

Versicherung von Schiff und Ladung, *causa proxima*



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Amtliche Leitsätze:

Kommen neben Schadensursachen, die die Einstandspflicht des Transportversicherers nach § 137 Abs. 1 VVG oder § 138 VVG entfallen lassen, weitere Ursachen in Betracht, die nicht unter die genannten Bestimmungen fallen, ist für die Frage, ob diese Bestimmungen Anwendung finden, auf die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste, in ihrer Ursächlichkeit erheblichere Ursache (*»causa proxima«*) abzustellen.

Der schwimmfähige Schiffsrumpf eines nicht vollständig ausgerüsteten und noch nicht mit eigenem Antrieb ausgestatteten Schiffneubaus (*»Neubaukasko«*), den das versicherte Schiff seitlich gekoppelt mit sich führt, ist ein sonstiges Fahrzeug im Sinne von Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen zu den AVB Flussskasko 2000/2004.

Er befindet sich nicht »an Bord« des versicherten Schiffes im Sinne von Nr. 4. 8 der AVB Flussskasko 2000/2004 und ist auch keine Ladung des versicherten Schiffes im Sinne des Leistungsausschlusses in Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen zu den AVB Flussskasko 2000/2004.

Die Bestimmung in Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen zu den AVB Flussskasko 2000/2004, der zufolge bei Eigen- und Drittschäden fahrlässig durch den Versicherungsnehmer verursachte Schäden mitversichert sind, wird, soweit sie Drittschäden betrifft, nicht von der – eine Haftung für grob fahrlässig herbeigeführte Schäden ausschließenden – Klausel in Nr. 3. 2. 1. 1 AVB Flussskasko 2000/2004 eingeschränkt.

Leitsätze der Redaktion:

Die Auslegung von Versicherungsklauseln im Deckungsverhältnis richtet sich ausschließlich nach dem Inhalt des Versicherungsvertrages, auf den weder die Rechtsnatur des zwischen dem Versicherungsnehmer und einem Dritten im Haftungsverhältnis abgeschlossenen Beförderungsvertrages, noch dass auf diesen Vertrag anwendbare Recht, wie etwas das CMNI, Einfluss haben. Nach dem in der Haftpflichtversicherung geltenden Trennungsprinzip bestimmt sich der Deckungsschutz des Versicherers losgelöst von der Entscheidung, ob und in welcher Höhe der Versicherungsnehmer dem Dritten gegenüber haftet.

Obwohl Versicherungsschutz für Ersatz an Dritte nach Ziffer 4. 1 AVB-Flussskasko 2010 nur für Schäden »durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen« gewährt wird, ist die Deckung auch nicht davon beeinträchtigt, wenn im zugrunde liegenden Vertrag zwischen Versicherungsnehmer und Geschädigtem eine Haftung für nautisches Verschulden gerade ausgeschlossen ist.

Lehnt ein Haftpflichtversicherer zu Unrecht eine Deckung ab, hat er die Prozesskosten zu erstatten, die der Versicherungsnehmer zur Abwehr der Haftpflichtansprüche aufgewandt hat.

Urteil des Bundesgerichtshofes vom 27. Mai 2015, Az.: IV ZR 292/13 (Oberlandesgericht Karlsruhe, Az: 12 U 203/12; Landgericht Mannheim, Az: 11 O 118/12).

Vorbemerkung der Redaktion:

In der vorliegenden Entscheidung geht es um die Frage, ob die Haftung des Schiffseigners für Schäden an einem auf Seit oder (gegebenenfalls) vor Kopf mitgeführten Schiff oder Fahrzeug unter die Deckung der Kaskoversicherung oder der Frachtführerhaftpflichtversicherung (oder P&I Police) fällt. Das bei der Beklagten gegen Kasko(Eigen-)Schäden und Kaskoschäden an fremden Sachen (*»Ersatz an Dritte«*) versicherte MS »M« hatte ein Neubaukasko auf Seit genommen und war mit einem entgegenkommenden Schiff kollidiert, dabei wurde das mitgeführte Neubaukasko beschädigt. Eine Frachtführerhaftpflichtversicherung für Schäden an der Ladung des versicherten Schiffes hatte die Klägerin bei der Beklagten nicht abgeschlossen. Daher war für die Deckung im Rahmen der Kaskopolice Folgendes von entscheidender Bedeutung: Handelt es sich bei einem Schaden an diesem Schiff versicherungsrechtlich um einen Kaskoschaden an einer fremden Sache (*»Ersatz an Dritte«*) oder um einen Ladungsschaden am transportierten Gut (Frachtführerhaftpflicht). Zumindest in Deutschland zeichnet sich eine Entwicklung ab, dass transportrechtlich die Auffassung vertreten wird, dass ein vor Kopf oder auf Seit gekoppeltes Schiff transportiertes Gut (*»Ladung«*) im Sinne der §§407 ff HGB sei. Die Haftung für an diesem Gut entstandene Schäden wären also transportrechtlich Güterschäden im

Sinne des §425 HGB. (Für die Mitnahme von Schiffen oder Schubleichtern gibt es die europäischen Schubbedingungen VBW und der IVR, die für derartige Verträge spezifizierte Bedingungen festgeschrieben haben.)

Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreites war aber nicht die transportrechtliche, sondern ausschließlich die versicherungsrechtliche Frage und zwar beschränkt auf die Kaskoversicherung.

Dazu hat der Bundesgerichtshof dezidiert ausgeführt, dass die versicherungsrechtliche Frage der Deckung völlig unabhängig von der Rechtsnatur des zugrunde liegenden Transport-(oder Schub-)Vertrages zu beurteilen sei. Für den konkret entschiedenen Fall kommt er zu dem Ergebnis, dass der Schaden am mitgeführten Schiff unter die Kaskodeckung fällt. Der Bundesgerichtshof argumentiert dabei eng am Wortlaut der vereinbarten Versicherungsbedingungen AVB-Flussskasko 2000/2004 sowie an den geschriebenen Bedingungen der Police. Nach dem Wortlaut der Ziffer 4. 8 AVB-Flussskasko seien nicht ausdrücklich Ladungsschäden *per se* ausgeschlossen, sondern nur Schäden an Sachen an Bord eines Schiffes, die vom Schiff und dessen Schwimmfähigkeit getragen würden. Ein nicht motorisiertes Neubaukasko auf Seit befinde sich aber nicht »an Bord«, sondern »neben Bord« (besser: »außenbords«). Dies führt zu dem kuriosen Ergebnis, dass das mitgeführte Schiff transportrechtlich als »Ladung« angesehen werden kann, versicherungsrechtlich dagegen nicht als Ladung, sondern als eine fremde, durch ein versichertes Ereignis (Unfall) beschädigte Sache, nämlich konkret ein Fahrzeug.

Die rechtlichen Grundsätze zur *»causa proxima«* führten im vorliegenden Fall dazu, dass selbst im Falle einer möglichen Unterbemannung und Fahruntüchtigkeit des Schiffes die Deckung nicht entfällt, weil diese Umstände nicht die wirksamste und in ihrer Ursächlichkeit erheblichere Ursache darstelle, sondern die erheblichere Ursache in einem nautischen Fehler der Schiffsführung bestanden habe. Eine vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalles habe die Beklagte nicht dargelegt, auf der Grundlage des Vortrages der Beklagten sei der erforderliche Nachweis für die wirksamste Kollisionsursache nicht zu führen. Auch wenn man – mit dem BGH – für die transportrechtliche Bewertung andere Kriterien anlegt als für die versicherungsrechtliche Bewertung, so zeigt die vorliegende Entscheidung doch, dass die Annahme, ein mitgeführtes Schiff oder Leichter (oder Fahrzeug) sei transportrechtlich als transportiertes Gut anzusehen, zu ganz erheblichen Brüchen in der schiffahrtsrechtlichen und versicherungsrechtlichen Dogmatik führt. Nach Auffassung des Unterzeichners ist es daher nicht richtig, einen Remorkvertrag oder Schubvertrag als Transportvertrag zu qualifizieren. Er unterliegt spezifischen nautischen Besonderheiten, die es notwendig machen, den Remork- oder Schubvertrag anderen Regeln zu unterwerfen, als zum Beispiel der deutschrechtlichen, transportrechtlichen Obhutshaftung.

(In einem der nächsten Hefte wird eine ergänzende Stellungnahme zum vorliegenden Urteil veröffentlicht werden.)

