

6. Begriff des Wortes „unterwegs“ in Art. 835 S.G.B.

I. Civilsenat. Urt. v. 26. April 1884 i. S. Vaterländ. Transport-
versicherungs-Aktiengesellschaft (Bekl.) w. Neuvorpommerschen Schiffs-
versicherungsverein (kl.). Rep. I. 88/84.

- I. Landgericht Elberfeld.
- II. Oberlandesgericht Köln.

Die Parteien hatten einen Rückversicherungsvertrag dahin abgeschlossen, daß der klagende Verein für einen Teil seiner Risiken bei der Beklagten Rückversicherung nahm. §. 7 dieses Vertrages lautet:

Die Reassuranden werden stets bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres des Neuborpommerschen Schiffsversicherungsvereines (am 31. März) geschlossen, gelten jedoch, insoweit zu diesem Zeitpunkte die betreffenden Schiffe unterwegs sind, als verlängert bis zur Ankunft im nächsten Bestimmungshafen, nach Maßgabe des Art. 835 H.G.B. Die in solchem Falle zu zahlende Zeitprämie wird halbmonatlich berechnet, wobei angefangene 15 Tage für voll gelten.

Das bei dem klagenden Vereine mit 36 000 *M* versicherte, von diesem nach dem vorstehenden §. 7 bis zum 31. März 1881 rückversicherte Schiff Johannes hatte in Fort Liberty auf St. Domingo eine nach Falmouth bestimmte Blauholzladung eingenommen und ging von dort am 25. März 1881 in See nach Port Haity, um dort auskariert zu werden, was in Fort Liberty in Ermangelung einer zuständigen Behörde nicht geschehen konnte. Am 28. März erhielt das Schiff in Port Haity die Auskariierung, mußte aber wegen Desertion einiger seiner Leute bis zum 2. April dort liegen bleiben. Am 2. April 1881 segelte es ab, geriet in der folgenden Nacht auf Grund und ging verloren. Der klagende Verein ersetzte dem Versicherten den Schaden mit 35 953,67 *M* und fordert jetzt von der Beklagten die Zahlung von 19 974,26 *M*.

Das Landgericht erkannte nach dem Klagantrage, das Oberlandesgericht wies die Berufung der Beklagten zurück. Die gegen das Berufungsurteil von der Beklagten eingelegte Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Alles Thatsächliche ist unstreitig. Zwar erhellt nicht, in welcher Weise das Schiff Johannes bei dem klagenden Vereine versichert war, ob für die Reise oder auf Zeit, es ist dies aber auch gleichgültig. Es handelt sich nur um die Interpretation des §. 7 des Rückversicherungsvertrages, und diese löst sich auf in eine Interpretation des Art. 835 H.G.B. Es fragt sich: was heißt dort „unterwegs“, und war daher der Johannes am 2. April im Sinne dieses Artikels „unterwegs“?

Vorauszuschicken ist folgendes. Veranlassung zur Bestimmung des Art. 835 mag die Ermägung gegeben haben, daß, wenn ein auf

Zeit versichertes Schiff verschollen ist und bis Ablauf der Versicherungszeit über dasselbe keine Nachrichten eingegangen waren, nicht zu ermitteln ist, ob der Untergang noch in die Versicherungszeit gefallen ist oder nicht. Nur für diesen Fall sind in früheren Gesetzgebungen Bestimmungen enthalten. Siehe z. B. §. 2175 U.R.N. II. 8, Code de commerce Art. 376.

Aber in Betracht kommen auch noch andere Umstände. In den Protokollen der Handelsgesetzbuchskonferenz (S. 3239) wird darauf Gewicht gelegt, daß es nicht leicht sei, eine neue Versicherung auf ein Schiff zu erlangen, von dessen Aufenthalt keine bestimmten Nachrichten gegeben werden konnten. Zu berücksichtigen ist auch der Fall, daß der Versicherte der Ansicht ist, eine anzutretende Reise werde noch innerhalb der Versicherungszeit beendet werden, aber ein unvorhergesehenes Ereignis eintritt, welches die Reise über diese Zeit hinaus verlängert. Überhaupt ist nur infolge der Bestimmung des Art. 835 a. a. O. die vollständige Ausnützung einer auf Zeit geschlossenen Versicherung möglich. Jedenfalls aber würde es irrtümlich sein, wenn man die erwähnte Hauptveranlassung zu jener Bestimmung zur Interpretation der Bestimmung in der Art. 835 benützen wollte, daß man die Verlängerung der Zeitversicherung nur dann eintreten ließe, wenn der Versicherte bei Ablauf der Versicherungszeit über das Schiff keine Nachrichten hat bzw. haben kann. Die Bestimmung findet ebenfalls Anwendung, wenn der Rheder zur kritischen Zeit den Aufenthalt des Schiffes kennt, z. B. weiß, daß es in einem Nothafen liegt, oder daß es als vorübergefahren signalisiert ist, oder daß es kurz vorher den Heimatshafen verlassen hat und noch auf dem Fluß sich befindet u. s. w.

Nicht außer acht zu lassen ist auch, daß, wenngleich die Bestimmung zunächst als zur Sicherung des Rheders gegeben sich darstellt, doch auch der Versicherer bei derselben wesentlich interessiert ist, indem dieser mit dem Eintritte der Verlängerung die Prämie erwirbt. Das Interesse des Versicherers wird anerkannt im zweiten Satze des ersten Absatzes des Art. 835 H.G.B. Der Rheder kann den Eintritt der Verlängerung nur ausschließen, solange das Schiff noch nicht unterwegs ist.

