

13

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Allg. Bedingungen f. d. Versicherungs-Police auf Kasko
f. d. Schifffahrt auf Binnengewässern (Flußkasko-Police) § 4 c

§ 4 c Flußkasko-Police enthält einen objektiven Risikoausschuß
und keine (verhüllte) Obliegenheit (Bestätigung des Senats-
urteils vom 4. Juli 1966 - II ZR 139/64, VersR 1966, 749).

BGH, Urt. v. 11. Februar 1985 - II ZR 290/83 - OLG Karlsruhe
LG Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 290/83

URTEIL

Verkündet am
11. Februar 1985
Spengler,
Justizangestellte

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

W. & Co., Sand- und Kiesvertriebs GmbH, R. str. 26,
M., vertreten durch die Geschäftsführerin Josefine
S., geb. S.,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1.

2.

3.

4.

5.

6.

13

- 2 -

7.

8.

9.

10.

11.

- P

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Februar 1985 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Brandes

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Teilurteil des 12. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 3. November 1983 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war Eigentümerin einer schwimmenden Anlage zum Baggern und Aufbereiten von Kies (Bagger "Ausdauer"). Die Beklagten hatten den Bagger kaskoversichert. Grundlage der Versicherung waren die AVB Flußkasko (abgedruckt bei Prölss/Martin, VVG 24. Aufl. Anhang III zu §§ 129 bis 148 - nachfolgend: AVB).

Am 10. Mai 1976 lag MS "Reinhard W[REDACTED]" an der Steuerbordseite des im Baggersee Offendorf eingesetzten Baggers, um Sand und Kies zu übernehmen. Während des Beladens neigte sich der Bagger plötzlich stark nach Backbord, so daß seine Aufbauten abrutschten und ins Wasser stürzten. Danach richtete sich der Schwimmkörper des Baggers wieder auf, kam mit der achteren Steuerbordseite auf MS "Reinhard W[REDACTED]" zu liegen und beschädigte das Fahrzeug erheblich. Ursache des Unfalls war - das ist nunmehr unbestritten -, daß die Stabilität des Baggers infolge Überladens beeinträchtigt war, dieser außerdem durch die Abgabe von Sand aus einem Steuerbordsilo an MS "Reinhard W[REDACTED]" bei gleichzeitiger Aufnahme von Baggergut in ein Backbordsilo nach Backbord krängte und nicht unerhebliche im Schwimmkörper befindliche Wassermengen die Schräglage verstärkten.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten Versicherungsschutz sowie Ersatz des Schadens, der ihr durch dessen bisheriges Versagen entstanden ist. Sie hat (unter Berücksichtigung verschiedener Forderungsabtretungen) beantragt, die Beklagten - entsprechend ihren Anteilen an der Versicherung - zur Zahlung folgender Beträge nebst Zinsen zu verurteilen:

- a) 28.740,87 DM an die Stadtparkasse M [REDACTED],
 - b) 86.917,69 DM an die Schiffshypothekenbank zu L [REDACTED],
 - c) 139.511,04 DM an die B [REDACTED]- und F [REDACTED] GmbH,
 - d) 136.732,60 DM und 84.520,52 DM an die Klägerin (bei dem zweiten Betrag handelt es sich um eine Schadensersatzleistung der Klägerin an den Eigentümer des MS "Reinhard W [REDACTED]").
- Die Klägerin hat ferner beantragt festzustellen, daß die Beklagten verpflichtet sind, ihr für das Schadensereignis vom 10. Mai 1976 Deckungsschutz nach Maßgabe der Police zu gewähren sowie allen Schaden zu ersetzen, der ihr aus der Ablehnung des Versicherungsschutzes entstanden ist.

Nach Ansicht der Beklagten stellt das Schadensereignis keinen (versicherten) Schifffahrtsunfall i.S. des § 1 AVB dar, sondern einen (nicht versicherten) inneren Betriebsschaden. Im übrigen seien sie von einer etwaigen Haftung für den Schaden der Klägerin nach § 4 Buchst. a, c und d AVB frei. Die Klägerin habe nach Abschluß der Versicherung zwei Silos des Baggers um 80 cm erhöhen lassen, ohne das den Versicherern anzuzeigen. Sie habe das Personal des Baggers weder hinreichend in dessen Bedienung eingewiesen gehabt noch genügend überwacht. Der Bagger sei wegen unrichtiger Beladung fahrtüchtig, ferner wegen mangelnder Unterhaltung nicht mehr betriebsicher gewesen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat durch Teilurteil die Berufung zurückgewiesen, soweit das Landgericht die Zahlungsanträge zu c) und d) sowie den Feststellungsantrag abgewiesen hat. Mit der Revision verfolgt die Klägerin diese Anträge weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat keinen Erfolg.

1. Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, daß das Schadensereignis einen Versicherungsfall im Sinne des § 1 AVB

("Der Versicherer haftet gegen Bezahlung der Prämie für jeden Schaden, den der versicherte Gegenstand während der Dauer der Versicherung durch einen Schiffahrtsunfall ... erleidet, soweit nicht durch diesen Vertrag ein anderes bestimmt ist.")

darstellt. Die Vorschrift begrenzt das versicherte Risiko (sog. primäre Risikobegrenzung). Sie besagt allerdings nicht, was unter einem "Schiffahrtsunfall" zu verstehen ist. Unzweifelhaft ist jedoch das plötzliche Kentern eines Schiffes oder eine plötzliche starke Schräglage infolge fehlender Stabilität durch unrichtiges Beladen ein plötzliches von außen auf den versicherten Gegenstand einwirkendes Ereignis und damit ein "Schiffahrtsunfall". Zudem macht § 4 Buchst. c Abs. 1 und 2 AVB

("Der Versicherer haftet nicht für Schäden, die daraus entstanden sind, daß das Schiff in einem nicht fahrtüchtigen Zustand ... die Reise antritt.

