

90. Zum Begriff der „Veränderung der versicherten Reise“ im Sinne des § 60 Abs. 2 der Allg. Seeverficherungsbedingungen von 1867 und des § 813 Abs. 2 HGB.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 28. März 1923 i. S. Baltic-Verfich.-A.-G. (Wekl.) w. S. (H.). I 646/22.

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

Laut Police vom 12. April 1920 hat die Beklagte für Rechnung, wen es angeht, 481 Ballen Flachß im Dampfer „Irmgard“ für die Reise von Memel nach Dünkirchen mit Umladung in Hamburg auf direktes Durchgangskonnoffement nach den Allg. Seeverficherungsbedingungen v. 1867 (AEBB.) mit den auf der Police angegebenen Abänderungen und Zusätzen in Versicherung genommen. Die versicherte Ware wurde auf Grund des Durchgangskonnoffements der Reederei M. & Co. vom 14. April 1920 mit dem Dampfer „Irmgard“ verschifft. In Hamburg wurden die Güter von der Reederei M. & Co. dem der Reederei W. & Co. gehörigen Dampfer „Margarit“ laut Konnoffement vom 23. April 1920 übergeben. Dieß Konnoffement enthält die Klausel „Goods to be delivered against through-bill of lading per S/S Irmgard dated Memel 14./4. 1920“. Beide Konnoffemente lauten an Order. Der Dampfer „Margarit“ kam am 30. April 1920 in Dünkirchen an. Nachdem er dort von den versicherten Ballen 59 Stück an Land gesetzt hatte, wurde eine weitere Lösung der Ladung durch den Ausbruch eines Hafnarbeiterausstandes verhindert.

Der Dampfer nahm daher die an Land gebrachten Ballen wieder an Bord und verließ am 12. Mai 1920 zwecks Vermeidung einer weiteren Verzögerung der Löschung auf Anordnung seiner Reederei den Hafen von Dünkirchen. Er fuhr nach Havre und löschte dort die Ladung in einen von der Reederei W. & Co. gepachteten Raisschuppen. Dort wurden am 23. Mai 1920 die versicherten Güter durch ein ausgebrochenes Feuer teils vernichtet teils beschädigt. Der Kläger ist im Besitze der Versicherungspolice sowie der Konnossemente vom 14. und 23. April 1920 und verlangt auf Grund dieser Urkunden von der Beklagten den Ersatz des Schadens. Die Beklagte behauptet, daß die Versicherung den hier fraglichen Unfall nicht mitumfasse.

Die Vorinstanzen erklärten den Klagenanspruch dem Grunde nach für berechtigt. Die Revision der Beklagten hatte Erfolg.

Gründe:

Der Dampfer Margaux hat nach dem oben bezeichneten Löschungsversuch in Dünkirchen die ganze hier fragliche Ladung in dem ihm von seiner Reederei angewiesenen neuen Bestimmungshafen Havre gelöst. Daß die fraglichen Güter im Sinne des Zusatzes zu § 73 UGB. von dem Destinatar entgegenzunehmen waren, ist von keiner Seite bestritten. Bei dieser Sachlage hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß der Vorgang in Dünkirchen nicht als eine Löschung oder Lagerung der 59 Ballen im Sinne des maßgeblichen Versicherungsvertrags zu erachten ist, und daß auch hinsichtlich dieser Ballen für die im Zusatz zu § 73 vorgesehene zehntägige Frist nur die Löschung und Lagerung der ganzen Ladung in Havre in Betracht kommt.

Des weiteren hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß die Reederei des Dampfers Margaux, als sie die Güter in dem von ihr gemieteten Raisschuppen in Havre einlagerte, nicht als Vertreterin des Klägers für die Entgegennahme der Güter im Sinne des Zusatzes zu § 73 gehandelt hat, und daß daher die 10 Tage, um welche die Versicherungsbauer nach der oben genannten Vorschrift über den Zeitpunkt des Anlandgelangens der Güter hinaus bis zu ihrer Empfangnahme durch den Destinatar erstreckt wird, beim Eintritt des Unfalls noch nicht abgelaufen waren. . . .

Laut Versicherungspolice vom 12. April 1920 war die Ladung versichert für eine Reise von „Nemel nach Dünkirchen mit Umladung in Hamburg auf direktes Durchgangskonnossement“. Danach war im Verhältnis zwischen dem Versicherer und dem Versicherten die Versicherungsreise grundsätzlich in Dünkirchen beendet. Wenn nach dem Durchgangskonnossement und dem dort in Bezug genommenen Lokalkonnossement ein anderer Bestimmungshafen in Frage kommen konnte, so war dies an sich im Verhältnis des Versicherers zum Versicherten

