

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

ADS §§ 33, 58; VVG § 6; Allg. Geschäftsbedingungen

- a) Zur Auslegung einer Klausel in den Besonderen Bedingungen zu einer Schiffskaskopolice, wonach der Versicherer für Schäden aus der See- oder Betriebsuntüchtigkeit des Schiffes haftet, "sofern die Reederei alle erforderlichen Vorkehrungen für die See- (oder Betriebs-)tüchtigkeit nachweist".
- b) Zur Stellung des Kapitäns eines Seeschiffes als Repräsentant des Readers (Versicherungsnehmers) bei einer Schiffskaskoversicherung.

BGH, Urt. v. 7. Februar 1983 - II ZR 20/82 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 20/82

URTEIL

Verkündet am
7. Februar 1983

Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der U [REDACTED] B [REDACTED] S [REDACTED] C [REDACTED] Inc., C [REDACTED] A [REDACTED]
de la G [REDACTED] 1, P [REDACTED], vertreten durch den Präsidenten
Dr. Rudolf R [REDACTED], S [REDACTED] quai 1, Z [REDACTED] (Schweiz),

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

1. V [REDACTED]-Versicherungs AG Direktion D [REDACTED], B [REDACTED] str. 2,
D [REDACTED] 1, vertreten durch den Vorstand: H. S [REDACTED],
Dr. M. van B [REDACTED], Dr. W. F [REDACTED],
2. A [REDACTED] G [REDACTED], P. D [REDACTED] D [REDACTED] A [REDACTED] 2, T [REDACTED],
vertreten durch den Präsidenten C. M [REDACTED],
3. G [REDACTED]-Konzern Allgemeine Versicherungs-AG, V [REDACTED]-Str.
K [REDACTED], vertreten durch den Vorstand: Dr. R. C [REDACTED], Freiherr
von H [REDACTED], Dr. H. K [REDACTED], C. R [REDACTED], Dr. G. S [REDACTED],
A. W [REDACTED], E.W. G [REDACTED], W. G [REDACTED],
4. S [REDACTED] B [REDACTED] Allgemeine Versicherungs-AG, Am W [REDACTED] 153,
B [REDACTED] 1, vertreten durch den Vorstand: Dr. J. J. J [REDACTED],
RA H. L [REDACTED],
5. A [REDACTED] und L [REDACTED] Versicherungs-AG, T [REDACTED] str. 7-9,
A [REDACTED], vertreten durch den Vorstand: Dr. W. R [REDACTED],
Dr. H. F [REDACTED], Dr. W. H [REDACTED], Dr. H.K. V [REDACTED], C.F. M [REDACTED],
Dr. F. R [REDACTED], K.H. S [REDACTED], Dr. K.J. S [REDACTED],

- 2 -

- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
- 17.
- 18.

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](#)

19.

20.

21.

22.

23.

24.

25.

26.

27.

28.

29.

30.

31. A [REDACTED] Versicherungs-Gesellschaft, O [REDACTED]-Str. 65,
H [REDACTED] 11, vertreten durch den Hauptbevollmächtigten für
Westdeutschland und Berlin West, E. L [REDACTED],

diese vertreten durch die Firma Carl R [REDACTED], D [REDACTED] 4, H [REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte:

Rechtsanwälte [REDACTED]
[REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 7. Februar 1983 durch
den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel
und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandes-
gerichts in Hamburg vom 17. Dezember 1981
aufgehoben und die Sache zur anderweiten
Verhandlung und Entscheidung - auch über
die Kosten der Revision - an das Berufungs-
gericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte ihr MS "U[REDACTED] B[REDACTED] S[REDACTED]" bei den Beklagten für die Zeit vom 17. Oktober 1973, 12 Uhr, bis 17. Oktober 1974, 12 Uhr, kaskoversichert. Die Versicherung unterlag den Allgemeinen Deutschen Seeverversicherungs-Bedingungen (ADS) und den Besonderen Bedingungen (Form Kasko) des Versicherungsmaklers, der Fa. Kurt H. S[REDACTED], H[REDACTED].

