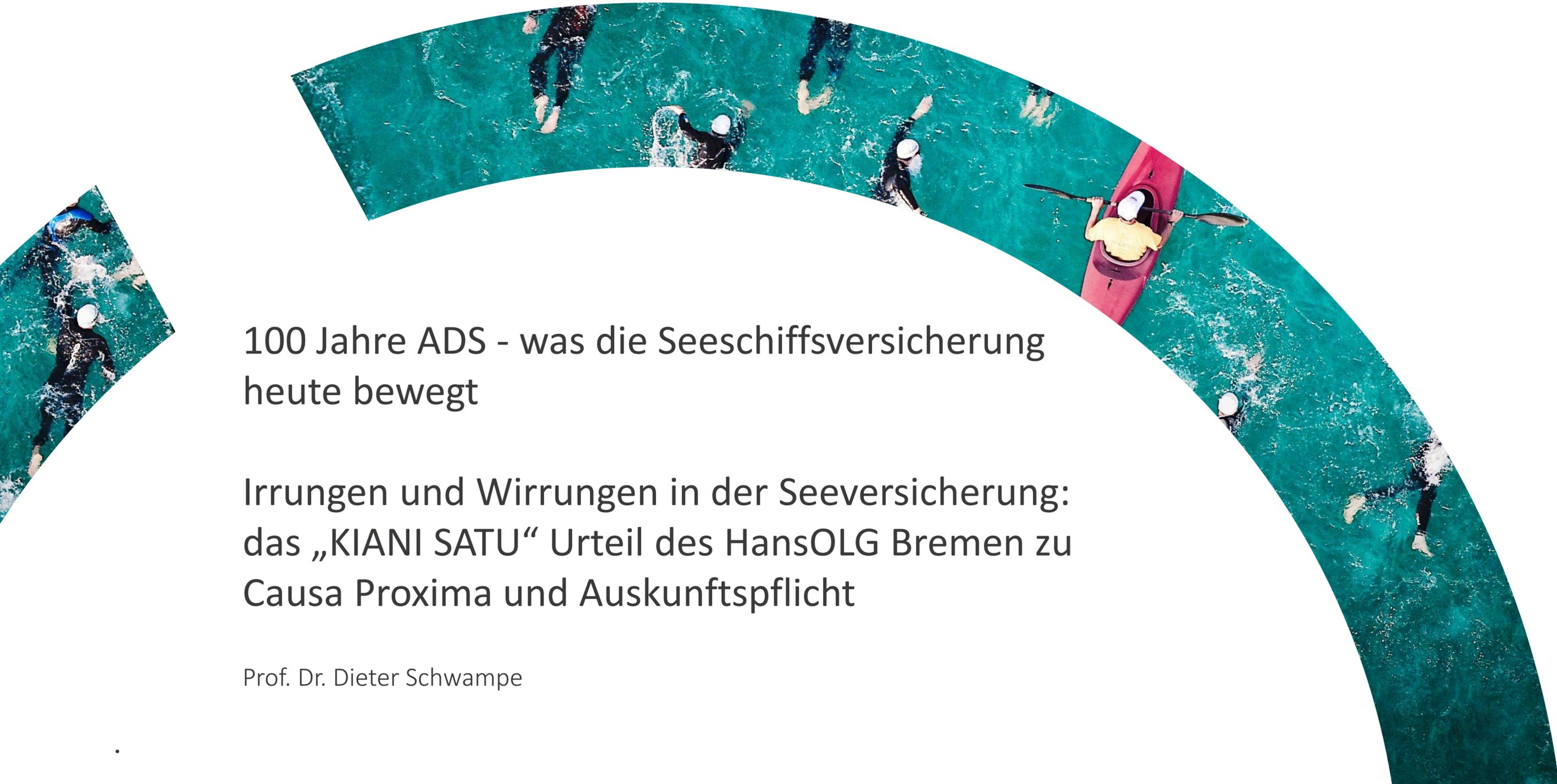




ARNECKE
SIBETH
DABELSTEIN



100 Jahre ADS - was die Seeschiffsversicherung
heute bewegt

Irrungen und Wirrungen in der Seeversicherung:
das „KIANI SATU“ Urteil des HansOLG Bremen zu
Causa Proxima und Auskunftspflicht

