

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

HGB §§ 820 Abs. 2 Nr. 6, 821 Nr. 3, 4, 5; ADS § 86

Zur Klausel "All marine risks including breakage according to the Institute Cargo Clauses (W.A.)".

Bei einer solchen Versicherung schließen Staufehler der Schiffsbesatzung den Versicherungsschutz nicht aus.

"Unzulängliche Verpackung" liegt nicht vor, wenn nach dem Versicherungsvertrag Tonröhren ohne Kisten oder Verschläge mit losem Stroh befördert werden sollen, aber bei einer Umladung ohne das beigegebene Stroh gestaut werden.

BGH, Urt. v. 13. November 1967 - II ZR 203/65 - OLG Frankfurt/M.
LG Frankfurt/M.

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 203/65

URTEIL

Verkündet am
13. November 1967
Heil,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma A [REDACTED] G [REDACTED], R [REDACTED], vertreten durch den
Hauptbevollmächtigten für die Bundesrepublik Deutschland,
Direktor Carl Friedrich S [REDACTED], F [REDACTED] ([REDACTED]), Kurt
S [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma The At [REDACTED] Products Limited in A [REDACTED] (Indien), W. RLY.,
District S [REDACTED], gesetzlich vertreten durch Mr. M [REDACTED],
General Manager, und Mr. K [REDACTED], Chairman,

Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [REDACTED] -
[REDACTED] -.

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. November 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt (Main) vom 9. November 1965 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte ist Versicherin einer für Rechnung der Klägerin genommenen Seegüterversicherung für die Beförderung von glasierten Tonröhren von der Fabrik in Fr [REDACTED] (Rheinland) bis zum Lagerplatz der Klägerin in At [REDACTED] (Indien), via Rotterdam und Bombay. Die Klägerin hat die Tonröhren von der Exportvereinigung Rheinischer Steinzeugwerke GmbH in Hannover "cif Bombay" gekauft. Die Käuferin hatte eine Versicherung "against all risks including breakage and loss" entsprechend den "Institute Cargo Clauses (W.A.)" mit "Extended Cover Clause" wie im Akkreditiv vorgesehen verlangt. Die Versicherung sollte sich "von Haus zu Haus" erstrecken. Die Vertreterin der Beklagten, die Firma G [REDACTED] Versicherungen in H [REDACTED], und die Exportvereinigung Rheinischer St [REDACTED] schlossen eine entsprechende Versicherung ab. Die Policen lauten:



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

"Insurance Conditions: Against all marine risks according to the "Institute Cargo Clauses (W.A.)" with "Extended Cover Clauses", including breakage and loss, ... From warehouse to Atul site "

Zwischen den Vertragschließenden bestand Einigkeit, daß die Tonröhren vom Herstellerwerk mit losem Stroh in die Eisenbahnwaggons für die Vorreise zum Abladehafen verladen werden sollten. Dementsprechend übergab die Herstellerin die mit losem Stroh verladene Röhren der Speditionsfirma Sch[REDACTED] & Co. Diese ließ die Waggons in Rotterdam der Reedereiagentur zuführen. Die von der Reederei beauftragte Stauereifirma staute die Röhren in die Schiffe "E[REDACTED]", "Ra[REDACTED]", "Stu[REDACTED]" und "Ho[REDACTED]". Dabei wurde loses Stroh zwischen die Röhren gelegt. Nach Eintreffen der Röhren in Bombay und Atul stellte sich heraus, daß ein erheblicher Teil der Röhren zerbrochen war. Der Klägerin ist ein Schaden von mindestens 64.320,64 DM entstanden.

