

Verkündet am 9. März 1954
Grunau, Justizobersekretär.
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle.

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der I [REDACTED] und G [REDACTED] S [REDACTED];
vertreten durch ihren Vorstand a) Landesbankdirektor
Karl M [REDACTED], b) Landesbankdirektor Kurt H [REDACTED],
2. der S [REDACTED] zu L [REDACTED] AG, vertreten durch
ihren Vorstand a) Landesbankdirektor Kurt H [REDACTED], b)
Landesbankdirektorin Dr. Hilde B [REDACTED],
sämtlich: K [REDACTED], N [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägerinnen und Revisionsklägerinnen,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

1. die "N [REDACTED] Allgemeine Versicherungs-AG, H [REDACTED],
B [REDACTED] str. [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand General-
direktor Edgar S [REDACTED], Direktor Dr. Walter St [REDACTED], bei-
de i. Hause "N [REDACTED]", K [REDACTED], K [REDACTED],
und Direktor Ernst G [REDACTED], Direktor Ernst J [REDACTED], beide
i. Hause "N [REDACTED]", B [REDACTED], N [REDACTED],
2. die "Na [REDACTED] Allgemeine Versicherungs-AG in L [REDACTED],
Leitstelle H [REDACTED], H [REDACTED], F [REDACTED] str. [REDACTED] ver-
treten durch ihren Vorstand Generaldirektor Dr. Werner
P [REDACTED], Direktor Dr. Ernst K [REDACTED], Direktor Heinrich
L [REDACTED],
sämtlich: L [REDACTED], B [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 9. März 1954 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Wilde, Dr. Birnbach, Dr. Bock, Dr. Christoph
und Dr. Nörr
für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerinnen gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
zu Hamburg vom 23. Mai 1952 wird auf Kosten der
Klägerinnen zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Auf der Reise von Cuxhaven nach Keflavik (Island) ging am 28. April 1950 vor der isländischen Küste der im Jahre 1889 erbaute, 663 BRT grosse Dampfer "S [REDACTED]" durch Strandung verloren. Nach dem Spruch des Oberseeamts Hamburg vom 29. September 1950 sind Strandung und Verlust auf ein schuldhaftes nautisches Versagen des Kapitäns Harry M [REDACTED] zurückzuführen. Eigentümerin des Schiffes war die Reederei P. Z [REDACTED] in L [REDACTED]. Im Schiffsregister waren für die Erstklägerin eine Darlehnshypothek von 80 000 DM und für die Zweitklägerin Darlehnshypotheken von insgesamt 210 000 DM eingetragen. Die Reederei hatte für das Schiff eine Zeitversicherung für das Jahr 1950 abgeschlossen. Führender Versicherer war die H [REDACTED] Allgemeine Versicherungs-AG, die in der Police mit 5 % die erste Stelle einnimmt. Die Erstbeklagte ist für deren Anteil eingetreten. Die Zweitbeklagte folgt mit 5 % in der Police an zweiter Stelle.

Die Sammelpolice vom 1. Januar 1950/15. März 1950 bezieht sich auf die Dampfschiffe "L [REDACTED]" und "S [REDACTED]" der Reederei P. Z [REDACTED], L [REDACTED]. Für den Dampfer "S [REDACTED]" ist mit der Bezeichnung "+100 A 4 K" die Einstufung in eine "Klasse" angegeben. Im Totalverlustfalle sind nach der Police 172 500 DM zu zahlen. Auf die Versicherung finden die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen (ADS) Anwendung "mit den Ergänzungen und Abänderungen, die sich aus den nachstehenden und angehefteten Bedingungen ergeben".

Zu den "nachstehenden Bedingungen" der Sammelpolice gehört u.a. die Bestimmung:

"Fahrten: Gemäss A II des Prämientarifes betreffend Kasko - Zeitversicherungen mit den daselbst vorgesehenen Zulagen. Entgegen der Ausschlussbestimmung der Fahrtbegrenzungsklausel (Klausel 12 der DTV.-Kasko-

- 3 -

Klausel Januar 1944 - Zeit - für europäische Fahrten) unter a 3) sollen die im Kasko-Tarif vorgesehenen Reisen nach und von dem Weissen Meer gegen die angegebenen Zulagen mit gedeckt sein."