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Aus dem Tatbestand:

Die Klägerin begehrt vom beklagten Versicherer Deckungsschutz aus einer für ihr Tankmotorschiff (TMS) »M.« abgeschlossenen Transportversicherung (sog. Flusskaskopolice).

Der Versicherung lagen unter anderem die Allgemeinen Versicherungsbedingungen Flusskasko 2000/2004 Klauseln H/D/ (AVB Flusskasko) und die Geschriebenen Bedingungen zu den AVB Flusskasko 2000/2004 (Geschriebene Bedingungen) zugrunde.

Die AVB Flusskasko lauten auszugsweise: »3. Umfang des Versicherungsschutzes ...

3.1.1 Der Versicherer leistet Ersatz für Verlust oder Beschädigung des versicherten Schiffes, verursacht durch: – Schiffahrtsunfall;

...

3.1.3 Ferner leistet der Versicherer Ersatz für:

3.1.3.1 Ersatz an Dritte gemäß Ziffer 4;

...

Nicht versicherte Gefahren und nicht ersatzpflichtige Schäden

Der Versicherer leistet keinen Ersatz für Verlust oder Beschädigung des versicherten Schiffes, verursacht

durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Handeln des Versicherungsnehmers auch dann, wenn er das Schiff selbst führt. ... dadurch, dass das versicherte Schiff nicht fahrtüchtig, insbesondere – nicht gehörig ausgerüstet, bemannt oder beladen ist;

...

Ersatz an Dritte

Der Versicherer gewährt dem Versicherungsnehmer Versicherungsschutz auch für den Fall, dass er einem Dritten wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Sachen aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Ersatz zu leisten hat und der Verlust bzw. die Beschädigung durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind. Die Leistungspflicht des Versicherers umfasst

die Prüfung der Haftpflichtfrage;

...

die Abwehr unberechtigter Ansprüche ...

4.8 Der Versicherer leistet keinen Ersatz für Verlust oder Beschädigung von Sachen, die sich an Bord des versicherten Schiffes befinden ... In den Geschriebenen Bedingungen heißt es unter anderem:

»3) Umfang des Versicherungsschutzes Ziffer 3 der AVB Flusskasko

Bei Eigen- und Drittschäden sind fahrlässig durch den Versicherungsnehmer verursachte Schäden mitversichert. Hat dieser sein Schiff zur Unfallzeit selbst geführt, ist sein navigatorisches/nautisches Verschulden gedeckt, soweit ihm nicht Vorsatz oder böswillige Handlungsweise zur Last zu legen ist.

[es folgen zwei weitere, nicht nummerierte Absätze]

Für fremde Leichter, die auf Basis der allgemeinen Schubbedingungen oder vergleichbarer europäischer Bedingungswerke geschoben werden, sowie für Schieben und Mitnahme sonstiger fremder Fahrzeuge besteht Versicherungsschutz im Rahmen der Haftung für Ersatz an Dritte.

...

10) Schäden an der Ladung des eigenen Schiffes.

In Klarstellung von Ziffer 4.8 AVB Flusskasko sind Schäden an der Ladung des eigenen Schiffes nicht versichert.

Dieses Risiko ist im Rahmen einer separaten P & I Versicherung gedeckt.«

Am 18. Oktober 2010 führte das TMS »M.« auf der Fahrt von Rumänien nach Österreich auf dem slowakischen Teil der Donau den Neubaukasko »Mo.«, einen noch nicht vollständig ausgerüsteten Schiffsrumpf, seitlich gekoppelt im Verband mit sich. Dieser kollidierte mit dem entgegenkommenden Gütermotorschiff (GMS) »V.«, wobei sowohl der Neubaukasko, als auch das GMS »V.« erheblich beschädigt wurde. Der zuständige Havariekommissar stellte eine Vielzahl von Kollisionsursachen fest, darunter nautisches Verschulden der Besatzung des TMS »M.«. Zum Zeitpunkt der Kollision war dieses Schiff mit vier statt – wie vorgeschrieben – mit fünf Personen bemannt. Zwischen den Parteien besteht Streit, ob der Ausguck des TMS »M.« zum Zeitpunkt der Kollision unbesetzt und das Schiff mit einer unzureichenden Radaranlage ausgerüstet war ...

Aus den Entscheidungsgründen:

I. Das Berufungsgericht, dessen Urteil in Binschiff 2013 Nr. 9, 65 ff. (ZfB 2013, Sammlung Seite 2241 ff) veröffentlicht ist, hält die Beklagte für verpflichtet, der Klägerin im Rahmen der vereinbarten Haftung für »Ersatz an Dritte« hinsichtlich der Schadensersatzansprüche wegen Beschädigungen sowohl des Neubaukaskos »Mo.« als auch des GMS »V.« Deckungsschutz zu gewähren. Der Neubaukasko »Mo.« sei ein Schiff und damit ein sonstiges fremdes Fahrzeug im Sinne von Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen.

Nr. 4.8 AVB Flusskasko schließe den Versicherungsschutz nicht aus, weil sich der Neubaukasko nicht »an Bord«, sondern seitlich (»neben Bord«) des TMS »M.« befunden habe. Gegenüber dem Ausschluss nach Nr. 10 der Geschriebenen Bedingungen enthalte Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen eine speziellere Regelung. Ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer dürfe das Zusammenspiel dieser Bestimmungen dahingehend verstehen, dass der Versicherungsschutz auch Ladung umfasse, wenn diese aus einem geschobenen oder mitgenommenen sonstigen fremden Fahrzeug bestehe.

Die Beklagte sei nicht gemäß § 137 VVG oder Nr. 3.2.1.1 AVB Flusskasko leistungsfrei geworden. Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen lasse den Versicherungsschutz nur bei vorsätzlichem Handeln des Versicherungsnehmers entfallen, wofür hier keine Anhaltspunkte bestünden. Ein bedingt vorsätzliches Organisationsverschulden der Klägerin unterstellt, fehle es an dessen Ursächlichkeit für den eingetretenen Schaden. Abzustellen sei auf die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste oder erheblichste der in Betracht kommenden Kollisionsursachen, für die die Beklagte nur durch ein nicht ergebnisses Lichtbild des Schubverbands Beweis angeboten habe.

Die Voraussetzungen für eine Leistungsfreiheit nach Nr. 3.2.1.2 der AVB Flusskasko lägen ebenfalls nicht vor. Die Beklagte habe nicht vorgetragen, dass eine den Schubverband nicht abdeckende Radaranlage die wirksamste Kollisionsursache gewesen sei. Dafür, dass eine fehlende Besetzung des

Ausgucks die wirksamste Ursache für die Kollision gewesen sei, habe sie ebenfalls keinen ausreichenden Beweis angeboten.

Aus den genannten Gründen sei die Beklagte auch für die Schäden am GMS »V.« eintrittspflichtig.

Ein Anspruch auf Deckungsschutz für Prozesskosten des Verfahrens vor dem Landgericht Frankfurt am Main bestehe dagegen nicht.

§ 101 VVG sei in der Transportversicherung nicht anwendbar. Die Versicherungsbedingungen begründeten keine Einstandspflicht der Beklagten. Eine Erklärung dahingehend, dass die Klägerin den Rechtsstreit auf Kosten der Beklagten führen solle, habe Letztere nicht abgegeben.

II. Diese Ausführungen halten rechtlicher Nachprüfung bis auf einen Punkt stand ...

b) Die Revision ist unbegründet.

aa) Das Berufungsgericht hält die Beklagte zu Recht für verpflichtet, der Klägerin Deckungsschutz für Ansprüche wegen der Beschädigungen des Neubaukaskos »Mo.« zu gewähren.

(1) Gemäß Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen gewährt die Beklagte Versicherungsschutz für Schieben und Mitnahme sonstiger fremder Fahrzeuge im Rahmen der Haftung für Ersatz an Dritte. Dies umfasst Ansprüche wegen der Beschädigung des Neubaukaskos »Mo.«, denn dieser ist ein mitgenommenes fremdes Fahrzeug im Sinne dieser Klausel.