Die Klägerin hat von der Beklagten mit der Klage Ersatz ihres Schadens auf Grund der Versicherung verlangt. Sie hat ihn auf 65.674,29 DM beziffert.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat ihre Leistungspflicht bestritten, weil die Bruchschäden darauf zurückzuführen seien, daß die Strohverpackung mangelhaft gewesen sei. Es sei nicht ausreichend Stroh im Schiffsraum zwischen die Röhren gelegt worden. Auch sei bei der Löschung in Bombay das Stroh im Schiff zurückgeblieben und die Lagerung sowie der anschließende Transport mit Lastwagen nach Atul ohne Stroh durchgeführt worden

Das Landgericht hat durch Teilurteil die Beklagte zur Zahlung des unstreitigen Betrages des Schadens von 64.320,64 DM verurteilt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Abweisung der Klage weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Parteien sind sich einig darüber, daß der Rechtsstreit nach deutschem Recht unter Ausschluß der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen (ADS) zu entscheiden ist. Soweit die Parteien keine Vereinbarungen getroffen haben, sind also die Vorschriften des Zehnten Abschnitts des Vierten Buches des HGB (§§ 778 ff HGB) heranzuziehen. Die Parteien haben als "Insurance Conditions" die englischen Klauseln "against all marine risks according to the Institute Cargo Clauses (W.A.)" vereinbart. Da diesen typischen Klauseln im ausländischen Rechtsverkehr eine bestimmte Bedeutung beigelegt wird, ist diese als maßgeblich bei der Auslegung der Abreden heranzuziehen (RGZ 122, 233, 235; Ritter-Abraham, Das Recht der Seeversicherung, 2. Aufl. Vorb. II A. 16). Danach ist abweichend vom deutschen Rechtsgrundsatz der Tragung aller Gefahren durch den Versicherer (§ 820 HGB, § 28 ADS) vereinbart, daß der Versicherer nur bestimmte Gefahren trägt mit der Folge, daß der Versicherte den Nachweis zu führen hat, daß der Schaden auf eine versicherte Gefahr als nächste Ursache zurückzuführen ist (Arnould, Marine Insurance, 14. Aufl. § 1283 zu N. 85).

Auch mit der Klausel "all marine risks", die im wesentlichen der Klausel "perils of the sea" entspricht, sind, worauf die Revision zutreffend hinweist, nicht alle Schäden versichert, die die Güter auf See treffen können. Es müssen Unfälle und Verluste durch die See vorliegen, die nicht nur auf der gewöhnlichen Bewegung von Wind und Wellen beruhen (Arnould, aaO §§ 812, 861). Der Versicherte braucht aber nicht das konkrete Unfallereignis darzutun, etwa die ungewöhnliche Heftigkeit der Schiffsbewegung infolge eines Sturmes. Ihm kommen die Erleichterungen der Beweisführung durch den Anscheinsbeweis zu Hilfe (Dover, Handbook of Marine Insurance, S. 379). Nach dem Havariezertifikat und der Höhe des unstreitigen Schadensbetrages ist hier ein ganz ungewöhnlich hoher Bruchschaden eingetreten, der nach der Erfahrung unter normalen Transportbedingungen auch bei Stauung ohne besonderen Schutz nicht einzutreten pflegt. Damit ist auch nach der englischen Auffassung der Klausel "all risks" der Anscheinsbeweis eines zufälligen Schadens aus einer versicherten Seegefahr erbracht, der aus der Beförderung je nach dem betroffenen Wetter entstehen konnte oder nicht (Arnould aaO § 861 b S. 785: "quite exceptional damage"). Es war Sache der Versicherer, die ernsthafte Möglichkeit der Entstehung des Schadens durch irgendein Ereignis außerhalb der versicherten Gefahren darzutun. Das ist nicht geschehen. Insbesondere liegt kein Schaden durch die natürliche Beschaffenheit der Güter vor, der nicht mitversichert ist ("inherent vice"; vgl. § 821 Nr. 3 HGB). Zu verschiffen waren Tonröhren, bei denen sogar das gewöhnliche Bruchrisiko mitversichert wurde. Der Umstand, daß die Röhren ohne den in Aussicht genommenen Schutz durch loses Stroh befördert wurden, hat mit der Beschaffenheit des Gutes nichts zu tun. Auch bei Tonröhren ist nicht etwa, wie die Revision meint, mit Sicherheit mit einem Verlust bereits beim

normalen Seetransport zu rechnen. Die für eine Seever-
sicherung nötige Gefährdung der Güter, d.h. die wenn
auch geringe Möglichkeit, daß die Güter die Gefahren
der Seeschifffahrt bestehen (vgl. RGZ 116, 224, 225 für
die Rostklausel), war vorhanden.