Für die Interpretation selbst ist nun aber von größter Bedeutung das Allegat des Art. 827 a. a. O. Durch dasselbe ist der gesetzliche Sinn des Wortes „unterwegs“ präzisiert. Art. 827 H.G.B. stellt den

Begriff der Versicherungsreise fest. Diese beginnt mit der Einnahme der Ladung oder des Ballastes und endet mit der Löschung. Nur wenn weder Ladung noch Ballast einzunehmen ist, beginnt die Versicherungsreise mit der Abfahrt. Von diesem Begriffe geht der Gesetzgeber in Art. 835 a. a. D. aus. Ob dies nicht auch dann anzunehmen sein würde, wenn das Allegat fehlte, kann dahingestellt bleiben, die Bezugnahme auf Art. 827 H.G.B. beseitigt in dieser Beziehung jeden Zweifel.

Diese Ansicht wird auch von Voigt vertreten. Bei Besprechung des „Revidierten allgemeinen Planes hamburgischer Seeversicherungen“ (im Neuen Archiv für Handelsrecht Bd. 4 S. 198 Note d.) zu §. 51 des Planes, der sich an Art. 835 H.G.B. anschließt, welcher selbst das Wort „unterwegs“ aus §. 51 des Hamburger Planes von 1857 entnommen hat, sagt Voigt:

„Das Wort „unterwegs“ in Art. 51 hat zu Meinungsverschiedenheiten Veranlassung gegeben. Diesen ist jetzt vorgebeugt, da der affekuranzrechtliche Begriff des „Unterwegssein“ durch den Art. 827 H.G.B. festgestellt worden ist. (Ein Schiff ist „unterwegs“ von dem Zeitpunkte an, wo mit der Einnahme der Ladung oder resp. des Ballastes angefangen wird, eventuell, wo das Schiff abfährt, bis zum Ende der Löschung der Ladung resp. des Ballastes am Bestimmungsorte.)“

Man kann gegen diese Auslegung nicht einwenden, daß es gegen den natürlichen Sinn des Wortes verstoße, wenn man ein noch im Hafen befindliches Schiff als unterwegs befindlich annehme, denn auch die Auffassung der „Reise“ in Art. 827 H.G.B. stimmt nicht mit dem sonst üblichen Gebrauche dieses Wortes überein. Nach Art. 827 beginnt die Versicherung für eine „Reise“ schon vor dem Antritte der Reise im sonst üblichen Sinne des Wortes und dauert bis nach dem Ende derselben fort. Die Terminologie „Affekuranzreise“ ist auch keineswegs eine ungewöhnliche. Es lag aber nahe, daß man von diesem, sonst so geläufigen Begriffe ausging, wo man aus Utilitätsrücksichten die Verlängerung der Zeitversicherung eintreten ließ; man hängte gleichsam die begonnene Reise an und sah diese Reise in dem Augenblicke als begonnen an, in welchem sie als selbständig versicherte Reise begonnen haben würde.

Auch in der französischen und englisch-amerikanischen Jurisprudenz

wird die Frage nach der Bedeutung von Worten, wie *en cours de voyage*, *at sea*, *on a passage*, wenn dieselben sich in Verlängerungsklauseln finden, erörtert. Daß man dabei zu einem anderen Resultate gelangt (Sirey, 52. 2. 326; Parsons, a treatise on the Law of marine insurance Vol. I No. IX p. 315 Note 1), erklärt sich daraus, daß nach den fraglichen Rechten die Affekuranzreise nicht, wie nach Art. 827 H.G.B. schon mit dem Beginne der Ladung anfängt, kann daher auch nicht gegen die obige Deduktion verwendet werden.

Geht man von der dargelegten Auffassung des Art. 835 H.G.B. aus, so gestaltet sich der vorliegende Fall folgendermaßen:

Die Reise, welche das Schiff *Johannes* in Port Liberty antrat, war keine zusammengesetzte. Das Schiff sollte die ganze eingenommene Ladung und nur diese nach Europa bringen, also unterwegs weder Ladung löschen, noch einnehmen. Der europäische Hafen, nach welchem gemäß den in Falmouth einzuholenden Ordres die Ladung gebracht werden sollte, war daher der Bestimmungshafen, der einzige Bestimmungshafen. Die Reise war folglich angetreten mit dem Beginne der Ladung in Port Liberty. Allerdings sollte das Schiff, um die Ausflarierung zu erhalten, Port Haity anlaufen; allein der Zweck des Anlaufens dieses Hafens war lediglich der, gesetzlichen Vorschriften nachzukommen, welche den Zweck der Reise selbst nicht berühren. Port Haity kann darum ebensowenig als der Bestimmungshafen bezw. der nächste Bestimmungshafen der versicherten Reise angesehen werden, als ein *for orders* anzulaufender Hafen als Bestimmungshafen bezeichnet werden kann.

Hiernach erscheint die gegen das Berufungsurteil eingelegte Revision als unbegründet und war daher unter Verurteilung der Revisionsklägerin in die Kosten dieser Instanz (§. 92 C.P.D.) zurückzuweisen.“