Prof. Dr. Dieter Schwampe

A. Die Tatsachen laut Urteil

B. Die Entscheidung des HansOLG Bremen

C.1 Causa Proxima des Totalverlusts

C.2 Auskunftsanspruch und Fälligkeit

C. Ergebnisse

A. Die Tatsachen laut Urteil

- Klage eines Schiffshypothekars - „eine Norddeutsche Bank“ - gegen den (führenden) Kaskoversicherer
- Klage aus abgetretenem Recht
- KIANA SATU verlässt Anfang Juli 2013 Ho-Chi-Minh-City/Vietnam mit Bestimmung Tema/Ghana, beladen mit 300.000 Sack Reis
- Ende Juli: ungewöhnlich hohe Abgaswerte und erhöhte Temperaturen an den Zylindereinheiten 2 und 4.
- Reaktion: Reduzierung der Drehzahl der Hauptmaschine
- 03.08.2013: unvermindert hohe Temperaturen, Brand im Rückluftkanal von Zylindereinheit 2, den die Besatzung löscht
- 03.08.2013: Weitere Drehzahlreduzierung und schließlich Abschalten der Hauptmaschine zwecks Ursachenaufklärung

- *„Die Untersuchung ergab nach Einschätzung der Schiffssingenieure u. a., dass eine nicht unerhebliche Anzahl von Einspritzventilen defekt oder stark verschmutzt war.“*

Notabene: Der Tatbestand besagt nicht, dass dies die Ursache für das Feuer war

- *„Eine Instandsetzung konnte nicht erfolgen, da die erforderlichen Ersatzteile überwiegend nicht an Bord waren.“*
- Kapitän beabsichtigt, Kapstadt als Nothafen anzulaufen, aber die Hauptmaschine lässt sich trotz Unterstützung der Reedereiinspektion und des Maschinenherstellers nicht starten.

Notabene: Ursache des Nichtstartens nicht geklärt. Keine Feststellung, ob dies Folge defekter Einspritzventile oder fehlender *„erforderlicher Ersatzteile“* war

A. Die Tatsachen laut Urteil

- 03.08.2013 (Abschalten der Hauptmaschine): Entfernung zur südafrikanischen Küsten etwa 40 nm; Wetterverhältnisse offenbar unproblematisch
- 03.-06.08.2013: Schiff treibt manövrierunfähig auf die Küste zu
- Bei Erreichen einer Wassertiefe von 75m, ca. 20 nm vor der Küste, lässt Kapitän Anker ausbringen (genauer Zeitpunkt und Wetterverhältnisse nicht mitgeteilt)
- 06.08.2013 abends: Reederei fordert einen Bergungsschlepper an
- 07.08.2013: Bergungsschlepper erreicht KIANI SATU.
- Wetterverschlechterung auf Wind 6 Bft. zunehmend 8, Wellenhöhe bis 10m
- Schleppverbindung kann nicht hergestellt werden, Anker halten das Schiff nicht
- 08.08.2013: KIANI SATU strandet und erleidet in der Folgezeit massive Schäden am Rumpf

B. Die Tatsachen laut Tatbestand des Urteils

- 17.08.2013: KIANI SATU wird freigeschleppt
- Berger beabsichtigt, dass Schiff in einen Hafen zu schleppen
- Behörden lehnen das ab und verlangen, dass das Schiff aus der südafrikanischen AWZ geschleppt wird
- Auf dem Weg dahin versinkt das Schiff aufgrund der während der Strandung erlittenen massiven Schäden am 21.08.2013 in ca. 100 nm Entfernung von der Küste

