

94. Umfaßt die Versicherung eines Schiffs gegen alle Gefahren der Seeschifffahrt auch diejenige Gefahr, die sich für das Schiff aus Art. 29, 28 des Waffenstillstandsvertrags vom 11. November 1918 ergibt?

I. Zivilsenat. Urt. v. 16. Februar 1921 i. S. D. Seeversch.-Ges. u. Gen. (Wett.) v. D. (Rl.). I 334/20.

I. Landgericht Hamburg, Kammer f. Handelsachen. — II. Oberlandesgericht das.

Am 8. Dezember 1918 erhielt der Kapitän des der Klägerin gehörigen Dampfers „Gregor“, der damals im Schwarzen Meer für Zwecke der deutschen Heeresleitung verwendet wurde und im Hafen von Nikolajew lag, von dem sog. Schiffsausgleich, der von der deutschen Regierung zur Leitung der deutschen Schiffe im Schwarzen Meer eingesetzten Behörde, die Weisung, daß das Schiff nicht mehr fahren sollte, da es alsbald in Gemäßheit des Waffenstillstandsabkommens vom 11. November 1918 der Entente übergeben werden würde. Am 18. Dezember 1918 kam ein englischer Seeoffizier mit einer russischen Mannschaft an Bord des Schiffs und erklärte, daß nunmehr die Alliierten den Besitz desselben übernahmen. Die bisherige Besatzung mußte das Schiff sofort verlassen. An Bord des Dampfers wurde die englische Handelsflagge gehißt. Die Klägerin hat das Schiff nicht zurückerhalten.

Der Dampfer „Gregor“ war bei den beklagten Versicherungsgesellschaften für die Zeit vom 31. Juli 1918 bis zum 30. Juli 1919 in Gemäßheit der Allg. Seeversicherungsbedingungen von 1867 versichert, und zwar einerseits „nur für Seegefahr“, andererseits gegen die durch die Klausel „nur für Seegefahr“ ausgeschlossenen Gefahren (Kriegsversicherung). Die Klägerin behauptet, es liege Totalverlust des Schiffs vor. Am 10. Oktober 1919 hat sie fristgemäß den Abandon auf alle Policen erklärt. Sie fordert von den Beklagten, und zwar in erster Linie auf Grund der Kriegsversicherung, die Zahlung der Versicherungssumme.

Das Landgericht wies die Klage ab. Das Oberlandesgericht gab ihr statt. Auf die Revision der Beklagten wurde das landgerichtliche Urteil wiederhergestellt.

Gründe:

Der Dampfer „Gregor“ war zu der maßgeblichen Zeit in Gemäßheit der Allg.SVB. versichert, und zwar sowohl gegen die von der Klausel „nur für Seegefahr“ betroffenen als auch gegen die von dieser Klausel ausgeschlossenen Gefahren, also gegen alle Gefahren, welche nach den Allg.SVB. Gegenstand der Seeversicherung sein können. Zutreffend gehen die Vorinstanzen davon aus, daß dieser Gefahrenkreis gemäß §§ 1, 69 insofern umgrenzt ist, als es sich immer um Gefahren