II. Im vorliegenden Falle ist der Bruch als Scha-
densursache ausdrücklich in der Police erwähnt und in
die Versicherung eingeschlossen worden ("including
breakage"). Der außergewöhnliche Bruch ist ohnedies ver-
sichert, wobei nach englischer Auffassung, die hier für
die Auslegung maßgeblich ist, "extraordinary breaking
caused by the violent pitching and labouring of the ship
at sea", also der Bruch durch heftiges Stampfen und Ar-
beiten des Schiffs auf See, gedeckt ist (Arnould aaO
§ 779).

Das Berufungsgericht hat unterstellt, daß der Schaden
erst dadurch entstanden ist, daß die Röhren auf dem Land-
transport in Indien zerbrachen oder Sprünge bekamen. Auch
für diesen Fall gilt bezüglich der versicherten Gefahr
nichts anderes. Bei dem Umfang des eingetretenen Schadens
spricht ein Anscheinsbeweis dafür, daß die ungeschützten
Tonröhren ungewöhnlich heftigen, nicht mit jedem normalen
Landtransport verbundenen Erschütterungen ausgesetzt wor-
den sind, als sie in Indien auf Lastkraftwagen transpor-
tiert wurden. Die Beklagte hat demgegenüber nichts dafür
getan, daß eine nicht gedeckte Gefahr ursächlich geworden
ist.

III. Die Beklagte hat sich gegenüber dem Anspruch
auf Versicherungsschutz in erster Linie darauf berufen,
daß der Schaden durch mangelhafte Verpackung der Güter
entstanden sei, so daß sie nach § 821 Nr. 3 HGB nicht hafte.

Das Berufungsgericht hat die Klausel der Police "including breakage" nach den Verhandlungen, die ihrer Aufnahme in die Police vorausgingen, dahin ausgelegt, daß Bruchschäden ohne Rücksicht auf ihre Ursache, also auch die auf einer mangelhaften Verpackung der Güter beruhenden, versichert worden seien. Die Revision hält diese Auslegung angesichts der allgemeinen Auffassung über die Bedeutung der Klausel "all risks" für fehlerhaft. Bei richtiger rechtlicher Würdigung der von der Beklagten erhobenen Einwendungen kommt es jedoch auf diese Auslegung nicht an.

Unter "Verpackung" ist eine mit dem Gut verbundene Umhüllung zu verstehen, die eine gewisse Festigkeit oder Widerstandsfähigkeit gegen äußere Einwirkungen hat und dazu bestimmt ist, das Gut während der ganzen Dauer der Beförderung gegen Verlust oder Beschädigung und unter Umständen auch andere Personen oder Sachen vor Beschädigung zu schützen (vgl. § 62 EVO; BGH NJW 1955, 628: Oel im Kesselwagen als "verpacktes Gut"). Stroh kann zum Verpackungsmaterial gehören (z.B. Packstroh in Kisten mit Eiern; Ritter, Recht der Seeversicherung § 86 A. 17). Hier war entsprechend der beim Abschluß des Versicherungsvertrages getroffenen Abrede loses Stroh zwischen die in die Eisenbahnwaggons verladene Röhren zu legen. Dadurch sollten die Röhren im Laderaum statt durch eine feste Umhüllung (Kisten, Verschlüge), wie sie für Tonwaren zur üblichen seemäßigen Verpackung gehört (Rotermund-Koch, Die Ladung Bd. II, I - 193), vor schädlicher Berührung untereinander oder mit den Wänden des Laderaums geschützt werden. Fehlte das Stroh, als die Röhren im Schiffsraum, bei der Löschung in Bombay, der Lagerung oder auf dem Transport mit Lastkraftwagen nach Atul zerbrachen, so lag keine "mangelhafte Verpackung der Güter" im Sinne des Haftungsausschlusses des § 821 Nr. 3 HGB (vgl. § 86 ADS) vor.