Zu den "angehefteten Bedingungen" gehören u.a. die "Besonderen Bedingungen" (BB) und die DTV.-Kaskoklauseln Zeit - Januar 1944 - für europäische Fahrten.

Die Ziffer 12 der DTV.-Kaskoklauseln enthält die folgenden "Fahrthbegrenzungsklausel":

- a) Ausgeschlossen sind Fahrten nach und von
1. aussereuropäischen Orten (die am Mittelländischen oder Schwarzen Meer gelegenen afrikanischen und asiatischen Orte stehen europäischen Orten gleich
 2. Island und Grönland,
 3. dem Weissen Meer, mit der Ausnahme, dass Fahrten nach und vom Weissen Meer gestattet sind, wenn Honningsvaag auf der Reise nach dem Weissen Meer nicht vor dem 15. Mai und nicht nach dem 25. Oktober passiert oder verlassen wird und bei der Abfahrt vom Weissen Meer die Linie Kanin/Noss, Swjätol/Noss nicht nach dem 20. Oktober passiert wird."

In den "Besonderen Bedingungen" (BB) ist bestimmt unter Ziff 3:

"Entgegen den Bestimmungen des § 23 der ADS ist eine Gefahränderung der unter Absätze 2 und 3 vorgesehenen Art stillschweigend mitgedeckt gegen Regelung der Prämie nach Billigkeit"

und unter Ziff 22:

"Alle den vorstehenden Vereinbarungen entgegenstehenden oder dieselben beschränkenden Bestimmungen der ADS oder der DTV.-Kaskoklauseln oder in Kraft befindlicher Gesetze sind aufgehoben."



Die Klägerinnen haben den Versicherern die Beleihung der versicherten Schiffe angezeigt. Nach der Hypothekenklausel B (Anhang 1 zur Sammelpolice) haben die Versicherer gegenüber den Klägerinnen auf Einwendungen aus § 36 Abs 2 Ziff 2 des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940 - SchiffsRG - (RGBl I, 1499) verzichtet, d.h. auf Einwendungen daraus, dass das Schiff in nicht fahrtüchtigem (seetüchtigem) Zustand oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt die Reise angetreten hat.

Die Klägerinnen vertreten die Auffassung, die Reise nach Island sei als Fahrtgrenzenüberschreitung von der Zeitversicherung mitgedeckt. Fahrtgrenzenüberschreitungen seien entweder Abweichungen vom Reiseweg oder Reiseveränderungen und seien als Fälle der Gefahränderung auch bei Zeitversicherungen durchaus möglich. Die Reise nach Island sei als Abweichung vom Reiseweg und damit als Gefahränderung im Sinne des § 23 Abs 2 ADS gemäss Ziff 3 BB von der Zeitversicherung stillschweigend mitgedeckt. Ziff 22 BB schliesse alle den Ziffern 2 - 21 BB entgegenstehenden Bestimmungen der ADS und DTV.-Klauseln aus, also auch deren Ziff 12. Diese Bestimmung begrenze daher den Fahrtbereich nicht schlechthin. Die Reederei habe die Fahrt nur anzeigen müssen. Das sei ordnungsgemäss geschehen. Die Beklagten hätten darauf die Prämienzuschläge berechnet und bezahlt erhalten. Die Haftung der Beklagten ergebe sich aus § 33 ADS in Verbindung mit § 32 SchiffsRG, da das Schiff infolge nautischen Verschuldens des Kapitäns verloren gegangen sei.

Die Klägerinnen fordern mit der Klage unter Beschränkung ihres Anspruches auf den Umfang der Haftung der Beklagten je 5 % der Versicherungssumme. Sie haben demgemäss bean-

tragt, die Beklagten zu verurteilen, je 4 312,50 DM nebst 5 % Zinsen p.a. seit dem 28. Mai 1950 an die Klägerin zu 1) und je 4 312,50 DM nebst 5 % Zinsen p.a. seit dem 28. Mai 1950 an die Klägerin zu 2) zu zahlen.

Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt und ausgeführt, das Schiff sei ohne Versicherungsschutz nach Island gefahren. Das ergebe sich bereits aus Ziff 12 der DTV.-Klauseln, die Fahrten nach Island ausdrücklich ausschliesse, sowie aus der Tatsache, dass eine Ausnahmebestimmung von dieser Ziff 12 für das "Weisse Meer" ausdrücklich in die Sammelpolice aufgenommen sei. Diese Ausnahmebestimmung wäre überflüssig gewesen, wenn die Fahrtgrenzen schon auf Grund der Gefahränderungsklausel (Ziff 3 BB) hätten überschritten werden dürfen. Ziff 3 BB gelte daher nur für Gefahränderungen innerhalb des erlaubten Fahrtbereiches, nicht bei Überschreitungen der Fahrtgrenzen. Es handele sich hier um eine völlige Umgestaltung der versicherten Unternehmung, die durch die Zeitversicherung nicht gedeckt sei. Auch ausserhalb der Zeitversicherung sei eine besondere Reiseversicherung nicht zustande gekommen. Die Reeder habe zwar einen Antrag auf Versicherung der Reise nach Island gestellt und auch die hierfür berechneten Prämienzuschläge bezahlt. Das Einverständnis damit, dass der Dampfer für diese Reise versichert würde, sei aber von ihnen entsprechend dem Beschluss der Kasko-Kommission des Vereins Hamburger Assecuradeure nur unter der Bedingung erteilt worden, dass das Schiff einen Fahrterlaubnisschein (richtig: Seefähigkeitsbescheinigung oder Seefähigkeitsattest) des Germanischen Lloyd erhalte. Nach den Feststellungen des Seeamts wie des Oberseeamts habe jedoch weder eine für diese Reise gültige Seefähigkeitsbescheinigung des Germanischen Lloyd noch ein ausreichender Fahrterlaubnis-

schein (Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe) der See- Berufsgenossenschaft vorgelegen. Die vorhandenen Urkunden hätten nur für Fahrten in der Nord- und Ostsee Gültigkeit gehabt. Entgegen der in der Sammelpolice enthaltenen Angabe (+100 A 4 K) hätte der Dampfer zur Zeit des Totalverlustes überhaupt keine Klasse des Germanischen Lloyd gehabt, sondern sei nur auf sog. "Seefähigkeiten" gefahren, und zwar unter Beschränkung auf Nord- und Ostsee.

Demgegenüber vertreten die Klägerinnen die Auffassung, dass die Beklagten gar nicht berechtigt gewesen seien, den Einschluss der Reise in die Zeitversicherung abzulehnen, da Gefahränderungen dieser Art gemäss Ziff 3 und 22 BB von vornherein vom Versicherungsvertrag mitgedeckt gewesen seien. Während die Fahrtenklausel der Police Fahrten von und nach dem Weissen Meer gegen tarifmässige Zuschläge decke, seien nach Ziff 3 BB gefahrerhöhende Reisen im Einzelfall nach besonderer Anzeige und Feststellung eines Zuschlages nach Billigkeit mitgedeckt. Im übrigen habe auch ein uneingeschränktes Seefähigkeitsattest des Germanischen Lloyd vorgelegen. Zumindest seien Kapitän und Reederei in dieser Hinsicht im guten Glauben gewesen. Aber selbst wenn die Beklagten mit Rücksicht auf den die Reise nicht voll deckenden Fahrterlaubnisschein von ihrer Verpflichtung der Reederei gegenüber frei geworden wären, so wäre ihre Leistungspflicht gegenüber den Klägerinnen nach § 36 SchiffsRG bestehen geblieben, da sie sich diesen gegenüber gemäss der Hypothekanklausel B auf mangelnde Seetüchtigkeit (Seefähigkeitsattest) oder auf mangelnde Ausrüstung (Fahrterlaubnisschein) nicht berufen könnten.

Das Landgericht hat die Klage nach Beweiserhebung abgewiesen. Die Berufung der Klägerinnen hatte keinen Erfolg.

Mit der Revision verfolgen sie ihre Klagansprüche weiter.
Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Den Klägerinnen können Ansprüche gegen die Beklagten auf Grund des Versicherungsvertrages in Verbindung mit §§ 32 ff SchiffsRG nur zustehen, wenn eine Versicherungsforderung entstanden ist.

