

97. Umfaßt die Versicherung des imaginären Gewinns gegen alle Gefahren der Seeschiffahrt auch die Gefahr aus der Verordnung vom 13. Juni 1919, betreffend die in neutralen Häfen befindlichen, in deutschem Eigentum stehenden Nothafenladungen deutscher Schiffe (RGBl. S. 511)?

I. Zivilsenat. Urf. v. 1. November 1922 i. S. VI u. Sch. (Rl.) w. N. Verf.-Ges. u. Gen. (Befl.). I 571/21.

I. Landgericht Hamburg, Kammer f. Handelsfachen. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin kaufte von der Firma G. C. am 13. Mai 1914 1800 t feste Madagaskar-Mangroverinde. Von der gekauften Ware wurden 280 t mit dem Dampfer „Usambara“ verladen, der wegen des Kriegsausbruchs Teneriffa als Nothafen anlies. Während hier der Dampfer mit seiner Ladung lag, versicherte die Klägerin die 280 t auf imaginären Gewinn, und zwar laut See-Versicherungspolice vom 7. Februar 1919 gegen Kriegsgefahr „tariert“ zu 154000 M, wovon 115000 M auf die Beklagten als Versicherer entfallen, und ferner laut Seeversicherungspolice vom 10. Februar 1919 gegen Seegefahr „tariert“ zu 140000 M als Teil von 154000“. Nachdem die Verordnung vom 13. Juni 1919, betr. die in neutralen Häfen befindlichen, in deutschem Eigentum stehenden Nothafenladungen deutscher Schiffe (RGBl. S. 511), erlassen war, wurde in Gemäßheit dieser Verordnung die Ware, deren Eigentum auf die Klägerin als Käuferin noch nicht übergegangen war, von der Verkäuferin dem Deutschen Reich zum Kauf angeboten. Die Klägerin behauptet, daß ihr auf diese Weise die Ware durch das Reich entzogen und der von ihr versicherte imaginäre Gewinn entgangen sei. Sie hat daher die Beklagten in Höhe ihrer Beteiligung an den Versicherungen auf Zahlung von insgesamt 140000 M, in zweiter Reihe auf Zahlung von insgesamt 115500 M verklagt.

Das Landgericht verurteilte die Beklagten unter Abweisung des Hauptantrags zur Zahlung von insgesamt 115500 M Zug um Zug gegen Abtretung der Rechte der Klägerin gegen die Firma G. C. aus dem Kaufverträge vom 13. Mai 1914. Das Oberlandesgericht wies die Klage vollständig ab. Die Revision der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Das Oberlandesgericht hat die Klage im Anschluß an die Entscheidung des Senats in RGZ. Bd. 101 S. 330 abgewiesen, weil die Klägerin bei den Beklagten lediglich gegen die Gefahren der Seeschiffahrt versichert gewesen, der von ihr erwartete Gewinn aber nicht durch einen Seeunfall bereitet worden sei. Dem ist im Ergebnis und im wesentlichen auch in der Begründung beizutreten.

Die *RD.* vom 13. Juni 1919 richtet sich gegen bestimmte Güter nicht um ihrer besonderen Art und Beschaffenheit willen, sondern weil sie sich als deutsches Eigentum auf deutschen Schiffen im neutralen Auslande befanden. In diese Lage sind die Güter gekommen, weil die mit ihnen beladenen Schiffe, wie auch der Dampfer *Usambara*, nach Ausbruch des Krieges zur Vermeidung prisenrechtlicher Beschlagnahme und Einziehung von Schiff und Ladung neutrale Häfen als Nothäfen angelaufen haben, also in Folge einer Gefahr, wie sie die Seeschifffahrt seit jeher vielfach bedroht hat. Diesen Umstand hat das Deutsche Reich benutzt, um auf die Ladungen in der in der *RD.* vom 13. Juni 1919 vorgesehenen Weise einzuwirken, und hierdurch wieder ist die Klägerin des Gewinns, der ihr durch die Verwertung der Güter in Aussicht stand, verlustig gegangen. Hiernach ist nicht zu leugnen, daß ihr Verlust mit den Gefahren der Seeschifffahrt in einem gewissen Zusammenhange steht. Das müßte um so mehr gelten, wenn die Darstellung zuträfe, die Feucht in *Hanseat. N.Z.* 1919 S. 322 über die Vorgänge gibt, die zum Erlaß der Nothafenladungsverordnung geführt haben; denn danach soll sie ergangen sein, um die drohende Beschlagnahme der Nothafenladungen durch die feindlichen Mächte abzuwenden. Trotzdem kann nicht anerkannt werden, daß die Verordnung und ihre Auswirkungen zu den durch die Seeversicherung gedeckten Gefahren zu rechnen sind.