Die Güter waren möglicherweise unzulänglich verladen oder gestaut, weil die sog. Garnierung (vgl. § 514 Abs. 2 HGB) fehlte, wozu auch dasjenige Material gehört, das die Güter in ihrer Lage hält oder vor der Berührung mit anderen Gütern schützt (vgl. Carver, Carriage of Goods, Bd. II § 680). Die Parteien waren sich einig darüber, daß von der handelsüblichen Verpackung in Kisten oder Verschlägen aus Kostengründen abgesehen und die Röhren lose verladen werden sollten, wobei Stroh in die Zwischenräume zu legen war. Die Güter waren also überhaupt nicht zu verpacken. Es waren insbesondere nicht etwa, wie die Revision auszuführen sucht, die einzelnen Tonröhren mit Stroh zu umwickeln. Die Parteien hatten gerade eine Verpackung durch Anbringung eines Schutzes an den einzelnen Röhren nicht vorgesehen. Ohne Belang ist auch, ob die Klägerin nach dem Kaufvertrag einen Anspruch gegen ihre Lieferantin darauf gehabt hat, daß die Röhren in Verschlägen verpackt zu liefern seien, wie die Revision aus den formularmäßigen Angaben über die Markierung und Fakturierung der Ware entnehmen will. Versichert war der Transport loser Tonröhren, wobei dem Versicherungsnehmer die besondere Obliegenheit auferlegt worden war, die Verladung unter Beigabe von Stroh zur Ausfüllung der Zwischenräume zwischen den unverpackten Röhren vorzunehmen.

Es bedarf hiernach keiner Erörterung, ob die Berufung der Beklagten auf den Haftungsausschluß der mangelhaften Verpackung der Güter auch deshalb ausscheidet, weil mit der Klausel "including breakage" auch ein auf fehlerhafter Verpackung zurückzuführender Schaden durch Bruch gedeckt werden sollte (verneinend RG JW 1929, 931 zu § 86 ADS). Ferner ist nicht zu erörtern, ob sich der Haftungsausschluß nur darauf bezieht, daß die Güter beim Vertragsschluß (so Ritter aaO § 86 A. 17) oder beim Beginn

der Beförderung nicht ordnungsmäßig verpackt waren, während die Haftungsfreiheit wegen Gefahrerhöhung eingreift, wenn der Versicherungsnehmer später Mängel der Verpackung veranlaßt oder gestattet (Ritter aaO).

IV. Der Versicherungsschutz der Klägerin entfällt auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Änderung der versicherten Gefahr nach dem hier maßgeblichen § 814 HGB (vgl. §§ 23, 24 ADS). Danach haftet der Versicherer nicht für die Unfälle, die sich ereignen, nachdem der Versicherungsnehmer eine Vergrößerung (Erhöhung) der Gefahr veranlaßt hat. Hier soll nicht genug Stroh zwischen die Röhren gelegt worden sein, als sie in den Schiffsraum gestaut wurden. Ferner soll das Stroh in Bombay im Schiffsraum zurückgeblieben und der Transport nach Atul auf Lastkraftwagen ohne Stroh vorgenommen worden sein. Diese Darlegungen ergeben keinen schlüssigen Einwand nach § 814 HGB. Die Stauung oblag dem Schiff (§§ 514, 606 HGB). Der Versicherungsnehmer bediente sich nicht des Kapitäns oder der Schiffsbesatzung oder der von der Reederei beauftragten Stauereifirma zur Erfüllung seiner Gefahrstandspflicht (Ritter aaO § 23 A. 24 a.E.).