(a) Die Auslegung der Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen durch das Berufungsgericht kann der Senat in vollem Umfang überprüfen. Es handelt sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts um eine Allgemeine Versicherungsbedingung, da sie – unabhängig von ihrer Bezeichnung im Einzelfall – eine Bestimmung mit Regelungscharakter ist, die einer Vielzahl von Versicherungsverträgen ohne Rücksicht auf individuelle Verschiedenheiten der einzelnen Wagnisse zugrunde gelegt wird (vgl. Senatsurteil vom 18. Januar 2006 – IV ZR 244/04, VersR 2006, 497 Rn. 10 m.w.N.). Bundesweit verwendete Allgemeine Versicherungsbedingungen kann das Revisionsgericht selbstständig auslegen (Senatsurteil vom 19. Dezember 2012 – IV ZR 21/11, VersR 2013, 345 Rn. 10; BGH, Urteil vom 23. Juni 1988 – VII ZR 117/87, BGHZ 105, 24, 27).

(b) Allgemeine Versicherungsbedingungen sind so auszulegen, wie ein durchschnittlicher, um Verständnis berühmter Versicherungsnehmer sie bei verständiger Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und unter Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs verstehen kann. (Senatsurteil vom 23. Juni 1993 – IV ZR 135/92, BGHZ 123, 83, 85; st. Rspr.). Er wird unter einem Fahrzeug zunächst jeden zur Fortbewegung geeigneten Gegenstand verstehen (vgl. Senatsurteil vom 4. März 2015 IV ZR 128/14, VersR 2015, 571 Rn. 12) ...

(2) Entgegen der Auffassung der Revision entfällt der Versicherungsschutz nicht etwa deshalb, weil er gemäß Nr. 4.1 AVB Flusskasko nur zu gewähren ist, wenn die Beschädigung durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden ist, und zugleich der dem Transport des Neubaukaskos zugrunde liegende Ver-

trag eine Haftung der Klägerin für nautisches Verschulden ausschließt. Letzteres berührt nur die Haftungsfrage. Nach dem in der Haftpflichtversicherung geltenden Trennungsprinzip bestimmt sich der Deckungsschutz des Versicherers aber losgelöst von der Entscheidung, ob und in welcher Höhe der Versicherungsnehmer dem Dritten gegenüber haftet (st. Rspr., Senatsurteil vom 18. Mai 2011 – IV ZR 168/09, VersR 2011, 1003 Rn.16 m.w.N.) ...

(3) Die Deckungsverpflichtung der Beklagten ist nicht durch Nr. 10 der Geschriebenen Bedingungen in Verbindung mit Nr. 4.8 der AVB Fluskkasko ausgeschlossen.

Ein durchschnittlicher und um Verständnis bemühter Versicherungsnehmer wird den Wortlaut der Nr. 4.8 AVB Fluskkasko so verstehen, dass unter Sachen »an Bord« eines Schiffes nur solche Gegenstände fallen, die sich auf oder in dem Schiff befinden und mithin vom Schiff und dessen Schwimmfähigkeit getragen werden. Darunter fällt der seitlich des versicherten Schiffs mitgeführte, selbst schwimmende Neubaukasko nicht, weil er sich nach allgemeinem Verständnis nicht »an Bord«, sondern »neben Bord« des Schiffes befunden hat (vgl. Schmidt, VersR 2013, 418, 429). Nichts anderes gilt für die gemäß Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen nicht versicherte Ladung ...

Aus dem Zweck der Klauseln folgt nichts anderes. Sie dienen, wie der Verweis in Nr. 10 Satz 2 der Geschriebenen Bedingungen zeigt, der Abgrenzung der Haftung für Ersatz an Dritte in der Transportversicherung von der – Schäden an der Ladung des Schiffes umfassenden – Protection & Indemnity-Versicherung und dem damit verbundenen Ausschluss von Ansprüchen der Ladungsinteressenten aus der Transportversicherung (vgl. Schmidt, aaO; Gerhard in Thume/de la Motte/Ehlers, aaO Rn. 642) ...

Wäre unter Ladung im Sinne der Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen jeder zum Zweck der Verbringung mitgeführte Gegenstand zu verstehen, wären alle unbeladen mitgeführten Fahrzeuge vom Versicherungsschutz ausgenommen (vgl. Schmidt aaO). Angesichts des in Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen ausdrücklich aufgeschobene Leichter und sonstige geschobene oder mitgenommene Fahrzeuge erstreckten Versicherungsschutzes muss ein Versicherungsnehmer mit einer solchen Beschränkung nur rechnen, wenn ihm diese, anders als in Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen und Nr. 4.8 AVB Fluskkasko, in ausreichender Deutlichkeit vor Augen geführt wird.

Schließlich ist der Neubaukasko, anders als die Revision meint, auch nicht deswegen zur Ladung im Sinne der Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen geworden, weil der dem Transport des Neubaukaskos zugrunde liegende Vertrag dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) unterworfen ist. Das Berufungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass sich die Reichweite des zwischen den Parteien vereinbarten Haftpflichtversicherungsschutzes nach dem, gegebenenfalls durch Auslegung zu ermittelnden, Inhalt des Versicherungsvertrags richtet, auf den weder die Rechtsnatur des zwischen dem Versicherungsnehmer und einem Dritten abgeschlossenen Beförderungsvertrags noch das auf diesen Vertrag anwendbare Recht Einfluss haben ...

(a) Die Klausel wird entgegen der Ansicht der Revision nicht von der eine Haftung für grob fahrlässig herbeigeführte Schäden ausschließenden Klausel in Nr. 3.2.1.1 AVB Fluskkasko eingeschränkt. Vielmehr gehen nach Nr. 31.1 AVB Fluskkasko die Geschriebenen Bedingungen den AVB Fluskkasko vor. Das gilt auch für die Regelung in Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen, die schon ihrem Wortlaut nach auch auf Drittschäden Anwendung findet ...

(c) Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen ist nicht dahingehend auszulegen, dass die Einstandspflicht der Beklagten für vom Versicherungsnehmer grob fahrlässig verursachte Schäden ausgeschlossen ist. Ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer wird dem Wortlaut der Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen im Gegenteil entnehmen, dass der Versicherer für sämtliche vom Versicherungsnehmer fahrlässig verursachten Schäden einstehen wird ...

(2) Die Beklagte ist auch nicht nach § 137 Abs. 1 VVG leistungsfrei, weil das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler angenommen hat, sie habe konkrete Umstände für eine vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalles nicht dargelegt.

(a) Allerdings ist § 137 Abs. 1 VVG hier grundsätzlich anwendbar (vgl. Senatsurteil vom 18. Mai 2011 – IV ZR 165/09, VersR 2011, 1048 Rn. 18). Kommen neben Schadensursachen, die die Einstandspflicht des Versicherers nach § 137 Abs. 1 VVG entfallen lassen, weitere Ursachen in Betracht, die nicht unter § 137 Abs. 1 VVG fallen, ist auf die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste, in ihrer Ursächlichkeit erheblichste Ursache (»causa proxima«) abzustellen ...

(a) Auch wenn man § 138 Satz 1 VVG als verhüllte Obliegenheit versteht (vgl. Senatsur-

teil vom 18. Mai 2011 – IV ZR 165/09, VersR 2011, 1048 Rn. 26 ff.), setzt die Vorschrift abweichend von § 28 Abs. 3 Satz 1 VVG den Nachweis des Versicherers voraus, dass die Fahruntüchtigkeit des Schiffes oder seine nicht ausreichende Ausrüstung oder personelle Ausstattung für den eingetretenen Schaden ursächlich geworden sind (BGH, Urteil vom 4. Dezember 2000 – II ZR 293/99, VersR 2001, 457 unter II). Auch hier ist nach der causaproxima-Regel wieder nur die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste, in ihrer Ursächlichkeit erheblichste Ursache in den Blick zu nehmen (vgl. zu Nr. 3.2.1.2 AVB Fluskkasko: Brunn, in Thume/de la Motte, Transportrecht 1. Aufl. Teil 4 Rn. 453; Koller in Prölss/Martin aaO Nr. 3 AVB Fluskkasko Rn. 21) ...

a) Die Beklagte muss aufgrund ihres vertraglichen Leistungsversprechens der Klägerin Deckung wegen der zur Abwehr von Regressansprüchen des Versicherers des Neubaukaskos »Mo.« anfallenden Prozesskosten vor dem Landgericht Frankfurt am Main gewähren.

aa) Gemäß Nr. 4.2 AVB Fluskkasko umfasst die Leistungspflicht des Versicherers unter anderem die Prüfung der Haftpflichtfrage sowie die Abwehr unberechtigter Ansprüche. Kommt der Versicherer dieser Rechtsschutzverpflichtung nicht nach und ist der Versicherungsnehmer deshalb gezwungen, den Haftpflichtprozess selbst zu führen, ergibt die Auslegung des Versicherungsvertrages, dass der Versicherer die dabei entstehenden Prozesskosten des Versicherungsnehmers zu tragen hat ...