Die Klägerin verlangt von den Beklagten Ersatz eines Schadens, der ihr durch einen am 25. Januar 1974 in Gibraltar im Backbordkessel ihres Schiffes aufgetretenen Rußbrand entstanden ist. Zu dieser Zeit befand sich das Schiff - mit Ladung - auf der Reise von Argentinien nach Israel. In Gibraltar wurde die spanische Besatzung gegen eine deutsche ausgetauscht. Nach der Behauptung der Klägerin hat die deutsche Mannschaft nach der Übernahme des Schiffes durch Bedienungsfehler beim Anheizen des Backbordkessels den Brand verursacht. Das habe sie aber nach § 33 ADS nicht zu vertreten. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten - entsprechend der jeweiligen Beteiligung an der Police - zur Zahlung von insgesamt 411.383,67 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagten haben Klagabweisung sowie - widerklagend - beantragt, die Klägerin zur Zahlung von 128.000 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Sie haben ausgeführt: Der Rußbrand stelle keinen Versicherungsfall im Sinne von § 114 ADS dar. Der Backbordkessel sei infolge von Rußablagerungen nur

ausgeglüht. Feuer außerhalb des Kessels habe es nicht gegeben. Dem Deckungsanspruch stehe außerdem § 58 ADS entgegen. MS "U[REDACTED] B[REDACTED] S[REDACTED]" sei wegen starker Verschmutzung des Backbordkessels und der deshalb beim Anheizen des Kessels vorhandenen Brandgefahr nicht geeignet gewesen, die mit dem Schiffsbetrieb verbundenen Gefahren zu bestehen. Auch müsse sich die Klägerin enthalten lassen, daß ihr damaliger, in Gibraltar anwesender Vizepräsident P[REDACTED] das Anheizen des Backbordkessels ohne die gebotene vorherige Reinigung zugelassen habe. Der mit der Widerklage verfolgte Anspruch auf Zahlung von 128.000 DM ergebe sich daraus, daß sie, die Beklagten, nach dem Rußbrand in Unkenntnis der wirklichen Umstände einen Havarie-grosse Beitrag in dieser Höhe für das Schiff geleistet hätten.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben. Die Klägerin verfolgt mit der Revision den Klageanspruch und den Antrag weiter, die Widerklage abzuweisen. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts, dessen Urteil teilweise in VersR 1982, 799 f. abgedruckt ist, hat es im Backbordkessel und im Schornstein des Schiffes der Klägerin am 25. Januar 1974 gebrannt. Darin sieht es,

wie dem Zusammenhang seiner Ausführungen zu entnehmen ist, einen Versicherungsfall nach § 114 Abs. 1 und 2 ADS. Dem ist entgegen der Ansicht der Revisionserwiderung zuzustimmen.

In der Police vom 3. November 1973 heißt es "Kasko und maschinelle Einrichtung: ADS, frei von Beschädigung, außer im Strandungsfall, gemäß § 114, Abzugsfranchise ..". Nach dieser Klausel haften die Beklagten für eine Beschädigung des Kasko oder der maschinellen Einrichtung nur bei Strandung (§ 114 Abs. 1 Satz 1 ADS). Als solche ist allerdings nach § 114 Abs. 2 Satz 2 ADS auch anzusehen, "wenn auf dem Schiffe ein Brand stattfindet". Davon geht auch die Revisionserwiderung aus. Jedoch meint sie, im Streitfall könne ein Brand im Sinne des § 114 Abs. 2 Satz 2 ADS nicht angenommen werden, weil sich das Feuer lediglich im Backbordkessel und im Schornstein des Schiffes befunden und es damit seinen bestimmungsgemäßen Herd nicht verlassen habe. Damit stellt sie für die Beantwortung der Frage, was unter einem Brand zu verstehen ist, offensichtlich auf § 1 Nr. 2 Satz 1 der Allgemeinen Feuer-Versicherungs-Bedingungen ab. Danach "gilt als Brand ein Feuer, das ohne einen bestimmungsgemäßen Herd entstanden ist oder ihn verlassen hat und sich aus eigener Kraft auszubreiten vermag (Schadenfeuer)". Insoweit ist richtig, daß diese Definition auch im Rahmen des § 114 Abs. 2 Satz 2 ADS für maßgebend betrachtet wird (Ritter/Abraham, Das Recht der Seeverversicherung 2. Aufl. § 114 Anm. 14; Schlegelberger, Seeverversicherungsrecht 2. Aufl. § 114 Rnr. 4; vgl. auch Prölss/Martin, VVG 22. Aufl. § 82 Anm. 2). Indes ist ein Rußbrand in einem Kessel oder im Schornstein eines Schiffes