der Seeschifffahrt handeln muß. Dazu gehören nur solche Gefahren, welche nach dem natürlichen Verlauf der Dinge ein die Seeschifffahrt ausübendes Schiff treffen können. Das bedeutet freilich nicht, daß nur eine reine Transportversicherung in Frage kommt. Vielmehr kann die Seeversicherung auch für die Zeit laufen, wo das versicherte Schiff im Hafen oder Dock liegt. Des weiteren ist nicht entscheidend, ob die Gefahr auch andere zu der Seeschifffahrt in keiner Beziehung stehende Gegenstände treffen kann oder betroffen hat. Es gibt viele Gefahren, wie z. B. Feuer, Explosion, Blitz, Blünderung, Raub, Diebstahl usw., die zu gleicher Zeit und aus gleichem Anlaß ein versichertes Schiff wie auch von der Seeversicherung allgemein oder im Einzelfall ausgeschlossene Gegenstände, als Hafengebäude, an Land befindliche Möbeln und sonstiges Inventar, Waren, Vorräte usw. betreffen können, ohne daß darum die Wirksamkeit der Seeversicherung des Schiffs hinsichtlich einer solchen Gefahr in Frage gestellt wäre (vgl. § 69). Ebenso wenig ist es nach Sinn und Zweck der Seeversicherung angängig, ein besonderes örtliches Moment als für den Begriff der Seeschifffahrt wesentlich einzuschließen. Dies verbietet sich schon um deswillen, weil die in § 69 als Beispiele angeführten Gefahrenumstände durchweg an örtliche Beziehungen — einen bestimmten Aufenthaltsort, einen bestimmten Reiseweg des Schiffs usw. — nicht gebunden sind (vgl. auch Siebeking, Seeversicherungsrecht § 820 Anm. 1, § 778 Anm. 5). Vielmehr hat für die Seeversicherung das erwähnte örtliche Moment nur insofern Bedeutung, als vielfach, wie auch im vorliegenden Falle, durch eine besondere Vorschrift des Versicherungsvertrags eine örtliche Begrenzung der Haftpflicht des Versicherers vereinbart wird. Wohl aber kommt folgendes in Betracht.

Das Deutsche Reich hatte sich durch den Waffenstillstandsvertrag vom 11. November 1918 (Art. 29, 28) verpflichtet, auch das hier fragliche Schiff den Feinden zu überlassen. Dieser Vertragsschluß ist das entscheidende Ereignis, durch welches das Schiff seinen Eigentümern entzogen worden ist. Denn die späterhin vom deutschen Schiffsausgleich an die Leitung des Dampfers gegebenen Weisungen, betr. die Ausführung seiner Übergabe an die Feinde, und diese Übergabe und Übernahme selbst waren nur die sachgemäßen Folgen des Waffenstillstandsvertrags. Dieser Vertrag und sein Abschluß gehören aber ebensovienig zu den Gefahren, welche der Seeschifffahrt eigentümlich sind, wie dies von dem Versailler Vertrag gesagt werden kann. Das Waffenstillstandsabkommen erstreckte sich, wie auf zahlreiche andere Gegenstände, so auch auf das Schiff zunächst um seiner objektiven Art und Beschaffenheit und dann um seiner örtlichen Lage willen, weil es ein Gegenstand war, dessen künftige Benutzung dem Deutschen Reich entzogen und den Feinden zugewandt werden sollte und dessen Ergreifung für die Feinde nach Sachlage besonders leicht und wünschenswert er-

schien. Ein solcher Staatsvertrag hat aber mit der zur Zeit seines Abschlusses von dem betreffenden Schiff betriebenen Seeschifffahrt und den diesem Betriebe eigentümlichen Gefahren nichts zu tun. Zwar gehört es zu den Gefahren eines Kriegs, daß einem kriegführenden Staate von gegnerischer Seite Waffenstillstands- und Friedensbedingungen aufgezwungen werden, die ihn verpflichten, nicht nur Staatseigentum, sondern auch bestimmte, im Privateigentum seiner Angehörigen stehende Gegenstände dem Feinde zu überlassen, und dazu können sehr wohl auch Seeschiffe gehören. Diese Gefahr liegt aber ausschließlich auf militärischem und politischem Gebiete und ist keine Kriegsgefahr im Sinne der AllgSB. Der Abschluß des Waffenstillstandsvertrags ist kein Teil der Kriegsunternehmungen, sondern nur ihre Folge. Nicht anders liegt die Sache hinsichtlich der im Waffenstillstandsvertrage enthaltenen Verfügung über das der Klägerin gehörige Schiff seitens des Deutschen Reichs. Sollte hierin an sich eine Verfügung von hoher Hand erblickt werden können, so ist sie doch jedenfalls keine im Sinne der AllgSB. (vgl. § 69 Nr. 2), da sie völlig aus dem Rahmen des Schifffahrtsbetriebs, wie er zur Zeit des Abschlusses der Versicherungsverträge für das versicherte Schiff in Betracht kam, herausfällt.