Der Versicherer kann die Gefahr einer unrichtigen Beurteilung seiner Eintrittspflicht weder hinsichtlich der Bindungswirkung des Haftpflichturteils (Senatsurteil vom 7. Februar 2007 aaO), noch hinsichtlich der Kosten des Haftpflichtprozesses auf den Versicherungsnehmer abwälzen. Anderenfalls stünde es in seinem Belieben, ob er die eingegangene Rechtsschutzverpflichtung erfüllt oder nicht.

Stattdessen hat der Versicherer die Möglichkeit, bei Zweifeln über seine Eintrittspflicht die Vertretung des Versicherungsnehmers im Haftpflichtprozess zunächst nur unter Vorbehalt zu übernehmen, mithin sein Eintreten zunächst auf die Rechtsschutzverpflichtung zu beschränken und die weitere Deckung vom Ausgang des Haftpflichtprozesses abhängig zu machen (vgl. Senatsurteil vom 7. Februar 2007 aaO Rn. 16 m.w.N.) ...

Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Fink v. Waldstein, Mannheim

Urteil des Bundesgerichtshofes vom 27. Mai 2015, Az.: IV ZR 292/13 (Oberlandesgericht Karlsruhe, Az: 12 U 203/12; Landgericht Mannheim, Az: 11 O 118/12).

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat ... auf die mündliche Verhandlung vom 27. Mai 2015 für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 12. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 18. Juli 2013 wird zurückgewiesen.

Auf die Anschlussrevision der Klägerin wird – unter Zurückweisung des Rechtsmittels im Übrigen – das vorgenannte Urteil aufgehoben, soweit der Klageantrag auf Feststellung der Deckungspflicht der Beklagten für entstehende Prozesskosten aus der Abwehr der Ansprüche der G. Versicherungs AG im Rechtsstreit vor dem Landgericht Frankfurt am Main, Az.: 3-15 O 97/11 abgewiesen worden ist.

Insoweit wird auf die Berufung der Klägerin das Urteil der 11. Zivilkammer des Landgerichts Mannheim vom 23. November 2012 teilweise geändert und festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin den vorbezeichneten Deckungsschutz zu gewähren.

Die Beklagte trägt auch die Kosten des Revisionsverfahrens.

Tatbestand:

Die Klägerin begehrt vom beklagten Versicherer Deckungsschutz aus einer für ihr Tankmotorschiff (TMS) »M.« abgeschlossenen Transportversicherung (sog. Flusskaskopolice).

Der Versicherung lagen unter anderem die Allgemeinen Versicherungsbedingungen Flusskasko 2000/2004 Klauseln H/D/ (AVB Flusskasko) und die Geschriebenen Bedingungen zu den AVB Flusskasko 2000/2004 (Geschriebene Bedingungen) zugrunde.

Die AVB Flusskasko lauten auszugsweise:
»3. Umfang des Versicherungsschutzes

3.1 Versicherte Gefahren, Aufwendungen und Kosten

3.1.1 Der Versicherer leistet Ersatz für Verlust oder Beschädigung des versicherten Schiffes, verursacht durch: – Schiffsunfall;
...

3.1.3 Ferner leistet der Versicherer Ersatz für:

3.1.3.1 Ersatz an Dritte gemäß Ziffer 4;
...

Nicht versicherte Gefahren und nicht er-

satzpflichtige Schäden

Der Versicherer leistet keinen Ersatz für Verlust oder Beschädigung des versicherten Schiffes, verursacht

durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Handeln des Versicherungsnehmers auch dann, wenn er das Schiff selbst führt. ...

dadurch, dass das versicherte Schiff nicht fahrtüchtig, insbesondere – nicht gehörig ausgerüstet, bemannt oder beladen ist;
...

Ersatz an Dritte

Der Versicherer gewährt dem Versicherungsnehmer Versicherungsschutz auch für den Fall, dass er einem Dritten wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Sachen aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Ersatz zu leisten hat und der Verlust bzw. die Beschädigung durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind.

Die Leistungspflicht des Versicherers umfasst die Prüfung der Haftpflichtfrage;
...
die Abwehr unberechtigter Ansprüche.

Im Versicherungsfall hat der Versicherungsnehmer die Weisungen des Versicherers zu befolgen.

Kommt es in einem Versicherungsfall zu einem Rechtsstreit über den Anspruch zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Geschädigten oder dessen Rechtsnachfolger, so führt der Versicherer auf seine Kosten den Rechtsstreit im Namen des Versicherungsnehmers.

Der Versicherer ist bevollmächtigt, alle ihm zur Beilegung oder Abwehr des Anspruchs zweckmäßig erscheinenden Erklärungen im Namen des Versicherungsnehmers abzugeben.
...

4.8 Der Versicherer leistet keinen Ersatz für Verlust oder Beschädigung von Sachen, die sich an Bord des versicherten Schiffes befinden.
...

...

Schlussbestimmungen

Geschriebene Bedingungen und Klauseln gehen den AVB Flusskasko vor.

Soweit in den AVB Flusskasko oder den Geschriebenen Bedingungen nichts abweichendes bestimmt ist, gelten die deutschen gesetzlichen Vorschriften.«

In den Geschriebenen Bedingungen heißt es unter anderem:

»3) Umfang des Versicherungsschutzes Ziffer 3 der AVB Flusskasko

Bei Eigen- und Drittschäden sind fahrlässig durch den Versicherungsnehmer verursachte Schäden mitversichert. Hat dieser sein Schiff zur Unfallzeit selbst geführt, ist sein navigatorisches/nautisches Verschulden gedeckt, soweit ihm nicht Vorsatz oder böswillige Handlungsweise zur Last zu legen ist.

[es folgen zwei weitere, nicht nummerierte Absätze]

Für fremde Leichter, die auf Basis der allgemeinen Schubbedingungen oder vergleichbarer europäischer Bedingungswerke geschoben werden, sowie für Schieben und Mitnahme sonstiger fremder Fahrzeuge besteht Versicherungsschutz im Rahmen der Haftung für Ersatz an Dritte.
...

10) Schäden an der Ladung des eigenen Schiffes.

In Klarstellung von Ziffer 4.8 AVB Flusskasko sind Schäden an der Ladung des eigenen Schiffes nicht versichert.

Dieses Risiko ist im Rahmen einer separaten P & I Versicherung gedeckt.«

Am 18. Oktober 2010 führte das TMS »M.« auf der Fahrt von Rumänien nach Österreich auf dem slowakischen Teil der Donau den Neubaukasko »Mo.«, einen noch nicht vollständig ausgerüsteten Schiffsrumpf, seitlich gekoppelt im Verband mit sich. Dieser kollidierte mit dem entgegenkommenden Gütermotorschiff (GMS) »V.«, wobei sowohl der Neubaukasko, als auch das GMS »V.« erheblich beschädigt wurde. Der zuständige Havariekommissar stellte eine Vielzahl von Kollisionsursachen fest, darunter nautisches Verschulden der Besatzung des TMS »M.«. Zum Zeitpunkt der Kollision war dieses Schiff mit vier statt – wie vorgeschrieben – mit fünf Personen bemannt. Zwischen den Parteien besteht Streit, ob der Ausguck des TMS »M.« zum Zeitpunkt der Kollision unbesetzt und das Schiff mit einer unzureichenden Radaranlage ausgerüstet war.

Der Versicherer des GMS »V.« nahm die Klägerin vor dem Amtsgericht – Schiffsfahrtsgericht – Würzburg auf Feststellung der Verpflichtung in Anspruch, die an diesem Schiff entstandenen Schäden zu ersetzen.

Der Baurisikoversicherer der zum Bau der »Mo.« verpflichteten Schiffswerft erstat-

tete dieser den bei der Kollision am Neubaukasko entstandenen Schaden und nahm die Klägerin vor dem Landgericht Frankfurt am Main auf 240.165,50 € in Regress (Az.: 3-15 O 97/11). Nach umfangreicher Korrespondenz forderten die damaligen Prozessbevollmächtigten der Klägerin mit Schreiben vom 2. November 2011 die Beklagte unter Fristsetzung auf, bezüglich der im Rechtsstreit vor dem Landgericht Frankfurt am Main geltend gemachten Schäden eine weitergehende Deckungszusage zu erteilen. Die Beklagte lehnte die Übernahme weiterer Kosten mit Schreiben vom 22. März 2012 ab.

