

79. Was ist bei einer Versicherung „für behaltene Ankunft“ des Schiffes unter Totalverlust im Sinne von § 120 Abs. 2 der Allgemeinen Deutschen Seeverficherungs-Bedingungen von 1919 (A.D.S.) zu verstehen?

I. Zivilsenat. Urk. v. 12. Januar 1927 i. S. S. (Rl.) w. Albingia (Bekl.). I 170/26.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin hatte den Motorsegler „Seewolf“ von dessen Reederei in der Weise gechartert, daß sie mit der Reederei einen Frachtvertrag über die Verfrachtung des Schiffes im ganzen eingegangen war. Im Hinblick auf diesen Frachtvertrag schloß die Klägerin mit der Beklagten gemäß der Reispolize vom 24. April 1924 eine Versicherung „auf behaltene Ankunft“ dieses Schiffes ab für eine Reise von Hamburg nach Dieppe und zurück von Antwerpen nach Hamburg. Das in der Polize auf 250 £ taxierte Interesse der Klägerin bestand in dem Unterschied zwischen der Konnossements- und der Charterfracht.

Die Polize enthielt folgende Klausel:

Diese Versicherung validiert frei von *havario grosse* und *particulière*, während der ganzen Dauer der Versicherung validiert die Gesamtversicherung auf behaltene Fahrt bzw. behaltene Ankunft des Motorschiffes bzw. auf Interesse, gleichviel welcher Art. Der durch diese Versicherung gedeckte Betrag soll stets voll gedeckt sein und mit 100% als Totalschaden bezahlt werden, falls das Schiff auf der obigen Reise total verloren geht oder wegen Seeschadens kondemniert wird.

Im übrigen sollten nach der Polize die „Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen“ von 1919 gelten.

Die Reederei hatte für die fragliche Zeit keine Kaskoversicherung auf das Schiff genommen. Während der von der Klägerin versicherten Reise entstand im Hafen von Dieppe Feuer auf dem Schiff. Um dieses zu löschen, wurde das Schiff versenkt und nachher wieder gehoben. Da die Reederei die dadurch entstandenen Rettungs- und Feuerlöschkosten nicht bezahlte, wurde das Schiff von den Gläubigern mit Arrest belegt und im Oktober 1924 versteigert.

Die Klägerin meint, daß danach der Versicherungsfall gegeben sei, und hat einen Teilbetrag der Versicherungssumme eingeklagt. Die Beklagte hat das Vorliegen eines Versicherungsfalles bestritten.

Der erste Richter gab der Klage statt. Der zweite Richter wies die Klage ab und stellte auf die Widerklage der Beklagten fest, daß der Klägerin keine Ansprüche aus der Versicherung zuständen. Die Revision der Klägerin wurde zurückgewiesen.

Gründe:

Es handelt sich um die Versicherung von Nebeninteressen, welche die Klägerin als Charterer des Schiffes, d. h. im vorliegenden Fall als Befrachter des ihr von der Reederei im ganzen verfrachteten Schiffes, genommen hat. Nach der Versicherungspolize vom 24. April 1924 und § 120 Abs. 2 der maßgeblichen A.D.S. von 1919 ist der Umfang der von der Beklagten als Versicherer übernommenen Gefahr beschränkt. Und zwar geht diese Beschränkung dahin, daß der Versicherungsfall nur dann gegeben ist, wenn das Schiff auf der Versicherungsreise total verloren geht (Totalverlust des Schiffes). Mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, daß in einem solchen Fall, wo durch die hier geltenden besonderen Klauseln, vornehmlich durch die Klausel „auf behaltene Fahrt bzw. be-

haltene Ankunft des Motorschiffs“ die Versicherung umgrenzt ist, ein Totalverlust nicht schon dann vorliegt, wenn der versicherte Nebeninteressent wegen Arrestierung und Verkaufs des Schiffes auf der Versicherungsreise keine Aussicht auf die behaltene Ankunft des Schiffes hat.

Das deutsche Seeversicherungsrecht hat von jeher unter Totalverlust des Schiffes grundsätzlich nur den wirklichen Totalverlust (actual total loss) verstanden und diesen nur auf den Fall ausgedehnt, daß das Schiff dem Versicherungsnehmer ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen ist. Dagegen hat es eine weitere Ausdehnung entsprechend dem im englischen Recht geläufigen Begriff des fingierten Totalverlustes (constructive total loss) abgelehnt (§ 854 HGB.; Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 (A.S.B.) § 109; Voigt, Seeversicherungsrecht S. 636). Dies ist auch der Standpunkt der U.S. von 1919. Wenn § 120 U.S., der die Versicherung „für behaltene Ankunft“, „für behaltene Fahrt“ regelt, in Absatz 2 den Fall erwähnt, daß das Schiff total verloren geht, so ist nicht ersichtlich, daß dort unter Totalverlust des Schiffes etwas anderes zu verstehen ist als in § 71 ebenda (vgl. auch U.S. §§ 123, 91). Vielmehr wird in den U.S. mit einem feststehenden und einheitlichen Begriff des Totalverlusts des Schiffes gerechnet, wie er in § 71 bei Regelung der Kaskovericherung näher dargelegt ist. Diese Regelung zeigt aber, daß von einem Totalverlust des Schiffes im Sinne der U.S. immer nur dann die Rede sein kann, wenn das Schiff total verloren gegangen oder dem Verfügungsberechtigten ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen ist.

