

4/12

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 77/65 - OLG Frankfurt
(Main)
LG Hannover

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 77/65

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 Bundes-
republik Deutschland, Direktor Carl Friedrich S [REDACTED],
F [REDACTED] ([REDACTED]), Kurt-Sch [REDACTED]-Str. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma The A t [REDACTED] P r o d u c t s L i m i t e d ,
At [REDACTED] (Indien), W. RLY., District Su [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch Mr. M [REDACTED], General Manager,
und Dr. K [REDACTED], Chairman,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [REDACTED] -

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 250 Stück glasierter Tonröhren von der Fabrik in Fr [REDACTED] (Rheinland) bis zum Bauplatz in At [REDACTED] (Indien), via Rotterdam und Bombay. Die Klägerin hat die Tonröhren als Teilpartie einer größeren Lieferung von der Exportvereinigung Rheinischer St [REDACTED] GmbH in H [REDACTED] "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 Gl [REDACTED] Versicherungen in H [REDACTED], und die Exportvereinigung Rheinischer St [REDACTED] schlossen eine entsprechende Versicherung ab. Die Police lautet:



"Insurance Conditions: Against all marine risks according to the 'Institute Cargo Clauses (W.A.)' with 'Extended Cover Clauses', including breakage and loss, however 'free from the First 1 1/2 % each shipment one serie, including Theft, Pilferage and Non-Delivery-Clauses'. From Warehouse to At 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 verladenen Röhren der Speditionsfirma Sch & Co. Diese ließ die Waggons in Rotterdam der Reedereiagentur zuführen. Die von der Reederei beauftragte Stauereifirma staute die Röhren in das Schiff "T", ohne Stroh für die Zwischenräume zu verwenden. Das mitgegebene Stroh war angeblich durch Nässe unbrauchbar geworden. Im Konnossement wurde vermerkt, daß die Güter "unprotected" verladen seien und alle Rechte wegen Verlust und Beschädigung vorbehalten blieben. Nach Eintreffen der Güter in Bombay stellte der Havariekommissar der Beklagten fest, daß über 80 % der Röhren durch Bruch unbrauchbar und wertlos geworden waren.

Die Klägerin hat von der Beklagten mit der Klage auf Grund der Versicherung Ersatz ihres Schadens in Höhe von 63.434,33 DM verlangt, weil auch Bruchschäden, gleichviel welcher Ursache, gedeckt seien.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat ihre Leistungspflicht bestritten, weil die Bruchschäden auf Verpackungsmängel zurückzuführen und daher nicht mitversichert seien.

Das Landgericht hat durch Teilurteil die Beklagte zur Zahlung des unstreitigen Betrages des Schadens von 59.829,40 DM verurteilt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Beklagte den 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 eintreten 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 angetroffenen 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 gefördert 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 See-

transport zu rechnen. Die für eine Seeversicherung 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.

Soweit die Beklagte geltend macht, ursächlich sei der Regen auf der Binnenreise, der dazu geführt habe, daß das Stroh naß und nicht in den Schiffsraum übernommen wurde, läßt sie außer Betracht, daß diese Ursache als eine nur entfernte nicht zu beachten ist. Zum Schaden kam es erst dadurch, daß bei der Stauung nicht für neues Stroh gesorgt wurde, als das beigegebene unbrauchbar geworden war.

II. Im vorliegenden Falle ist der Bruch als Schadensursache ausdrücklich in der Police erwähnt und in die Versicherung eingeschlossen worden ("including breakage"). Der außergewöhnliche Bruch ist ohnedies versichert, 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 Arbeiten des Schiffs auf See, gedeckt ist (Arnould aaO § 779).

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 ist das Stroh, das zwischen die Röhren gelegt war, aus den Waggons von der Stauereifirma nicht in den Schiffsraum mitübernommen worden, weil es wegen Nässe nicht mehr für tauglich gehalten wurde. 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 Sch[REDACTED] & 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 Stauereifirma hat das Stroh, angeblich wegen Nässe, nicht zum Stauen verwendet. Die Abladerin erhielt von der Reedereiagentur erst Mitteilung, daß das Stroh in den Waggons verblieben war, als der Umschlag ins Schiff beendet war und die Eisenbahn die Waggons nicht ungereinigt zurücknehmen wollte (Bl. 96 GA). 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

15

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 offenbleiben, 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 Revision meint sodann, die Röhren hätten in geschlossenen Waggons verladen oder die offenen Waggons mit Persennungen abgedeckt werden müssen, um das Stroh vor Nässe zu schützen. Eine solche mit besonderen Kosten verbundene Art der Verladung der an sich nicht nässeempfindlichen Güter war nicht vereinbart und wurde auch von der allgemeinen Sorgfaltspflicht nicht gefordert. Wurde das Stroh ausnahmsweise unbrauchbar, so war der Kapitän gehalten, für die Beschaffung brauchbarer Garnierung zu sorgen.

Nach der Art der Güter ist auch nicht anzunehmen, daß die Abladerin besondere Anweisungen über die Art der

Stauung zu erteilen hatte. 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 Versicherungs-
wesen 1927, 257). Auch nach angloamerikanischer Auffassung sind bei "all risks"-Versicherungen fahrlässig vorgenommene fehlerhafte Stauungen als gedeckte Gefahr anzusehen (Passehl, Die Beschaffenheitsschäden in der Seeversicherung 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.

1/5

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