Die Klägerin hat von der Beklagten zunächst die Freistellung von Schadenersatzansprüchen wegen der Beschädigung des GMS »V.« und des Neubaukaskos »Mo.«, die Feststellung der Deckungsverpflichtung der Beklagten für den Rechtsstreit vor dem Landgericht Frankfurt am Main sowie die Verurteilung zur Zahlung von im Streitfall entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten begehrt. Das Landgericht hat die Beklagte zur Freistellung der Klägerin von Ansprüchen wegen der Beschädigung des GMS »V.« und zur Zahlung der vorgerichtlichen Anwaltskosten des hiesigen Rechtsstreits verurteilt. Die weitergehende Klage hat es abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin und die Anschlussberufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht das landgerichtliche Urteil geändert und unter Abweisung der Klage im Übrigen entsprechend den im Berufungsverfahren gestellten Anträgen festgestellt, die Beklagte sei verpflichtet, der Klägerin Deckungsschutz sowohl hinsichtlich der Ansprüche wegen Beschädigung des Neubaukaskos, als auch wegen Beschädigung des GMS »V.« zu gewähren.

Hiergegen wenden sich – soweit jeweils zu ihrem Nachteil erkannt worden ist – die Revision der Beklagten, die die vollständige Abweisung der Klage erstrebt, und die Anschlussrevision der Klägerin, die ihre Anträge auf Feststellung der Deckungsverpflichtung für die Kosten des Rechtsstreits vor dem Landgericht Frankfurt am Main und auf Zahlung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten dieses Rechtsstreits weiter verfolgt.

Entscheidungsgründe:

Die Revision der Beklagten ist unbegründet, die Anschlussrevision der Klägerin ist teilweise begründet.

I. Das Berufungsgericht, dessen Urteil in BinSchiff 2013 Nr. 9, 65 ff. (ZfB 2013, Sammlung Seite 2241 ff) veröffentlicht ist, hält die Beklagte für verpflichtet, der Klägerin im Rahmen der vereinbarten Haftung für »Ersatz an Dritte« hinsichtlich der Schadenersatzansprüche wegen Beschädigungen sowohl des Neubaukaskos »Mo.«

als auch des GMS »V.« Deckungsschutz zu gewähren. Der Neubaukasko »Mo.« sei ein Schiff und damit ein sonstiges fremdes Fahrzeug im Sinne von Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen.

Nr. 4.8 AVB Flusskasko schließe den Versicherungsschutz nicht aus, weil sich der Neubaukasko nicht »an Bord«, sondern seitlich (»neben Bord«) des TMS »M.« befunden habe. Gegenüber dem Ausschluss nach Nr. 10 der Geschriebenen Bedingungen enthalte Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen eine speziellere Regelung. Ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer dürfe das Zusammenspiel dieser Bestimmungen dahingehend verstehen, dass der Versicherungsschutz auch Ladung umfasse, wenn diese aus einem geschobenen oder mitgenommenen sonstigen fremden Fahrzeug bestehe.

Die Beklagte sei nicht gemäß §137 VVG oder Nr. 3.2.1.1 AVB Flusskasko leistungsfrei geworden. Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen lasse den Versicherungsschutz nur bei vorsätzlichem Handeln des Versicherungsnehmers entfallen, wofür hier keine Anhaltspunkte bestünden. Ein bedingt vorsätzliches Organisationsverschulden der Klägerin unterstellt, fehle es an dessen Ursächlichkeit für den eingetretenen Schaden. Abzustellen sei auf die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste oder erheblichste der in Betracht kommenden Kollisionsursachen, für die die Beklagte nur durch ein nicht ergiebiges Lichtbild des Schubverbands Beweis angeboten habe.

Die Voraussetzungen für eine Leistungsfreiheit nach Nr. 3.2.1.2 der AVB Flusskasko lägen ebenfalls nicht vor. Die Beklagte habe nicht vorgetragen, dass eine den Schubverband nicht abdeckende Radaranlage die wirksamste Kollisionsursache gewesen sei. Dafür, dass eine fehlende Besetzung des Ausgucks die wirksamste Ursache für die Kollision gewesen sei, habe sie ebenfalls keinen ausreichenden Beweis angeboten.

Aus den genannten Gründen sei die Beklagte auch für die Schäden am GMS »V.« eintrittspflichtig.

Ein Anspruch auf Deckungsschutz für Prozesskosten des Verfahrens vor dem Landgericht Frankfurt am Main bestehe dagegen nicht.

§101 VVG sei in der Transportversicherung nicht anwendbar. Die Versicherungsbedingungen begründeten keine Einstandspflicht der Beklagten. Eine Erklärung dahingehend, dass die Klägerin den Rechtsstreit auf Kosten der Beklagten führen solle, habe Letztere nicht abgegeben.

II. Diese Ausführungen halten rechtlicher

Nachprüfung bis auf einen Punkt stand.

1. Die Revision der Beklagten hat keinen Erfolg.

a) Sie ist entgegen der Rüge der Revisionserwiderung unbeschränkt zulässig. Das Berufungsgericht hat in den Entscheidungsgründen seines Urteils ausgeführt, die Frage, inwieweit Haftpflichtversicherungsschutz wegen Beschädigung der im Schubverband mitgenommenen Fahrzeuge bestehe und was unter einem Fahrzeug zu verstehen sei, stelle sich in einer Vielzahl von Binnenschifffahrtsfällen. Damit hat es lediglich die grundsätzliche Bedeutung dieser Rechtsfrage und sein Motiv für die Revisionszulassung erläutern wollen. Eine Beschränkung der im Tenor uneingeschränkt zugelassenen Revision auf diese Rechtsfrage liegt darin nicht.

b) Die Revision ist unbegründet.

aa) Das Berufungsgericht hält die Beklagte zu Recht für verpflichtet, der Klägerin Deckungsschutz für Ansprüche wegen der Beschädigungen des Neubaukaskos »Mo.« zu gewähren.

(1) Gemäß Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen gewährt die Beklagte Versicherungsschutz für Schieben und Mitnahme sonstiger fremder Fahrzeuge im Rahmen der Haftung für Ersatz an Dritte. Dies umfasst Ansprüche wegen der Beschädigung des Neubaukaskos »Mo.«, denn dieser ist ein mitgenommenes fremdes Fahrzeug im Sinne dieser Klausel.

(a) Die Auslegung der Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen durch das Berufungsgericht kann der Senat in vollem Umfang überprüfen. Es handelt sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts um eine Allgemeine Versicherungsbedingung, da sie – unabhängig von ihrer Bezeichnung im Einzelfall – eine Bestimmung mit Regelungscharakter ist, die einer Vielzahl von Versicherungsverträgen ohne Rücksicht auf individuelle Verschiedenheiten der einzelnen Wagnisse zugrunde gelegt wird (vgl. Senatsurteil vom 18. Januar 2006 – IV ZR 244/04, VersR 2006, 497 Rn. 10 m.w.N.). Bundesweit verwendete Allgemeine Versicherungsbedingungen kann das Revisionsgericht selbstständig auslegen (Senatsurteil vom 19. Dezember 2012 – IV ZR 21/11, VersR 2013, 345 Rn. 10; BGH, Urteil vom 23. Juni 1988 – VII ZR 117/87, BGHZ 105, 24, 27).

(b) Allgemeine Versicherungsbedingungen sind so auszulegen, wie ein durchschnittlicher, um Verständnis bemühter Versicherungsnehmer sie bei verständiger Würdigung, aufmerkamer Durchsicht und unter Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs verstehen kann. (Senatsurteil vom 23. Juni 1993 – IV ZR 135/92,

BGHZ 123, 83, 85; st. Rspr.). Er wird unter einem Fahrzeug zunächst jeden zur Fortbewegung geeigneten Gegenstand verstehen (vgl. Senatsurteil vom 4. März 2015 IV ZR 128/14, VersR 2015, 571 Rn. 12). Dem Wortlaut der Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen wird der Versicherungsnehmer weiter entnehmen, dass ein Fahrzeug im Sinne dieser Klausel – einem Leichter vergleichbar – für Schieben oder Mitnahme durch das versicherte Schiff geeignet sein muss. Darunter wird der Versicherungsnehmer einen Schiffsrumpf fassen, weil dieser selbst schwimmfähig ist und im Wasser gleitend durch Schieben oder mittels Koppelung fortbewegt werden kann.