Auch eine Änderung der Gefahr durch die Speditionsfirma Schenker & Co., die die Güter als Abladerin ans Schiff geliefert hat, so daß ihr Verhalten der Klägerin zuzurechnen wäre (Ritter § 23 A. 24) ist nicht dargetan. Die Waggonen wurden der Reedereiagentur mit dem Stroh übergeben. Die Stauereifirma soll nach Behauptung der Beklagten nicht genug Stroh zwischen die Röhren gelegt haben. Eine Verpflichtung der Abladerin, einer Änderung der Gefahr vorzubeugen (vgl. Ritter § 23 A. 16), indem sie eine ausdrückliche Weisung an die Reederei erteilte, nur mit reichlich Stroh zu verstauen, ist nicht anzunehmen. Die

Zerbrechlichkeit der Güter war offensichtlich und die Stauereifirma konnte als sachkundig betrachtet werden.

V. Auch eine fahrlässige Verursachung des Schadens durch den Versicherten (§ 821 Nr. 4 HGB) oder die Abladerin (§ 821 Nr. 5 HGB) ist zu verneinen.

Die Revision will ein schuldhaftes Verhalten der Klägerin daraus entnehmen, daß sie das Konnossement angenommen hat, nach dem die Güter als "unprotected" bezeichnet werden. Ein Verschulden fehlt bereits deshalb, weil dieser Vermerk lediglich ergab, daß die Röhren ohne die handelsübliche Verpackung in Kisten oder Verschlügen, d.h. lose, an Bord genommen waren. Das Fehlen des vom Kapitän zu besorgenden nötigen Garniers (vgl. § 514 Abs. 2 HGB) war aus dem Vermerk nicht zu entnehmen. Es kann daher offen bleiben, ob die Klägerin oder ihre Vertreterin überhaupt noch die Möglichkeit hatten, für Abhilfe wegen des fehlenden Strohs zu sorgen, als sie das Konnossement erhielten.

Die Versicherte und die Abladerin hatten auch keine Verpflichtung, die Stauung durch die Schiffsbesatzung oder die Löschung in Bombay oder den Weitertransport nach Atul zu überwachen. Insbesondere hatten sie keine ausdrücklichen Weisungen an die beteiligten Unternehmer zu erteilen, jeweils mit genügend Stroh zu verstauen. Für den Versicherten besteht gar keine Möglichkeit, auf die Art der Verstauung der losen Röhren noch Einfluß zu nehmen, nachdem sie die Reise angetreten haben. Etwaige Staufehler des Kapitäns (§ 514 HGB) oder der Stauereifirma, die nicht auf einem Verschulden des Versicherten beruhen, beeinträchtigen den Versicherungsschutz nicht (Ritter-Abraham, § 33 A. 36, 42; Hochgräber, Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen 1927, 257). Auch nach angloamerikanischer

Auffassung sind bei "all risks"-Versicherungen fahrlässig vorgenommene fehlerhafte Stauungen als gedeckte Gefahr anzusehen (Passehl, Die Beschaffenheitsschäden in der Seeverversicherung, 1966, S. 91 A. 27 a.E.; Winter, Marine Insurance 3. Aufl., 1952, S. 193: "carrier-liability losses").

VI. Der Gesichtspunkt des Wegfalls der Geschäftsgrundlage für den zugesagten Versicherungsschutz, auf den sich die Revision noch beruft, scheidet von vornherein aus, weil die Voraussetzungen des Anspruchs auf Versicherungsschutz eine eingehende besondere Regelung im Versicherungsrecht erfahren haben, die gegenstandslos würde, wenn den beiderseitigen Vorstellungen der Parteien über den Verlauf der Versicherung eine maßgebliche Bedeutung eingeräumt werden würde.

VII. Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet und war daher zurückzuweisen. Die Beklagte hat die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels nach § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Fischer Liesecke Dr. Bukow Dr. Schulze Fleck