kein bestimmungsgemäßes Feuer in einem bestimmungsgemäßen Herd. Das ist hier besonders deutlich. Der Brand hat nach den Feststellungen des Berufungsgerichts an den Ruß- und sonstigen Ablagerungen stattgefunden, welche die Rohre des Speisewasser- und Luftvorwärmers bedeckt haben. Er hat nicht, was unbestritten ist, geendet, als die Besatzung die Brennstoffzufuhr des Kessels unterbrochen hat. Vielmehr mußte die Hafenfeuerwehr das Schadenfeuer in einem etwa einstündigen Einsatz löschen.

2. Nach den weiteren Feststellungen des Berufungsgerichts war der Kessel schon vor dem Anheizen durch Rußablagerungen so verschmutzt, daß es bei der Inbetriebnahme zwangsläufig zu einem Rußbrand habe kommen müssen. Damit war, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, das MS "U[REDACTED] B[REDACTED] S[REDACTED]" nicht geeignet, die mit dem Schiffsbetrieb verbundenen Gefahren zu bestehen. Für einen derartigen Fall bestimmt § 58 Abs. 1 Satz 2 ADS, daß der Versicherer für den dadurch verursachten Schaden nicht zu haften hat. Auch ist insoweit, wie das Berufungsgericht mit Recht bemerkt hat, § 33 Abs. 3 ("Der Versicherungsnehmer hat das Verhalten der Schiffsbesatzung als solcher nicht zu vertreten") bedeutungslos, weil § 58 Abs. 1 ADS bei anfänglicher Seeuntüchtigkeit (Satz 1) und bei Betriebsuntüchtigkeit (Satz 2) einen objektiven Risikoausschluß beinhaltet, somit die Haftungsfreiheit des Versicherers nicht von einem von dem Versicherungsnehmer zu vertretenden Verschulden abhängig ist (vgl. auch RGZ 118, 13, 15; 120, 39, 41; Ritter/Abraham aaO § 33 Anm. 36).

Indes haben die Parteien der Police nicht nur die ADS zugrundegelegt, sondern auch die Besonderen Bedingungen der

Fa. Kurt H. S. [REDACTED]. Nach diesen (Nr. 29 Abs. 4) haften die Versicherer für Schäden im Rahmen des § 58 Abs. 1 ADS, "sofern die Reederei alle erforderlichen Vorkehrungen für die Seetüchtigkeit nachweist". Dazu meint das Berufungsgericht, der Nachweis habe auch die Vorkehrungen zu umfassen, welche die Besatzung für die See- oder Betriebs-tüchtigkeit des Schiffes notwendigerweise zu treffen habe. Denn Nr. 29 Abs. 4 der Besonderen Bedingungen sei "als Ausnahme von § 58 Abs. 1 ADS eng auszulegen". Zudem könnten die für die See- oder Betriebstüchtigkeit des Schiffes gebotenen Maßnahmen "nicht nur im Hause der Reederei selbst, sondern müßten in erster Linie auf dem Schiff, mithin durch dessen Besatzung", vorgenommen werden. Dem ist entgegenzuhalten:

Nr. 29 Abs. 4 der Besonderen Bedingungen der Fa. Kurt H. S. [REDACTED] gibt eine seit langem gebräuchliche Maklerklausel wieder (vgl. Deutsches Seeschiedsgericht, Schiedspruch vom 29. Juli 1938, abgedruckt bei Sasse, Seeversicherungsrecht 1923 - 1957 Nr. 906; Joost, Maklerbedingungen in der deutschen Seekaskoversicherung S. 64; Paulick, Die Folgen der Seeuntüchtigkeit eines Schiffes im Seeversicherungsrecht S. 101). Die Klausel ersetzt den vielfach als unbefriedigend empfundenen objektiven Risikoausschluß des § 58 Abs. 1 ADS durch einen Verschuldenstatbestand (Paulick aaO; Kreutziger, VersR 1964, 995, 1001; a.M. Joost aaO). Allerdings enthält die Klausel nicht den zusätzlichen Halbsatz "und wenn der Reederei die Seeuntüchtigkeit nicht zur Last zu legen ist", wie er sich in den Besonderen Bedingungen anderer Makler findet (vgl. OLG Hamburg, Urt. v. 27. September 1955, abgedruckt bei Sasse aaO Nr. 475; Ritter/Abraham aaO § 58 Anm. 22; Schlegelberger, aaO § 58 Rnr. 20). Dieser Zusatz macht aber nur nochmals deutlich, daß der Versicherungsnehmer Schäden aus der See- oder Betriebsuntüchtigkeit des Schiffes

vom Versicherer ersetzt verlangen kann, sofern er die notwendigen Vorkehrungen für die See- und Betriebstüchtigkeit des Schiffes nachweislich getroffen, also seiner Pflicht genügt und damit nicht schuldhaft gehandelt hat. Die Bestimmung der Nr. 29 Abs. 4 der Besonderen Bedingungen stellt demnach keine Ausnahme von § 58 Abs. 1 ADS dar, sondern beseitigt den darin festgelegten objektiven Risikoausschluß. Auch spricht sie im Zusammenhang mit den "erforderlichen Vorkehrungen" nicht von der Besatzung, sondern von der Reederei und bezeichnet damit den Versicherungsnehmer (vgl. Nr. 6 Abs. 1, Nr. 7 Abs. 1, Nr. 8 Abs. 2 und Nr. 15 Abs. 1 der Besonderen Bedingungen). Für ihn soll der Deckungsanspruch entfallen, sofern er nicht nachweist, daß ihn an der See- oder Betriebsuntüchtigkeit des Schiffes kein Verschulden trifft. Auf ein Besatzungsverschulden kommt es danach nicht an. Selbst wenn man aber diesen Punkt mit dem Berufungsgericht bejahen sollte, so wäre insoweit § 33 Abs. 3 ADS anwendbar. Da nach den Ausführungen des Berufungsgerichts die See- und Betriebstüchtigkeit eines Schiffes in erster Linie von den Vorkehrungen der Besatzung abhängt, würde es weder den Vorstellungen noch den Interessen des Reeders an einer möglichst umfassenden Versicherung des Schiffskaskos entsprechen (vgl. hierzu nunmehr Nr. 23.2 der DTV-Kaskoklauseln 1978 sowie Enge, Erläuterungen zu den DTV-Kaskoklauseln 1978 S. 68/69), den objektiven Risikoausschluß des § 58 Abs. 1 ADS lediglich durch einen Verschuldenstatbestand zu ersetzen, bei dem ihm die allgemeine Regelung des § 33 Abs. 3 ADS nicht zugute kommen soll. Jedenfalls wäre hierfür eine eindeutige Regelung erforderlich, zumal nach der Regelung des § 820 Nr. 6 HGB der Versicherer "die Gefahr der Unredlichkeit oder des

Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung trägt, sofern daraus für den versicherten Gegenstand ein Schaden entsteht".

3. Das Berufungsgericht geht offenbar mit dem Sachverständigen R. [REDACTED] davon aus, daß es der die Inbetriebnahme des Backbordkessels anordnende Ingenieur versäumt hat, sich zuvor den Kessel näher anzusehen und die vorhandenen Rußablagerungen entfernen zu lassen. Die Revisionserwiderung sieht darin das Verschulden eines versicherungsrechtlichen Repräsentanten der Klägerin. Nach ihrer Ansicht entfällt deshalb der Deckungsanspruch der Klägerin auch dann, wenn man Nr. 29 Abs. 4 der Besonderen Bedingungen nicht wie das Berufungsgericht als enge Ausnahme zu § 58 Abs. 1 ADS betrachte. Insoweit ist richtig, daß sich die Klägerin das Verschulden eines versicherungsrechtlichen Repräsentanten wie ein eigenes Verschulden zurechnen lassen muß. Jedoch gibt der Sachverhalt für eine solche Stellung des Ingenieurs, der das Anheizen des Kessels angeordnet hat, nichts her, selbst wenn es sich dabei um den Leitenden Ingenieur gehandelt haben sollte. Dieser hatte das Schiff technisch zu betreuen. Dafür, daß er in versicherungsrechtlicher Hinsicht an die Stelle der Klägerin getreten ist und sie damit "repräsentiert" hat, besteht kein Anhalt.