Die Entscheidung des HansOLG Bremen

Causa Proxima

- Es ist eine Causa Proxima zu bestimmen, weil hier mehrere Ursachen zusammengewirkt haben, von denen einige versichert sind, andere nicht:
 - Defekt diverser Einspritzdüsen
 - Brand im Spülluftkanal
 - Nichtwiederanspringen der Hauptmaschine
 - sich daraus ergebende Manövrierunfähigkeit des Schiffes
 - Scheitern der Herstellung einer Schleppverbindung
 - Nichthalten der Anker
 - Wetterverschlechterung
 - Stranden
 - Einwirken von Wind und Wellen über 9 Tage
 - sich daraus ergebende Rumpfschäden
 - deswegen eintretendes Seewasser
 - Anordnung der südafrikanischen Behörden, die südafrikanische AWZ zu verlassen

- Die Causa Proxima Lehre nach dem Verständnis des Gerichts:

„Bestehen für einen Schadensfall jedoch mehrere adäquat kausale Schadensursachen, von denen (mindestens) eine die Einstandspflicht des Versicherers entfallen lassen würde, kommt es für die Frage der Haftung unter Betrachtung aller in Rede stehenden adäquaten Schadensursachen auf die mit hoher Wahrscheinlichkeit in ihrer Ursächlichkeit erheblichste, wirksamste Ursache des Schadensereignisses ... an.“



Wahrscheinlichkeit, dass eine Ursache erheblichste/wirksamste ist

„Es gilt dann, im Rahmen der tatrichterlichen Würdigung diejenige Ursache zu bestimmen, die den Schadensfall maßgeblich prägt.“



Prägung des Schadenfalls durch eine Ursache

- Rückgriff auf BGH VersR 2015, 1125:
„... die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste, in ihrer Ursächlichkeit erheblichste Ursache („causa proxima“) ...“
- Welcher zurückgreift auf OLG Bremen BeckRS 1988, 07141:
„... causa proxima, als die wirksamste oder als diejenige Schadensursache angesehen, die den eingetretenen Schaden mehr als andere Ursachen wahrscheinlich gemacht hat“
- Welches zurückgreift auf HansOLG Hamburg VersR 1963, 449:
„... abzustellen, welche der Ursachen die wirksamste, in der Ursächlichkeit erheblichste Bedingung („proximate in efficiency“) bildet

Also: Es geht um die wirksamste Ursache, nicht um die wahrscheinlich wirksamste Ursache

- OLG Bremen: causa proxima ist die Strandung in schwerer See und Sturm
 - Ausfall der Maschine hat Manövrierunfähigkeit herbeigeführt
 - Möglich, dass ein Schiff dann nicht geborgen werden kann und strandet
 - Aber angesichts der Nähe zur Küste und der Erreichbarkeit von Schleppern wahrscheinlicher, dass es geborgen werden kann.
 - Auch nach Vertreiben bis auf 20nm an die Küste noch keine Wahrscheinlichkeit des Strandens, da das Schiff Ankern konnte und die See ruhig war.
 - Erst die Wetterverschlechterung hat
 - die Schleppverbindung unmöglich gemacht,
 - verhindert, dass der Anker das Schiff hält,
 - das Schiff auf den Strand getrieben

- Was hat das HansOLG Bremen gemacht?
 - Es hat erst eine Ursache – Maschinenausfall – für sich betrachtet und gefragt, ob es wahrscheinlich ist, dass ein Schiff deshalb strandet
 - Das hat es verneint.
 - Dann hat das Gericht das gleiche Schiff – mit ausgefallener Maschinenanlage – betrachtet und gefragt, ob ein Sturm es wahrscheinlich macht, dass das Schiff wegen des Sturms strandet
 - Es hat nicht ein beliebiges Schiff betrachtet und gefragt, was die wirksamere, erheblichere Ursache der Strandung ist: Maschinenversagen oder Sturm

- Wo liegt der Fehler?
 - Die Causa Proxima Lehre verlangt, Ursachen in ihrer Wirkung zu vergleichen
„wirksamste“ / „erheblichste“
 - Sie erlaubt nicht, erst eine Ursache zu betrachten, ihre Wirkung abschließend zu bewerten und dann die nächste Ursache hinzuziehen.