Weitergehende Anforderungen an die Beschaffenheit des Fahrzeugs wird der durchschnittliche Versicherungsnehmer Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen nicht entnehmen. Dass der Versicherer möglicherweise seinen Deckungsschutz nur auf bereits fertiggestellte und betriebsbereite Fahrzeuge hat ausdehnen wollen, hat im Wortlaut der Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen keinen Niederschlag gefunden. Mit einem Motor oder einer vergleichbaren Antriebseinrichtung muss ein Fahrzeug schon deswegen nicht ausgerüstet sein, weil die Klausel ausdrücklich auf das Schieben und die Mitnahme des Fahrzeugs abstellt, also gerade nicht auf dessen Fortbewegung aus eigenem Antrieb (vgl. dazu auch Senatsurteil vom 4. März 2015 aaO für einen Kfz-Anhänger). Vollständige Ausrüstung oder Betriebsbereitschaft setzt ein Fahrzeug ebenfalls nicht voraus. Dass die geschobenen Leichter, wie die Bezugnahme auf die allgemeinen Schubbedingungen oder vergleichbare Regelwerke zeigt, betriebsbereit und zur Aufnahme von Ladung geeignet sein sollen, lässt nicht den Schluss zu, dass dies auch für die sonstigen Fahrzeuge gelten muss, weil der Begriff des Fahrzeugs im Sinne der Klausel über den des Leichters erkennbar hinausgeht.

Dem Zweck der Klausel wird der Versicherungsnehmer ebenfalls nicht entnehmen, dass nur vollständig ausgerüstete und betriebsbereite Fahrzeuge erfasst sein sollen. Sie regelt den Umfang des vom Versicherer übernommenen Risikos, indem sie die nach Nr. 4.1 AVB Flusskasko im Rahmen seiner Haftung für Ersatz an Dritte versicherten Sachen konkretisiert. Auf das mit dem Schieben oder Mitnehmen von Fahrzeugen zusammenhängende Risiko wirkt es sich aber nicht aus, ob diese Fahrzeuge vollständig ausgerüstet und auch für eine Alleinfahrt betriebsbereit sind.

(2) Entgegen der Auffassung der Revision entfällt der Versicherungsschutz nicht etwa deshalb, weil er gemäß Nr. 4.1 AVB Flusskasko nur zu gewähren ist, wenn die Beschädigung durch unmittelbare naviga-

torische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden ist, und zugleich der dem Transport des Neubaukaskos zugrunde liegende Vertrag eine Haftung der Klägerin für nautisches Verschulden ausschließt. Letzteres berührt nur die Haftungsfrage. Nach dem in der Haftpflichtversicherung geltenden Trennungsprinzip bestimmt sich der Deckungsschutz des Versicherers aber losgelöst von der Entscheidung, ob und in welcher Höhe der Versicherungsnehmer dem Dritten gegenüber haftet (st. Rspr., Senatsurteil vom 18. Mai 2011 – IV ZR 168/09, VersR 2011, 1003 Rn.16 m.w.N.). Der zugrunde liegende Gedanke, dass dem Haftpflichtversicherungsvertrag das Leistungsversprechen des Versicherers zu entnehmen ist, den Versicherungsnehmer von den gegen diesen erhobenen Ansprüchen Dritter freizuhalten und die zur Prüfung und Abwehr solcher Ansprüche notwendigen Schritte vorzunehmen (Senatsurteil vom 30. September 1992 – IV ZR 314/91, BGHZ 119, 276, 280 f.), gilt auch im Rahmen der von der Beklagten übernommenen Haftung für Ersatz an Dritte. Gemäß Nr. 4.2 Spiegelstrich 1 AVB Flusskasko umfasst die Leistungspflicht des Versicherers die Prüfung der Haftpflichtfrage. Dem kann der Versicherer nur nachkommen, wenn er unabhängig davon tätig wird, ob der Anspruch des Dritten besteht (vgl. Gerhard in Thume/de la Motte/Ehlers, Transportversicherungsrecht 2. Aufl. Teil 6 Rn. 635).

(3) Die Deckungsverpflichtung der Beklagten ist nicht durch Nr. 10 der Geschriebenen Bedingungen in Verbindung mit Nr. 4.8 der AVB Flusskasko ausgeschlossen.

Ein durchschnittlicher und um Verständnis bemühter Versicherungsnehmer wird den Wortlaut der Nr. 4.8 AVB Flusskasko so verstehen, dass unter Sachen »an Bord« eines Schiffes nur solche Gegenstände fallen, die sich auf oder in dem Schiff befinden und mithin vom Schiff und dessen Schwimmfähigkeit getragen werden. Darunter fällt der seitlich des versicherten Schiffes mitgeführte, selbst schwimmende Neubaukasko nicht, weil er sich nach allgemeinem Verständnis nicht »an Bord«, sondern »neben Bord« des Schiffes befunden hat (vgl. Schmidt, VersR 2013, 418, 429). Nichts anderes gilt für die gemäß Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen nicht versicherte Ladung. Ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer wird Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen schon wegen der darin enthaltenen Bezugnahme als Klarstellung zu Nr. 4.8 AVB Flusskasko verstehen, deren Beschränkung des Versicherungsschutzes nicht weiter reichen kann, als der Leistungsausschluss in Nr. 4.8 AVB Flusskasko selbst.

Aus dem Zweck der Klauseln folgt nichts

anderes. Sie dienen, wie der Verweis in Nr. 10 Satz 2 der Geschriebenen Bedingungen zeigt, der Abgrenzung der Haftung für Ersatz an Dritte in der Transportversicherung von der – Schäden an der Ladung des Schiffes umfassenden – Protection & Indemnity-Versicherung und dem damit verbundenen Ausschluss von Ansprüchen der Ladungsinteressenten aus der Transportversicherung (vgl. Schmidt, aaO; Gerhard in Thume/de la Motte/Ehlers, aaO Rn. 642). Dass danach ein Fahrzeug, welches nicht zur Aufnahme zusätzlicher Ladung, sondern mit dem Ziel der Verbringung an einen anderen Ort, mithin nicht als Transportmittel, sondern als Transportgegenstand mitgenommen wird, vom Versicherungsschutz der Transportversicherung ausgenommen werden soll, kann ein Versicherungsnehmer den Vertragsbedingungen aber nicht mit der ausreichenden Deutlichkeit entnehmen (vgl. Schmidt aaO). Wäre unter Ladung im Sinne der Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen jeder zum Zweck der Verbringung mitgeführte Gegenstand zu verstehen, wären alle unbeladen mitgeführten Fahrzeuge vom Versicherungsschutz ausgenommen (vgl. Schmidt aaO). Angesichts des in Nr. 3 Abs. 4 der Geschriebenen Bedingungen ausdrücklich auf geschobene Leichter und sonstige geschobene oder mitgenommene Fahrzeuge erstreckten Versicherungsschutzes muss ein Versicherungsnehmer mit einer solchen Beschränkung nur rechnen, wenn ihm diese, anders als in Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen und Nr. 4.8 AVB Flusskasko, in ausreichender Deutlichkeit vor Augen geführt wird.

Schließlich ist der Neubaukasko, anders als die Revision meint, auch nicht deswegen zur Ladung im Sinne der Nr. 10 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen geworden, weil der dem Transport des Neubaukaskos zugrunde liegende Vertrag dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) unterworfen ist. Das Berufungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass sich die Reichweite des zwischen den Parteien vereinbarten Haftpflichtversicherungsschutzes nach dem, gegebenenfalls durch Auslegung zu ermittelnden, Inhalt des Versicherungsvertrags richtet, auf den weder die Rechtsnatur des zwischen dem Versicherungsnehmer und einem Dritten abgeschlossenen Beförderungsvertrags noch das auf diesen Vertrag anwendbare Recht Einfluss haben.

bb) Ebenfalls zu Recht hat das Berufungsgericht angenommen, die Einstandspflicht der Beklagten für die Kollisionsschäden sei nicht wegen vorsätzlichen Herbeiführens des Versicherungsfalles entfallen.