Der Kreis dieser Gefahren wird weder in den Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 noch im Handelsgesetzbuch selbst genau umgrenzt. § 1 *Allg.S.V.* und § 778 *H.G.B.* bestimmen, daß jedes in Geld schätzbare Interesse, welches jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt besteht, Gegenstand der Seeversicherung sein könne, und nach § 69 *Allg.S.V.*, § 820 *H.G.B.* trägt der Versicherer alle Gefahren, denen Schiff oder Ladung während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind, soweit nicht durch die nachfolgenden Vorschriften oder durch Vertrag etwas anderes bestimmt ist. Damit sind die Gefahren der Seeschifffahrt gemeint, von denen in den erstangezogenen Vorschriften die Rede ist. Daß danach im Einzelfalle Zweifel darüber bestehen können, ob eine Gefahr unter die Seeversicherung fällt oder nicht, hat man bei der Beratung des Gesetzentwurfs in der Kommission nicht verkannt. Anträge auf genauere Bestimmung des Gefahrenkreises sind aber abgelehnt worden, weil das für den Versicherten in hohem Grade gefährlich sei. Man hat absichtlich die allgemeine Fassung des Gesetzes gewählt und es den Parteien überlassen wollen, besondere Gefahren auszunehmen, indem man erwoog, es werde durch die vorgeschlagene Fassung am sichersten das erreicht, daß auch die außer acht gelassenen Gefahren dem Versicherer zur Last kämen (*Protokolle* S. 3210—3230, 3673, 4328—4332, insbesondere