Ein Auto kann auch bei schadhafter Lenkung eine gerade Straße befahren und es ist nicht wahrscheinlich, dass es von der Straße abkommt

Aber wenn eine Kurve kommt und das Auto geradeaus weiterfährt, dann liegt das nicht an der Kurve, sondern an der schadhafte Lenkung.

- Wenn ein Auto von der Straße abkommt
in einer Kurve
mit fehlerhafter Lenkung,
 - was macht dann das Abkommen von der Straße wahrscheinlicher?
 - was ist die von der Ursächlichkeit erheblichste Bedingung?

Antwort: die fehlerhafte Lenkung, denn Kurven kann ein Auto antreffen und soll sie durchfahren können. Es ist wahrscheinlicher, dass ein Auto mit fehlerhafter Lenkung in der Kurve scheitert meistert, als dies ein Auto mit fehlerhafter Lenkung tut.

Die erheblichste Bedingung ist nicht die Kurve, sondern die fehlerhafte Lenkung

- Wenn ein Auto von der Straße abkommt,

bei Regen
mit abgefahretem Reifenprofil

- was macht dann das Abkommen von der Straße wahrscheinlicher?
- was ist die von der Ursächlichkeit erheblichste Bedingung?

Antwort: das abgefahrene Reifenprofil, denn Regen kann ein Auto antreffen und soll es durchfahren können. Es ist wahrscheinlicher, dass ein Auto mit abgefahretem Reifenprofil am Regen scheitert, als dies ein Auto mit ausreichendem Profil tut.

Die erheblichste Bedingung ist nicht der Regen, sondern das abgefahrene Profil

- Wenn bei ein Schiff strandet
bei Sturm von Bft. 6-8
mit Mängeln der Maschinenanlage,
 - was macht dann das Stranden wahrscheinlicher?
 - was ist die von der Ursächlichkeit erheblichste Bedingung?

Antwort: die Mängel der Maschinenanlage, denn Sturm kann ein Schiff antreffen und soll ihn durchfahren können. Es ist wahrscheinlicher, dass ein Schiff mit Mängeln der Maschinenanlage im Sturm scheitert, als dies ein Schiff mit mangelfreier Maschinenanlage tut.

Die erheblichste Bedingung ist nicht der Sturm, sondern die mangelhafte Maschinenanlage

Auskunftsanspruch und Fälligkeit

- HansOLG Bremen:
 - Fälligkeit nach § 44 ADS setzt grundsätzlich Auskunft nach § 43 ADS voraus
 - Versicherer kann jede Auskunft verlangen, die zur Feststellung des Versicherungsfalls und des Umfangs der Leistungspflicht erforderlich ist
 - Versicherer hat umfangreiche Auskünfte zum technischen Zustand des Schiffs bei Antritt der Seereise verlangt und letztlich nicht oder nur unvollständig erhalten
 - aber: Auskunftsanspruch beschränkt sich auf Versicherungsfall

Versicherungsfall hängt von Ursache ab, die zum Schaden geführt hat

Diese Ursache war die Seegefahr

Deshalb: Kein Auskunftsanspruch bzgl. Maschinenanlage
Anspruch war fällig

- Wo liegt der Fehler?
- Fehler im formellen Ansatz: was darf erfragt werden?
- Fehler im materiellen Inhalt: Welche Rolle spielen Gefahren der See und Seetüchtigkeit im Seeversicherungsrecht?