(1) Die Beklagte wäre nur für vorsätzlich durch die Klägerin herbeigeführte Schäden leistungsfrei. Die Parteien haben in Nr.

3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen vereinbart, dass fahrlässig durch den Versicherungsnehmer verursachte Schäden mitversichert sind.

(a) Die Klausel wird entgegen der Ansicht der Revision nicht von der eine Haftung für grob fahrlässig herbeigeführte Schäden ausschließenden Klausel in Nr. 3. 2. 1. 1 AVB Fluskkasko eingeschränkt. Vielmehr gehen nach Nr. 31. 1 AVB Fluskkasko die Geschriebenen Bedingungen den AVB Fluskkasko vor. Das gilt auch für die Regelung in Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen, die schon ihrem Wortlaut nach auch auf Drittschäden Anwendung findet. Demgegenüber ist Nr. 3. 2. 1. 1 AVB Fluskkasko im Rahmen der Haftung für Ersatz an Dritte unanwendbar, weil Nr. 3. 2. 1 AVB Fluskkasko und seine nachgeordneten Bestimmungen ausdrücklich nur den Verlust oder die Beschädigung des versicherten Schiffs betreffen, mithin allein Fälle des Kaskoversicherungsschutzes. Den Umfang der Haftung für Schäden Dritter wird der durchschnittliche Versicherungsnehmer im Übrigen aus Nr. 4 AVB Fluskkasko herleiten. Da unter Nr. 4. 7 bis 4. 9 AVB Fluskkasko verschiedene Leistungsausschlüsse vorgesehen sind, wird er angesichts der verzweigten Systematik der Versicherungsbedingungen nicht auf den Gedanken kommen, dass der Haftpflichtversicherungsschutz zusätzlich durch Nr. 3. 2. 1. 1 eingeschränkt werde (vgl. Senatsurteil vom 18. Mai 2011 – IV ZR 165/09, VersR 2011, 1048 Rn. 17 m.w.N.).

(b) Die Parteien haben keine Individualabrede dahingehend getroffen, dass unter Fahrlässigkeit im Sinne der Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen abweichend vom Wortlaut ausschließlich leichte Fahrlässigkeit zu verstehen sein soll. Die diesbezüglichen Feststellungen des Berufungsgerichts übergehen – anders als es die Revision geltend macht – kein entscheidungserhebliches Vorbringen der Beklagten. Ihrem ursprünglichen Vortrag, sie habe dem Versicherungsmakler aufgegeben, den Versicherungsvertrag nur zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen (zu denen der Einschluss von durch grobe Fahrlässigkeit verursachten Schäden nicht gehöre) und sie sei deshalb davon ausgegangen, dass der Versicherungsmakler entsprechend abgeschlossen habe, kann schon nicht die Behauptung entnommen werden, dass eine solche Einigung mit der Klägerin tatsächlich zustande gekommen ist. Soweit die Beklagte nunmehr in der Revisionsbegründung erstmals eine solche Einigung ausdrücklich behauptet hat, bleibt dieser – hier nicht unstreitige – Vortrag gemäß § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO unberücksichtigt (vgl. dazu BGH, Urteil vom 26. Juni 2013 – XII ZR 133/11, MDR 2013, 1227 Rn. 47 m.w.N.).

(c) Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen

Bedingungen ist nicht dahingehend auszulegen, dass die Einstandspflicht der Beklagten für vom Versicherungsnehmer grob fahrlässig verursachte Schäden ausgeschlossen ist. Ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer wird dem Wortlaut der Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen im Gegenteil entnehmen, dass der Versicherer für sämtliche vom Versicherungsnehmer fahrlässig verursachten Schäden einstehen wird. Dieses Verständnis lässt Nr. 3 Abs. 1 Satz 2 der Geschriebenen Bedingungen – anders als die Revision meint – nicht überflüssig werden. Für einen Ausschluss der Einstandspflicht bei Vorsatz und bösslicher Handlungsweise nach Nr. 3 Abs. 1 Satz 2 der Geschriebenen Bedingungen bleibt ein Anwendungsbezug, weil beide Bestimmungen voneinander verschiedene Sachverhalte betreffen. Nr. 3 Abs. 1 Satz 1 der Geschriebenen Bedingungen regelt die generelle Einstandspflicht des Versicherers für fahrlässig verursachte Schäden, während sich Nr. 3 Abs. 1 Satz 2 der Geschriebenen Bedingungen davon abweichend ausschließlich auf Fälle bezieht, in denen navigatorisches oder nautisches Verschulden des das Schiff zur Unfallzeit führenden Versicherungsnehmers zum Schaden geführt hat.

(2) Die Beklagte ist auch nicht nach § 137 Abs. 1 VVG leistungsfrei, weil das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler angenommen hat, sie habe konkrete Umstände für eine vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalles nicht dargelegt.

(a) Allerdings ist § 137 Abs. 1 VVG hier grundsätzlich anwendbar (vgl. Senatsurteil vom 18. Mai 2011 – IV ZR 165/09, VersR 2011, 1048 Rn. 18). Kommen neben Schadensursachen, die die Einstandspflicht des Versicherers nach § 137 Abs. 1 VVG entfallen lassen, weitere Ursachen in Betracht, die nicht unter § 137 Abs. 1 VVG fallen, ist auf die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste, in ihrer Ursächlichkeit erheblichste Ursache (»causa proxima«) abzustellen. Dieser für die Seeversicherung entwickelte Grundsatz (Senatsurteil vom 8. Mai 2002 – IV ZR 239/00, VersR 2002, 845 unter 3; OLG Hamburg VersR 1991, 544 unter I 2 c bb; OLG Bremen TranspR 1988, 236, 238; OLG Hamburg VersR 1987, 354; OLG Hamburg VersR 1973, 1136) ist auf die Transportversicherung übertragbar (OLG Karlsruhe TranspR 1994, 445, 446; vgl. MünchKommVVG/ Kollatz, § 130 Rn.11; Koller in Prölss/Martin, VVG 29. Aufl. § 137 Rn. 2a; Langheid in Römer/Langheid, VVG 4. Aufl. § 130 Rn. 17; Harms in Rüffer/Halbach/Schimikowski, HK-VVG 2. Aufl. § 130 Rn. 7; Ramming in Staudinger/Halm/Wendt, FA Komm-VersR § 130 VVG Rn.13; Thume in Thume/de la Motte/Ehlers, Transportversicherungsrecht 2. Aufl. Teil 2 Rn. 420; a.A. Schauer in BK-VVG, Vorbem. §§ 49-68a Rn. 30; Sieg in Bruck/Möller, VVG 8. Aufl. § 49 Anm. 144; Heiss/Trümper in Beckmann/ Matusche-

Beckmann, Versicherungsrechtshandbuch 3. Aufl. § 138 Rn. 153) und gilt auch bei der Haftung für Ersatz an Dritte. In der Seeversicherung beruht der Rückgriff auf die wirksamste von mehreren adäquaten Ursachen auf dem Gedanken, den Versicherungsschutz bei einer Vielzahl von Ursachen für den Schaden nicht vorschnell entfallen zu lassen (vgl. Harms in Rüffer/Halbach/Schimikowski aaO; MünchKommVVG/Kollatz, § 130 Rn. 12). Dies lässt sich auf das Haftpflichtelement der hier in Rede stehenden Transportversicherung übertragen, weil die eine Eintrittspflicht des Versicherers für Ersatz an Dritte auslösenden Kollisionen in der Binnenschifffahrt in vergleichbarer Weise auf einem Zusammenwirken von Natureinflüssen, Technik und menschlichem Verhalten (vgl. Senatsurteil vom 8. Mai 2002 aaO unter 3; Sieg in Bruck/Möller aaO) beruhen können. Angesichts dessen ist auch hier eine Beschränkung des Leistungsausschlusses aus § 137 Abs. 1 VVG auf die wirksamste Kollisionsursache interessengerecht, weil anderenfalls jede noch so entfernte Ursache den Versicherungsschutz gefährden könnte.