I. Das Berufungsgericht hat die Entstehung einer Versicherungsforderung verneint mit der Begründung, dass nach den - wenig übersichtlich abgefassten - Versicherungsbedingungen die von der Reederei abgeschlossene Zeitversicherung für das Jahr 1950 die Reise nach Island nicht gedeckt habe. Entgegen der Ansicht der Klägerin sei die Reise auf Grund der Ziff 3 BB nicht gedeckt gewesen. Die Bestimmungen der Ziff 3 BB, Ziff 12 der DTV.-Klauseln und der Fahrtenklausel der Police stünden in einem inneren Zusammenhang. Die Klägerinnen seien selbst der Ansicht, dass die Fahrtenklausel der Police eine Erweiterung der Ziff 12 der DTV.-Klauseln enthalte. Das trifft auch zu, wie schon der Wortlaut der Fahrtenklausel erkennen lasse. Wäre es nun wirklich die Absicht der Vertragsparteien gewesen, auch für Reisen nach Island Versicherungsschutz vorzusehen, so hätte es nahe gelegen, auch für solche Reisen eine besondere Bestimmung in die Fahrtenklausel der Police aufzunehmen. Die Tatsache, dass diese Fahrtenklausel eine solche Bestimmung nicht enthalte, ergebe, dass über die Fahrtgrenzen hinaus nur Reisen nach dem Weissen Meer gegen Prämienzulage mitgedeckt gewesen seien, nicht dagegen Reisen nach den anderen in der Ziff 12 der DTV.-Klauseln genannten Orten, und zwar auch nicht gegen Regelung der Prämie nach Billigkeit.

Die Revision greift' das Urteil des Berufungsgerichts in erster Linie mit der Begründung an, es habe die Bedeutung der Ziff 3 BB verkannt. Die Revision übersieht dabei aber, dass das Berufungsgericht die für die Auslegung des Vertragsverhältnisses entscheidende Bestimmung nicht in Ziff 3 BB, sondern in der Fahrtenklausel der Sammelpolice erblickt. Der Inhalt der Sammelpolice stellt unstreitig die der freien Auslegung durch das Revisionsgericht entzogene Individualregelung des Vertrages dar und hat insofern auch den Vorrang vor den von den Versicherungsmaklern verwendeten "Besonderen Bedingungen". Mögen diese Bedingungen auch insofern einen "allgemeinen" Charakter haben, als sie wiederum für Versicherungsverträge bestimmter Art eine Sonderregelung gegenüber den DTV.-Kaskoklauseln und den ADS enthalten (Ziff 22 BB), so kann für den vorliegenden Fall doch dahingestellt bleiben, ob sie als "typische" Vertragsurkunden in den Bezirken mehrerer Oberlandesgerichte für eine Vielheit bestehender oder künftiger Rechtsbeziehungen benutzt werden und danach auch der freien Auslegung durch das Revisionsgericht unterliegen (vgl hierzu RGZ 159, 147 [148 F]; 153, 62 [63]; 135, 136 [137]; BGHZ 7, 365 [368]; aa Prölss, Versicherungsvertragsgesetz, 8. Aufl, Vorbem III B 2 S 23). Denn das Berufungsgericht hat für die Auslegung des vorliegenden Versicherungsvertrages und für die Abgrenzung des Versicherungsschutzes entscheidend auf den Inhalt der Sammelpolice, und zwar auf die als reine Individualbestimmung zu wertende sogenannte Fahrtenklausel abgestellt. Aus der Tatsache, dass diese Klausel eine ausdrückliche Erweiterung der Ziff 12 der DTV.-Kaskoklauseln enthält und insofern eine von den Parteien für notwendig erachtete Sonderregelung darstellt, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoss den Schluss gezogen, dass die Parteien danach nur für das Weisse Meer, nicht aber für Island eine Erstreckung des

räumlich begrenzten Versicherungsschutzes gegen Prämienzulage haben vereinbaren wollen, und zwar auch nicht gegen Regelung der Prämie nach Billigkeit. Eine solche Auslegung des Versicherungsvertrages ist möglich. Sie steht nicht im Widerspruch zu dem Wortlaut des Inhalts der Police, deren Auslegung der freien Nachprüfung durch das Revisionsgericht entzogen ist, und lässt auch keine Verletzung von Denkgesetzen oder anerkannten Auslegungsgrundsätzen (§§ 13, 157 BGB; § 346 HGB) erkennen. Hinsichtlich des aus der Auslegung der Fahrtenklausel vom Berufungsgericht gezogenen Schlusses hat die Revision auch keine auf Nichtberücksichtigung von Auslegungsmaterial gestützte Verfahrensrüge erheben können.