- Fehler im formellen Ansatz: was darf erfragt werden?
 - Auskunftsanspruch nach völlig einhelliger Ansicht sehr weit:
 - „alle Auskünfte, die der Versicherer braucht, um Art und Umfang seiner Leistung möglichst genau und frühzeitig genug übersehen zu können“ (BGH 1967)
 - Zweck: Versicherer soll in die „Lage versetzt wird, die sachgemäßen Entschließungen über die Behandlung des Versicherungsfalls zu treffen“ (BGH 1993)
 - „Es ist grundsätzlich Sache des Versicherers, welche Angaben er zur Ermittlung des Sachverhalts für erforderlich hält, um seine Entscheidung über die Leistungspflicht auf ausreichender und gesicherter Tatsachengrundlage treffen zu können“ (BGH 2005)
 - „weit gefasst. Zweck: den Versicherer in die Lage versetzen, die Voraussetzungen seiner Eintrittspflicht sachgerecht zu prüfen, indem er Ursache und Umfang des Schadens ermittelt“ (BGH 2006)

Nochmals:

- Feststellung der Causa Proxima ist ein Bewertungsprozess
- Bewertung setzt umfassende Kenntnis aller Aspekte voraus
- Das schließt es aus, aufgrund einer ex-post Betrachtung Informationen abzuschneiden, die möglicherweise zu einer anderen Bewertung führen

Deshalb: Auskunftsanspruch – und Fälligkeit – können nicht davon abhängen, was später ein Gericht rechtskräftig für die causa proxima hält

- Fehler im materiellen Inhalt: Welche Rolle spielen Gefahren der See und Seetüchtigkeit im Seeversicherungsrecht?
 - „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“ (BGH 1983)
 - „Der Versicherer soll nicht für Schäden haften, die der VN durch ordnungsgemäße Instandhaltung und Ausrüstung sowie personelle Ausstattung des Schiffs hätte verhindern können. In solchen Fällen kann der VN nicht erwarten, dass er Deckungsschutz erhält. (BGH 2011, zur Fahrtüchtigkeit der Binnenkaskoversicherung)
 - „Seetüchtigkeit bedeutet die Fähigkeit des Schiffes, die gewöhnlichen unvermeidlichen Gefahren der in Aussicht genommenen Seefahrt zu bestehen“ (Jaeger in Bruck/Möller)

- Mit einem Sturm der Windstärke 6-8 und 10 m Wellenhöhe muss an der Südspitze von Südafrika im (dortigen) Winter jahreszeitlich bedingt gerechnet werden
- Solche nicht völlig außergewöhnlichen Witterungsverhältnisse muss ein seetüchtiges Schiff bestehen können
- Hier hat das Schiff sie nicht bestanden, weil die Maschinenanlage nicht ansprang.
- Der Versicherer kann Anhänglichkeit der Seeuntüchtigkeit und Verschuldensfrage nur klären, wenn er dazu Fakten abfragen darf
- Lag anfängliche Seeuntüchtigkeit vor und traf den VN daran ein Verschulden (**Achtung:** beides vom OLG Bremen unterstellt, aber nicht ermittelt), dann ist Causa Proxima des Schadens die anfängliche Seeuntüchtigkeit
- Wenn keine ausreichenden Auskünfte gegeben worden waren, war der Deckungsanspruch noch nicht einmal fällig

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

DISCLAIMER:

Mit dieser Präsentation wird kein Rechtsrat erteilt, sondern ein Beitrag zu wissenschaftlicher Diskussion geliefert. Sollten Sie rechtliche Beratung benötigen, wenden Sie sich bitte gern an

Prof. Dr. Dieter Schwampe

d.schwampe@asd-law.com

FRANKFURT AM MAIN

Hamburger Allee 4 (WestendGate)
60486 Frankfurt am Main
T +49-69 97 98 85 0
F +49-69 97 98 85 85

MÜNCHEN

Oberanger 34–36
80331 München
T +49-89 388 08 0
F +49-89 388 08 101

HAMBURG

Große Elbstraße 36
22767 Hamburg
T +49-40 31 77 97 0
F +49-40 31 77 97 77

BERLIN

Kurfürstendamm 54/55
10707 Berlin
T +49-30 814 59 13 00
F +49-30 814 59 13 99

LEER

Am alten Handelshafen 3A
26789 Leer
T +49-491 960 71 0
F +49-491 960 71 20

DRESDEN

Am Brauhaus 1
01099 Dresden
T +49-351 866 59 0
F +49-351 866 59 59