4. Anders liegt es bei dem Kapitän des MS "U. [REDACTED] B. [REDACTED] S. [REDACTED]". Im Gegensatz zur Güterversicherung (vgl. BGHZ 77, 88, 91) ist der Kapitän eines Seeschiffes bei der Versicherung des Schiffskaskos Repräsentant des Versicherungsnehmers (Reeders). Mit seiner Bestellung durch den Reeder erhält er nicht nur die Schiffsgewalt und eine umfassende Führungs-

macht. Vielmehr wird damit das Schiff auch in seine Obhut gegeben. Das wird besonders deutlich, wenn er sich mit diesem auf Hoher See oder - wie hier - in einem fremden Hafen befindet. Demnach ist der Kapitän auf Grund des zwischen ihm und dem Reeder bestehenden vertraglichen Verhältnisses in dem Geschäftsbereich, zu dem das durch eine Schiffskaskopolice versicherte Risiko gehört, an dessen Stelle getreten. Deshalb ist in diesem Bereich sein Verschulden wie ein eigenes Verschulden des Reeders zu behandeln. Insoweit kommt daher auch eine Anwendung des §§ 33 Abs. 3 ADS nicht in Betracht.

Indes vermag der Senat beim derzeitigen Verfahrensstand nicht die Ansicht der Revisionserwiderung zu teilen, daß den Kapitän des MS "U[REDACTED] B[REDACTED] S[REDACTED]" ein Verschulden an der Betriebsuntüchtigkeit des Schiffes trifft (und jedenfalls aus diesem Grunde das angefochtene Urteil aufrechterhalten ist). Die Vorinstanzen haben die Frage eines Kapitänsverschuldens nicht geprüft. Feststellungen, aus denen sich ein solches Verschulden ergeben könnte, liegen nicht vor. Gewiß kann es sein, daß der Kapitän des MS "U[REDACTED] B[REDACTED] S[REDACTED]" wegen der Schwierigkeiten, die sich bei der Inbetriebnahme des Backbordkessels ergeben haben sollen, sich bei diesem Vorgang nicht lediglich auf seinen Ersten Ingenieur verlassen durfte, sondern sich selbst näher um die Angelegenheit kümmern mußte. Ohne nähere Feststellungen zu diesem Punkte läßt sich aber die Frage seines Verschuldens nicht abschließend beurteilen. Vielmehr bedarf es dazu - gegebenenfalls nach Ergänzung des Parteivortrags - zunächst weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht.

5. Das gilt ebenso, soweit es um ein Verschulden des damaligen Vizepräsidenten P[REDACTED] der Klägerin geht, der offensichtlich nach Gibraltar gekommen war, weil MS "U[REDACTED] B[REDACTED] S[REDACTED]" zuvor auf der Reise Schwierigkeiten mit der Maschine gehabt hatte und die spanische Besatzung, die sich weigerte, den israelischen Bestimmungshafen anzulaufen, ausgetauscht werden mußte. Auch hierzu fehlt es bisher an einer Prüfung durch das Berufungsgericht.

6. Danach kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Vielmehr bedarf die Sache wegen der unter Ziff. 4 und 5 aufgezeigten Punkte einer erneuten Verhandlung und Entscheidung durch das Berufungsgericht. Der Senat hielt es für angezeigt, dem Berufungsgericht auch die Entscheidung über die Abzugsfranchise zu überlassen, nachdem über die Höhe des streitigen Deckungsanspruchs in den Vorinstanzen bisher offenbar bewußt nicht näher verhandelt worden ist.

Stempel

Fleck

Dr. Bauer

Bundschuh

Brandes