Da es also nach dem vom Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß gewonnenen Auslegungsergebnis überhaupt nicht darauf ankommt, festzustellen, wie Ziff 3 BB - ohne die hier den Vertragsinhalt klarstellende Sonderregelung der Fahrtenklausel - im Verhältnis zu Ziff 12 der DTV.-Kaskoklauseln und den Absätzen 2 und 3 des § 23 ADS auszulegen wäre, bedarf es an keiner weiteren Auseinandersetzung mit der im Hinblick auf die "Besonderen Bedingungen" erhobenen Revisionsrüge, das Berufungsgericht habe hier gegen den anerkannten Rechtsgrundsatz verstossen, dass Unklarheiten und Zweideutigkeiten in derartigen - übrigens von den Versicherungsmaklern ausgearbeiteten - "Formularverträgen" zu Lasten der Versicherer gingen. Angesichts der von den Parteien getroffenen Sonderregelung kann es auf eine - sonst möglicherweise zu Zweifeln Anlass bietende - Auslegung der Ziff 3 BB und den nach den Ausführungen der Klägerinnen von den Schiffskreditinstituten mit einer derartigen Klausel, insbesondere im Hinblick auf § 36 Abs 2 Ziff 3 SchiffsRG bezweckten umfassenden Schutz, nicht mehr ankommen. Aus diesem Grunde braucht

auch auf die vom Berufungsgericht für seine Hilfserwägung verwendete Unterscheidung zwischen "Gefähränderung" und "Umgestaltung der Unternehmung" nicht eingegangen zu werden.

II. Das Berufungsgericht hatte nur noch zu prüfen, ob eine wirksame, die Reise nach Island einschliessende Zusatzvereinbarung zu der Zeitversicherung zustande gekommen ist.

1. Das Berufungsgericht hat hierzu ausgeführt, es sei kein Grund ersichtlich, der der Zulässigkeit einer Zusatzvereinbarung mit dem sich aus der Kommissionsnote vom 20. April/2. Mai 1950 ergebenden Inhalt entgegenstehen könnte. Eine Gefährdung des gesamten Schiffskreditwesens, wie die Klägerinnen meinten, liege in der Möglichkeit derartiger Zusatzvereinbarungen nicht. Im allgemeinen würden sich die Reeder innerhalb der durch die Versicherungsbedingungen festgelegten Fahrtgrenzen halten. Im vorliegenden Fall sei aber nach der Ansicht beider Parteien das Vorhandensein ordnungsmässiger Papiere für das Schiff, insbesondere einer Seefähigkeitsbescheinigung des Germanischen Lloyd für die Reise nach Island Voraussetzung der Zusatzvereinbarung gewesen. An dieser auch von den Klägerinnen als selbstverständlich bezeichneten Voraussetzung habe es gefehlt. Wie das Oberseeamt in seinem Spruch vom 29. September 1950 ausgeführt habe, sei der Dampfer "S [REDACTED]" vor Antritt der Reise nach Island nicht für uneingeschränkt seefähig erklärt worden. Massgebend für den Umfang der Seefähigkeit seien allein die Eintragungen in dem Zertifikat, nicht aber irgendwelche mündlichen Erklärungen der Besichtigen. Bereits am 29. November 1949 sei die Seefähigkeit des Dampfers "Sundsvall" unzweideutig auf "deutsche Nordseeküste" beschränkt worden. Am 9. Dezember 1949 sei die vorhandene, also die beschränkte Seefähigkeit bis 15. Februar 1950 bestätigt worden. Am 6. März 1950 sei sie bis 15. April 1950 und am 13. April bis

zum 15. Mai 1950 verlängert worden. Eine Verlängerung der gegebenen Seefähigkeiten schliesse begrifflich eine Erweiterung aus.

2. Die Revision meint, diese Auslegung des Seefähigkeitsattestes vom 13. April 1950 beruhe auf Verstössen gegen § 286 ZPO.

a) Sie macht geltend, das Berufungsgericht habe nicht den Vortrag der Klägerin berücksichtigt, dass für die Beurteilung der Seefähigkeit eines Schiffes immer nur die zuletzt ausgestellte Bescheinigung massgebend sei und dass Reeder und Kapitäne sich stets streng nach dem Wortlaut der ihnen ausgehändigten Atteste zu richten pflegten. Sie stützt sich für diese Auffassung auf die zu den Akten des Oberseeamts und des Landgerichts eingereichten Privatgutachten.