§. 4328). Mag man hiernach in der Kommission von dem Bestreben geleitet gewesen sein, den Versicherungsnehmer als den regelmäßig wirtschaftlich Schwächeren zu schützen, so darf das doch nicht dazu führen, jede Gefahr, die mit der Seeschifffahrt in irgendeinem Zusammenhang steht, deswegen auch ohne weiteres dem Gefahrkreise zuzurechnen, gegen den die Seeversicherung Schutz zu gewähren bestimmt ist; denn es gibt, wie man sich auch bei den Kommissionsberatungen bewußt gewesen ist, mancherlei Gefahren dieser Art, bei denen das nicht zutrifft. Andererseits wäre es offenbar verfehlt, unter diesem Gefahrkreis nur solche Gefahren zu begreifen, die lediglich bei der Seeschifffahrt und sonst nirgends sich ereignen können; denn unter den in § 69 AllgSBB., § 820 HGB. aufgeführten Beispielen finden sich manche, wie z. B. Blitz, Feuer, Erdbeben, von denen ein Gut ebenso wohl auf dem Lande wie auf der See betroffen werden kann. Das hat auch der Senat, wie gegenüber den Angriffen Ritters, das Recht der Seeversicherung §. 467, bemerkt werden mag, bei Erlaß seines Urtheils in RÖB. Bd. 101 S. 330 keineswegs verkannt. Wenn dort von den dem Betriebe der Seeschifffahrt „eigentümlichen“ Gefahren gesprochen wird, so zeigt der Zusammenhang, namentlich die Erörterung am Eingang der Urteilsgründe, daß damit nicht der Sinn verbunden sein soll, den Ritter diesen Worten beilegt. Zweifel, ob eine Gefahr unter die Seeversicherung fällt, müssen auf Grund der Verkehrsanschauung, wie sie in den beteiligten Kreisen zur Zeit des Abschlusses des Versicherungsvertrags geherrscht hat, gelöst werden. Es kann danach zwar nicht darauf ankommen, ob die Vertragsschließenden damals an eine bestimmte Gefahr gedacht haben; was aber niemals und nirgends als eine der Seeschifffahrt drohende Gefahr betrachtet worden ist, kann auch nicht als unter die Seeversicherung fallend gerechnet werden. Diesem Gedanken hat der Senat schon am Schlusse der Urteilsgründe seiner mehrerwähnten Vorentscheidung Ausdruck verliehen, und daran ist auch jetzt festzuhalten. Die Nothafenladungsverordnung aber, die nur unter dem ungewöhnlich schweren Drucke der Waffenstillstandsbedingungen und auf Grund einer eigenartigen Verkettung von außerordentlichen, dem normalen Schifffahrtsbetriebe fremden Verhältnissen im Interesse der Gesamtlage Deutschlands erlassen ist und sich gegen die eigenen Landesangehörigen und ihr Vermögen richtet, unterscheidet sich wesentlich von allen Gefahren, welche die Seeschifffahrt nach allgemeiner Vorstellung und Erfahrung mit sich bringt. Sie ist ein Ereigniß, wie es in der Weltgeschichte bisher noch nicht vorgekommen ist und möglicherweise auch nicht wieder vorkommen wird. Ohne sie wäre aber der Verlust der Klägerin nicht eingetreten. Es läßt sich daher nicht sagen, daß er durch eine Gefahr der Seeschifffahrt verursacht worden ist. Eine andere Beurteilung wäre auch nicht gerecht-

fertigt, wenn, wie die Klägerin behauptet hat, bereits zur Zeit des Abschlusses der Versicherungsverträge im Februar 1919 in Zeitungen davon die Rede gewesen sein sollte, daß über die Nothafenladungen durch das Reich in irgenbeiner Weise verfügt werden könnte. Selbst wenn dabei gerade an einen Eingriff gedacht worden sein sollte, wie ihn später die B.D. vom 13. Juni 1919 gebracht hat, würde dieser doch nach der Verkehrsanschauung als eine der Seeschifffahrt fremde Gefahr erachtet werden müssen. Es kann nicht anerkannt werden, daß das, was über die Auffassung der Hamburger Versicherer vorgebracht worden ist, dem entgegensteht.

Gehörte danach der Erlaß der Nothafenladungsverordnung nicht zu den Gefahren, gegen welche die Allg.S.V. von 1867 Schutz zu gewähren bestimmt sind, so wird das streitige Versicherungsinteresse grundsätzlich auch nicht durch die hier maßgeblichen, ausdrücklich auf die Allg.S.V. Bezug nehmenden „Seevericherungspolice“ gedeckt. Es müßten daher schon ganz besondere Umstände vorliegen, wenn angenommen werden sollte, daß die zwischen den Parteien abgeschlossenen Versicherungsverträge, obgleich sie in den Seevericherungspolice beurkundet sind, doch eine Gefahr mitumfaßt hätten, die, wie der Erlaß der Nothafenladungsverordnung, nicht zu den Gefahren der Seeschifffahrt gehört. Das hat das Berufungsgericht ohne Gesetzesverletzung verneint. Insbesondere genügte es dazu nicht, wenn, wie die Klägerin behauptet hatte, bei Abschluß der Verträge zwischen den Parteien besprochen worden sein sollte, daß „die Versicherung für alle möglichen Fälle behördlicher Maßnahmen genommen werde“. Denn, wie das Berufungsgericht zutreffend bemerkt, läßt eine solche Abrede nicht erkennen, daß die Parteien trotz des Abschlusses von Seevericherungsverträgen auch behördliche Maßnahmen unter Versicherung bringen wollten, die nicht zu den Gefahren der Seeschifffahrt gehörten.