Als nicht fahrtüchtiger Zustand gilt auch eine unrichtige Beladung oder fehlerhafte Bauart.")

deutlich, daß derartige Schäden nicht außerhalb der primären Risikobegrenzung des § 1 AVB liegen, sondern einen "Schiffahrtsunfall" im Sinne von § 1 AVB darstellen und nur wegen der besonderen Regelung des § 4 Buchst. c Abs. 1 und 2 AVB von der Deckungspflicht des Versicherers ausgenommen sind (sog. sekundäre Risikobegrenzung).

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts geht es bei der besonderen Regelung des § 4 Buchst. c Abs. 1 und 2 AVB um einen objektiven Risikoausschluß und nicht um eine verhüllte Obliegenheit. Dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

Die Vorschrift folgt der Regelung des § 132 Abs. 1 VVG. Danach "haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, der daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht fahrtüchtigen Zustand ... die Reise antritt". Die Vorschrift enthält einen objektiven Risikoausschluß (Prölss/Martin a.a.O. § 132 Anm. 3). Sie knüpft für die Haftungsbefreiung des Versicherers an den Zustand des Schiffes als solchen an und nicht an ein Verhalten des Versicherungsnehmers. Demgemäß hat der Senat auch in der besonderen Regelung des § 4 Buchst. c Abs. 1 und 2 AVB einen objektiven Risikoausschluß gesehen (Senatsurt. v. 4.7.1966 - II ZR 139/64, VersR 1966, 749; vgl. außerdem Senatsurt. v. 21.2.1974 - II ZR 169/72, VersR 1974, 589, 590). Ferner entspricht es der ständigen Rechtsprechung des Senats, daß ein Schiff auch dann fahrtüchtig ist, wenn es infolge unrichtiger Beladung instabil ist (Urt. v. 12.3.1984 - II ZR 82/83, VersR 1984, 580, 581).

Der Revision ist zuzugeben, daß sich die Frage, ob eine Versicherungsbedingung eine Obliegenheit oder einen objektiven Risikoausschluß enthält, nicht nach dem Wortlaut der Bedingung oder ihrer räumlichen Stellung in dem Bedingungsnetz richtet, sondern nach ihrem materiellen Gehalt (Senatsurt. v. 24.4.1967 - II ZR 229/64, VersR 1967, 774/775; vgl. auch Senatsurt. v. 8.3.1982 - II ZR 10/81, VersR 1982, 645, 646). Hängt danach die Leistungsfreiheit des Versicherers von einem bestimmten Verhalten des Versicherungsnehmers ab, so liegt kein objektiver Risikoausschluß, sondern eine Obliegenheit vor. Indes knüpft die Haftungsfreiheit des Schiffsversicherers bei Fahrtüchtigkeit

des Schiffes nicht an ein bestimmtes Verhalten des Versicherungsnehmers an, sondern, wie schon bemerkt, an den Zustand des Schiffes. Insoweit ist der Sachverhalt ganz ähnlich jenem der seeversicherungsrechtlichen Regelung des § 821 Abs. 1 Nr. 1 HGB, wonach "dem Versicherer der Schaden nicht zur Last fällt, welcher daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht seetüchtigen Zustand ... in See gesandt ist". Auch hier ist ein objektiver Risikoausschluß gegeben (RGZ 115, 67, 70). Das gilt ebenso für § 58 Abs. 1 Satz 1 ADS (RGZ 120, 39, 41; Enge, Erläuterungen zu den DTV-Kaskoklauseln 1978 S. 68), der bestimmt, daß "der Versicherer nicht für einen Schaden haftet, der dadurch verursacht wird, daß das Schiff nicht seetüchtig ... in See gesandt ist". Allerdings ist an die Stelle dieser Bestimmung nunmehr Nr. 23 der DTV-Kaskoklauseln 1978 getreten. Diese sieht vor, daß die Haftung des Versicherers für Schäden aus der Seeuntüchtigkeit des Schiffes nicht entfällt, "wenn der Versicherungsnehmer sie nicht zu vertreten hat". Es wäre wünschenswert, daß § 4 Buchst. c AVB dieser Regelung alsbald angepaßt und damit der vielfach nicht mehr als befriedigend empfundene objektive Risikoausschluß durch einen zeitgemäßen Verschuldens-tatbestand ersetzt wird (vgl. auch Senatsurt. v. 7.2.1983 - II ZR 20/82, LM ADS § 33 Nr. 2 = VersR 1983, 479, 480). Solange das aber nicht der Fall ist, muß es bei der aufgezeigten Rechtslage verbleiben.

3. Die Revision hat vorsorglich gerügt, daß das Berufungsgericht § 278 Abs. 3 ZPO verletzt habe; das Gericht habe es pflichtwidrig unterlassen, die Parteien auf den Ausschließungsgrund des § 4 Buchst. c AVB hinzuweisen. Die Rüge ist unbegründet. Die Parteien haben den genannten Ausschlußgrund wiederholt während des Berufungsverfahrens in ihren Schriftsätzen erörtert (vgl. hierzu die zutreffende Zusammenstellung im Schrift-

satz der Revisionserwiderung vom 27.7.1984 S. 5/6). Danach kann von einem Verstoß des Berufungsgerichts gegen § 278 Abs. 3 ZPO keine Rede sein.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Brandes