Das Berufungsgericht brauchte sich mit diesem Vorbringen, das bereits Gegenstand der Verhandlung vor dem Oberseeamt war, nicht mehr im einzelnen ausdrücklich auseinanderzusetzen. Es ist jedenfalls rechtlich nicht zu beanstanden, wenn es bei der Beurteilung der Frage, welchen Inhalt das zuletzt massgebende Seefähigkeitsattest gehabt hat, dem Oberseeamt gefolgt ist, dessen Ausführungen mit aller Deutlichkeit ergeben, dass es die von dem Kapitän, der Reederei und den Privatgutachtern vertretene Auffassung als unrichtig ablehnt. Angesichts der Darlegungen des Oberseeamts bestand für das Berufungsgericht auch kein Anlass mehr, sich noch mit den von den Klägerinnen vorgelegten Privatgutachten Anl 3 und 4 auseinanderzusetzen oder gar hierzu noch weitere Sachverständige zu hören.

b) Fehl geht auch die weitere Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe unter Verletzung des § 286 ZPO übersehen, dass nach dem unter Beweis gestellten Vorbringen der Klägerinnen auch der Germanische Lloyd nach dem Attest vom 13. April 1950 zunächst volle Seefähigkeit angenommen und seine Auffassung erst später geändert habe (Schriftsatz vom 22. November 1951 S 6f). Auch diese Frage ist bereits Gegenstand der Verhandlung und Beweisaufnahme vor dem Oberseeamt gewesen. Das Berufungsgericht hat sich hierzu ebenfalls ohne Rechtsverstoss die Feststellungen des Oberseeamts zu eigen gemacht und sich der Auffassung angeschlossen, dass für den Umfang der Seefähigkeit einzig und allein die Eintragungen in dem "Zertifikat", nicht aber irgendwelche mündlichen Erklärungen der Besichtiger, wie des Beamten Oebius, oder der Inhalt des von der Klassifizierungsgesellschaft geführten Registers maßgebend sei.

c) Die Revision kann auch nicht mit Erfolg geltend machen, dass der am 13. April 1950 zum Teil von denselben Beamten ausgestellte Fahrterlaubnisschein der Seeberufsgenossenschaft unstreitig für eine Reise nach Schottland oder den Shetland-Inseln ausgestellt gewesen sei und dass sich hiermit die vom Berufungsgericht angenommene Begrenzung der Seefähigkeitsbescheinigung auf "deutsche Nordseeküste" nicht vertrage. Mag auch insoweit zwischen dem Wortlaut der Seefähigkeitsbescheinigung ("Fahrten an der deutschen Nordseeküste und in der ganzen Ostsee") und dem Wortlaut des Fahrterlaubnisscheins ("Nord- und Ostseefahrt") eine Abweichung oder Unstimmigkeit bestehen, so berührt dies doch nicht die entscheidende Feststellung, dass die Seefähigkeitsbescheinigung des Germanischen Lloyd keinesfalls Fahrten nach Island deckte. Auch insoweit liegt also kein Verstoss gegen § 286 ZPO vor.

Abschliessend ergibt sich, dass nach den ohne Verfahrensverstoss getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts die Deckung der Reise nach Island gemäss dem Beschluss der Kaskokommission des Vereins Hamburger Assecuradeure von der Bedingung abhängig gemacht worden ist, dass ein "Fahrterlaubnisschein" (richtig: Seefähigkeitsattest) des Germanischen Lloyd vorliegen müsse. Da das Berufungsgericht auf Grund der Beweisaufnahme weiter ohne Verfahrensverstoss festgestellt hat, dass ein solches Attest nicht vorhanden war, muss das Zustandekommen einer die Deckung der Reise nach Island einschliessenden Zusatzvereinbarung verneint werden. Mangels Zustandekommens einer Versicherungsforderung hat das Berufungsgericht daher mit Recht die Klage abgewiesen. Demgegenüber können sich die Klägerinnen nicht auf § 36 Abs 1 SchiffsRG berufen.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Wilde

Birnbach

Bock

Christoph

Bundesrichter Dr. Nörr ist infolge Beurlaubung ortsabwesend und an der Unterschriftsleistung verhindert.

Wilde