht geplante Schleppweise nicht ausgehalten hat, weil die Verbände des Schiffs hierdurch besonders stark beansprucht wurden. "A [REDACTED]" brauchte auch für ein solches nicht vorgesehenes Schleppen bei Antritt der Reise nicht geeignet zu sein. Sie mußte aber nur deshalb in dieser Weise geschleppt werden, weil der Poller der normalen Schleppfahrt über See ohne äußere Ereignisse nicht standgehalten hatte. Das vom Berufungsgericht einwandfrei festgestellte Fehlen der nötigen Eigenschaften für das Schleppen achteraus hatte zur Folge, daß das Schiff nach dem Bruch des Pollers in eine Lage geriet, in der es längsseits genommen werden mußte, leck wurde und sank. Die Haftung der Beklagten ist auch für diese adäquate Folge der anfänglichen Fahruntüchtigkeit nach § 8 Abs. 1 d AVBW ausgeschlossen. Die Gefahren beim Schleppen längsseits

fielen nicht mehr unter die Versicherung, weil ihnen "A" nur infolge der Fahruntüchtigkeit für das Schleppen achteraus unterworfen wurde.

Da es sich um einen objektiven Risikoausschluß handelt, hat es das Berufungsgericht zutreffend für unerheblich gehalten, ob der Kläger die Fahruntüchtigkeit erkennen und den Bruch des Pollers voraussehen konnte. Die Rüge, das Berufungsgericht habe diese Frage nicht erörtert und damit gegen § 139 ZPO verstoßen, geht daher fehl.

Stempel

Liesecke

Dr. Bauer

Dr. Tidow

Bundschuh