Allerdings gelten im Falle von Versicherung des imaginären Gewinns oder der bei Ankunft der Güter am Bestimmungsort zu verdienenden Provision die Güter auch dann als total verloren, wenn sie aus anderen Gründen als infolge eines Totalverlusts den Bestimmungsort nicht erreichen (U.S. § 103 Abs. 1, § 104). Dies beruht aber — ebenso wie die Bestimmungen der A.S.B. §§ 111, 112, HGB. §§ 856, 857 (vgl. auch Siebeking in der Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft Bd. 6 S. 605) — auf einer Sondervorschrift, die sich auf die genannten Einzelfälle beschränkt und aus der keine Rückschlüsse auf den grundsätzlich geregelten Begriff des Totalverlusts des Schiffes bei Versicherung „auf (für) behaltene Ankunft“ und „auf behaltene Fahrt“ gezogen

werden dürfen (U.D. § 120; Versicherungspolize vom 24. April 1924). Wollte man den grundsätzlichen Begriff des Totalverlusts des Schiffes (wirklicher, effektiver Totalverlust) ausschalten und einen Totalverlust im Sinne der Polize annehmen, sobald nur der als Versicherer von Nebeninteressen auftretenden Klägerin (Interesseversicherung) die Aussicht auf Wiedererlangung des Schiffes genommen ist, so würde dies die Einführung eines den U.D. in diesem Umfange fremden Begriffes „fingierter Totalverlust“ bedeuten (Siebeking a. a. O.; Ritter, Das Recht der Seeversicherung, § 71 Anm. 47). Im vorliegenden Falle war die Klägerin, die zu dem Motorsegler im Verhältnis der Befrachterin eines Schiffes im ganzen stand, nicht zur Verfügung über das Schiff berechtigt (§§ 557ff. HGB.). Trotz des zwischen der Reederei und der Klägerin vereinbarten Frachtvertrags war das Schiff in der Verfügungsgewalt der Reederei geblieben, in deren Diensten Schiffer und Schiffsmannschaft standen. Zutreffend hat das Berufungsgericht weiter ausgeführt, der Totalverlust eines Schiffes erfordere hier nicht nur, daß das Schiff der Reederei ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen sei, sondern auch daß dies durch ein seeversicherungsrechtliches Ereignis, d. h. durch ein Ereignis erfolgt sei, das geeignet ist, unter die Seeversicherung zu fallen. Das Berufungsgericht hat letzteres verneint, da versicherungsrechtlich nicht das auf dem Schiff entstandene Feuer und der wegen der Feuerlösch- und Rettungskosten über das Schiff verhängte Arrest den Verkauf und damit den Verlust des Schiffes veranlaßt habe, sondern die Nichtbefriedigung der Gläubiger jener Forderungen durch die Reederei. Das Unterlassen dieser Zahlung habe aber mit den Gefahren der Seeschifffahrt in keinerlei Zusammenhang gestanden. Auch diese Erwägungen des Berufungsgerichts enthalten keinen Rechtsirrtum. Das Feuer und der Arrest hätten nicht zum Verkauf des Schiffes geführt, wenn nur die Reederei bereit und imstande gewesen wäre, die erwähnten Kosten zu bezahlen. Diese Nichtzahlung war also die maßgebliche nächste Ursache des Verkaufs, während das Feuer und der Arrest nach den Feststellungen des Berufungsgerichts keine Wirkungen hatten, die unvermeidlich zum Verkauf des Schiffes führen mußten. Somit kommt bei Anwendung der Grundsätze über Verursachung, wie sie die U.D. und das sonstige deutsche Seeversicherungsrecht beherrschen, als schadenstiftendes Ereignis nur

die erwähnte Nichtzahlung in Betracht (Ritter a. a. O. § 28 Anm. 18 flg.). Daß dieses Ereignis nicht zu den von der Seeverversicherung umfaßten Gefahren der Seeschifffahrt gehört, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum dargelegt (§ 778 HGB., AEWB. § 1, UDS. § 1, Ritter a. a. O. § 28 Anm. 11 flg.).

Die vom Berufungsgericht erwähnten Ausführungen in RGZ. Bd. 47 S. 173 und Bd. 83 S. 166 können hier schon um deswillen nicht ohne weiteres herangezogen werden, weil es sich im vorliegenden Fall um eine nach den UDS. von 1919 zu beurteilende Versicherung handelt, während von jenen Entscheidungen die eine auf die AEWB. von 1867, die andere auf das Handelsgesetzbuch gestützt ist. Außerdem handelt es sich in dem in RGZ. Bd. 83 S. 166 erörterten Falle nicht um eine Versicherung „auf behaltene Ankunft“ (vgl. dort S. 171). Aber auch abgesehen hiervon können die in den beiden genannten Entscheidungen aufgestellten Rechtsgrundsätze, soweit sie mit vorstehenden Darlegungen nicht zu vereinen sind, nicht aufrechterhalten werden.