ohne Bedeutung, da die bloße Erwähnung des direkten Durchgangskonnoffements in der Versicherungspolice seinen Inhalt und den des Lokalkonnoffements nicht in einer die Beklagte belastenden Weise zum Bestandteil des Versicherungsvertrags gemacht hat. Unter diesen Umständen liegt die Annahme nahe, daß die versicherte Reise ihr Ende erreicht hatte, als das Schiff nach Ankunft in dem in der Versicherungspolice angegebenen Bestimmungshafen Dünkirchen diesen Hafen wieder verließ, um nach Havre zu fahren und dort die versicherte Ladung zu löschen. Inbesseren kann dies dahingestellt bleiben. Denn auch wenn mit dem Berufungsgericht davon ausgegangen wird, daß ein Fall des § 60 Abs. 2 A. S. B. vorliegt, daß nämlich, bevor die Reisegefahr ihr Ende erreicht hat, die versicherte Reise durch die Wahl eines anderen als des im Versicherungsvertrag vereinbarten Bestimmungshafens verändert worden ist, wird der streitige Unfall von der durch die Beklagte übernommenen Versicherung nicht gedeckt.

Die Annahme des Berufungsgerichts, daß ein Notfall im Sinne § 60 Abs. 2 nicht vorliegt, ist in der Revisionsinstanz nicht bemängelt und gibt zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. Dagegen kann sich die Beklagte mit Erfolg darauf berufen, daß die Veränderung der Reise durch die Beförderung der Ware von Dünkirchen nach Havre vom Kläger im Sinne des § 60 Abs. 2 genehmigt ist.

Der Kläger erhebt Ansprüche aus der Police vom 12. April 1920, nach welcher die Versicherung genommen ist für Rechnung, wenn es angeht. Daß er der so durch die Police gedeckte Versicherte sei, begründet der Kläger ausschließlich mit dem Besitze der an Order lautenden Konnoffemente des Dampfers Tringard vom 14. und des Dampfers Margaur vom 23. April 1920. Der Kläger muß also auch in seinen rechtlichen Beziehungen zu der Beklagten den Inhalt dieser Konnoffemente gegen sich gelten lassen, einerlei, ob er, wie die Revision behauptet, den die Konnoffementsladung betreffenden Frachtvertrag mit der Reederei des Dampfers Tringard, der Firma M. & Co., geschlossen hat oder nicht. Nun ist nach dem Konnoffement des Dampfers Tringard (wie auch in der Police vom 12. April 1920) die Umladung der versicherten Güter in Hamburg vorgesehen und das genannte Konnoffement enthält in der Regel IV die Vorschrift, daß die betreffende Weiterbeförderung der Güter den Bedingungen des Lokalkonnoffements der mit der Weiterbeförderung seitens der ersten Reederei, der Firma M. & Co., betrauten zweiten Reederei, der Firma B. & Co., unterworfen ist. Das danach maßgebliche Lokalkonnoffement der Firma B. & Co. vom 23. April 1920 ermächtigt laut Regel X den Schiffer, wenn er glaubte, durch Streit an einer ordnungsmäßigen Lösung der Ware im Bestimmungshafen verhindert zu sein, einen anderen ihm geeignet erscheinenden Hafen aufzusuchen und dort zu

löfchen. War aber der Schiffer oder die Reederei des Dampfers Margaur zu einer solchen Veränderung der Reife dem Kläger gegenüber berechtigt, der seine Ansprüche auf Empfangnahme der Ware aus dem Schiff ausschließlich auf die fraglichen Konnossemente stützt, so ist diese Reifeveränderung auch mit seiner Genehmigung im Sinne des § 60 Abs. 2 erfolgt.

Zu Unrecht beruft sich demgegenüber der Kläger auf die Zusatzbestimmungen zu § 27 AEWB. Die dort erwähnten Freizeichnungen der Reeder sollen, auch wenn dadurch die nach § 27 dem Versicherer zustehenden Rechte beeinträchtigt werden, das Verhältnis zwischen Versicherer und Versicherten grundsätzlich nicht berühren. Damit soll aber, wie aus Satz 2 des Zusatzes zu § 27 ebenda erhellt, in keiner Weise der Gefahrenkreis vergrößert werden, den der Versicherer auf Grund der Versicherungspolice übernommen hat. Innerhalb dieses Gefahrenkreises bleibt der Versicherer aus der Police verhaftet, wenn er auch durch die Freizeichnungsklausel im Konnossement seinen Anspruch gegen den Versicherten auf Abtretung der Forderung gegen den Reeder verliert. Gestattet aber das Konnossement dem Reeder eine neue oder veränderte, von der Police nicht gedeckte Reife, so ist der Gefahrenkreis überschritten, und die Konnossementsklausel greift gegenüber der Police nicht durch. Wenn danach, wie hier, der Versicherer für einen Unfall nicht einzustehen hat, der nach einer vom Versicherten genehmigten Veränderung der Reife eingetreten ist, so kann diese Genehmigung sehr wohl aus dem Inhalte der für die Legitimation des Versicherten maßgeblichen Konnossemente entnommen werden. Denn die für die erwähnte Genehmigung in Betracht kommenden Konnossementsbestimmungen fallen nicht unter die im Satz 1 des Zusatzes zu § 27 behandelten Freizeichnungen, durch welche die dem Versicherer nach § 27 zustehenden Rechte berührt werden.