(b) Rechtsfehlerfrei hat das Berufungsgericht angenommen, die Beklagte habe gemessen an den vorgenannten Voraussetzungen eine vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalles durch die Klägerin nicht dargetan. Allein mit dem von der Beklagten in Kopie vorgelegten Lichtbild des Verbandes aus TMS »M.« und dem mitgeführten Kasko »Mo.« lässt sich der erforderliche Nachweis für die wirksamste Kollisionsursache nicht führen. Auch im Übrigen hat die insoweit auf die Verletzung des § 286 ZPO, Art. 103 Abs. 1 GG gestützte Verfahrensrüge der Beklagten keinen Erfolg (§ 564 ZPO).

cc) Im Ergebnis trifft auch die Annahme des Berufungsgerichts zu, die Einstandspflicht für Kollisionsschäden sei nicht deswegen ausgeschlossen, weil das TMS »M.« nicht ordnungsgemäß bemannt oder ausgerüstet gewesen ist.

(1) Zu Unrecht hat das Berufungsgericht diese Frage allerdings anhand des Leistungsausschlusses aus Nr. 3. 2. 1. 2 AVB Fluskkasko geprüft. Diese Bestimmung betrifft – wie bereits ausgeführt – lediglich die Sachversicherung des versicherten Schiffs und nicht die Haftung des Versicherers für Ersatz an Dritte.

(2) Ist die möglicherweise unzureichende Bemannung oder Ausrüstung des versicherten Schiffs mithin an § 138 Satz 1 VVG zu messen, erweist sich das Berufungsurteil dennoch als im Ergebnis richtig. Der Senat kann hier in der Sache selbst entscheiden, weil das Berufungsgericht die erforderlichen tatsächlichen Feststellungen im Rahmen seiner Prüfung der Nr. 3. 2. 1. 2 AVB Fluskkasko getroffen hat und

weitere Feststellungen nicht zu erwarten sind (vgl. BGH, Urteil vom 23. November 1960 – V ZR 102/59, BGHZ 33, 398, 401). Danach liegen die Voraussetzungen des § 138 Satz 1 VVG nicht vor.

(a) Auch wenn man § 138 Satz 1 VVG als verhüllte Obliegenheit versteht (vgl. Senatsurteil vom 18. Mai 2011 – IV ZR 165/09, VersR 2011, 1048 Rn. 26 ff.), setzt die Vorschrift abweichend von § 28 Abs. 3 Satz 1 VVG den Nachweis des Versicherers voraus, dass die Fahruntüchtigkeit des Schiffes oder seine nicht ausreichende Ausrüstung oder personelle Ausstattung für den eingetretenen Schaden ursächlich geworden sind (BGH, Urteil vom 4. Dezember 2000 – II ZR 293/99, VersR 2001, 457 unter II). Auch hier ist nach der causaproxima-Regel wieder nur die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste, in ihrer Ursächlichkeit erheblichste Ursache in den Blick zu nehmen (vgl. zu Nr. 3.2.1.2 AVB Flusskasko: Brunn, in Thume/de la Motte, Transportrecht 1. Aufl. Teil 4 Rn. 453; Koller in Prölss/Martin aaO Nr. 3 AVB Flusskasko Rn. 21).

(b) Gemessen daran und angesichts der zahlreichen vom zuständigen Havariekommissar benannten Unfallursachen hat die Beklagte nicht dargelegt, dass der Schaden wegen des mangelhaften Zustandes des versicherten Schiffs, seiner nicht ausreichenden Ausrüstung oder personellen Ausstattung eingetreten ist und welches ggfs. die wirksamste Unfallursache gewesen wäre. Das bereits vorerwähnte Lichtbild ist auch insoweit unergiebig. Die dazu erhobene Verfahrensrüge greift nicht durch (§ 564 ZPO).

2. Die Anschlussrevision der Klägerin hat zum Teil Erfolg.

a) Die Beklagte muss aufgrund ihres vertraglichen Leistungsversprechens der Klägerin Deckung wegen der zur Abwehr von Regressansprüchen des Versicherers des Neubaukaskos »Mo.« anfallenden Prozesskosten vor dem Landgericht Frankfurt am Main gewähren.

aa) Gemäß Nr. 4.2 AVB Flusskasko umfasst die Leistungspflicht des Versicherers unter anderem die Prüfung der Haftpflichtfrage sowie die Abwehr unberechtigter Ansprüche. Kommt der Versicherer dieser Rechtsschutzverpflichtung nicht nach und ist der Versicherungsnehmer deshalb gezwungen, den Haftpflichtprozess selbst zu führen, ergibt die Auslegung des Versicherungsvertrages, dass der Versicherer die dabei entstehenden Prozesskosten des Versicherungsnehmers zu tragen hat. Der Senat hat bereits entschieden, dass das Leistungsversprechen des Haftpflichtversicherers die Kosten der Prozessführung durch den Versicherungsnehmer umfasst, wenn eine sachgerechte Vertretung durch den Versicherer oder einen von ihm beauftragten Rechtsanwalt aufgrund einer Interessenkollision nicht möglich ist (Senatsurteil vom 15. September 2010 – IV ZR 107/09, VersR 2010, 1590 Rn. 15). Nichts anderes gilt, wenn der Versicherer die Interessen des Versicherungsnehmers im Rechtsstreit mit dem Geschädigten nicht vertritt, weil er zu Unrecht Deckungsschutz ablehnt. Ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer wird nicht davon ausgehen, dass der Versicherer, der es nach Nr. 4.4 AVB Flusskasko übernimmt, den Haftpflichtprozess auf eigene Kosten zu führen, im Falle der unberechtigten Verweigerung von dieser Rechtsschutzverpflichtung befreit sein soll. Mit Ablehnung des Deckungsschutzes lässt der Versicherer dem Versicherungsnehmer konkludent freie Hand bei der Schadenregulierung (vgl. Senatsurteil vom 7. Februar 2007 – IV ZR 149/03, VersR 2007, 1116 Rn. 15). Auswirkungen auf seine Einstandspflicht für die Kosten des Haftpflichtprozesses hat dies aber nicht. Der Versicherer kann die Gefahr einer unrichtigen Beurteilung seiner Eintrittspflicht weder hinsichtlich der Bindungswirkung des Haftpflichturteils (Senatsurteil vom 7. Februar 2007 aaO), noch hinsichtlich der Kosten des Haftpflichtprozesses auf den Versicherungsnehmer abwälzen. Anderenfalls stünde es in seinem Belieben, ob er die eingegangene Rechtsschutzverpflichtung erfüllt oder nicht.

Stattdessen hat der Versicherer die Möglichkeit, bei Zweifeln über seine Eintrittspflicht die Vertretung des Versicherungsnehmers im Haftpflichtprozess zunächst nur unter Vorbehalt zu übernehmen, mithin sein Eintreten zunächst auf die Rechtsschutzverpflichtung zu beschränken und die weitere Deckung vom Ausgang des Haftpflichtprozesses abhängig zu machen (vgl. Senatsurteil vom 7. Februar 2007 aaO Rn. 16 m.w.N.).

bb) Der Senat kann gemäß § 563 Abs. 3 ZPO in der Sache entscheiden, weil das Berufungsgericht die notwendigen tatsächlichen Feststellungen getroffen hat und weitere entgegenstehende Feststellungen nicht zu erwarten sind.

b) Erfolglos bleibt die Anschlussrevision, soweit sie sich dagegen wendet, dass das Berufungsgericht einen Anspruch der Klägerin auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten verneint hat. Der Erstattungsanspruch aus den §§ 280 Abs. 1 und 2, 286 BGB setzt voraus, dass der eingetretene Schuldnerverzug ursächlich für den geltend gemachten Schaden geworden ist. Das ist nicht der Fall, wenn die dem Schaden zugrunde liegende Vermögenseinbuße bereits vor Beginn des Verzuges eingetreten ist (BGH, Urteil vom 13. Dezember 2012 – I ZR 150/11, NJW-RR 2013, 487 Rn. 25 m.w.N.). Im Streitfall war der Prozessbevollmächtigte der Klägerin im Zeitpunkt des verzugsbegründenden Mahnschreibens bereits mandatiert. Soweit die Anschlussrevision darauf verweist, dass demgegenüber eine Erstattungspflicht des säumigen Schuldners besteht, wenn der Gläubiger das verzugsbegründende Mahnschreiben selbst verfasst und erst danach seinen Prozessbevollmächtigten mandatiert hat, ist dies der Regelung in den §§ 280 Abs. 1 und 2, 286 BGB geschuldet. Einer über den Wortlaut dieser Vorschriften hinausgehenden Auslegung aus Billigkeitsgesichtspunkten bedarf es nicht.