

72. 1. Über die Verpflichtung des See-Versicherungsnehmers zur sorgfältigen Behandlung des Versicherungsrisikos und über den Einfluß dieser Behandlungsweise auf die Leistungspflicht des Versicherers, insbesondere bei Haftungsbeschränkungen der Reederei.

2. Kann sich die Reederei, auch wenn ein sog. reines Konnossement ausgestellt worden ist, auf Vermerke im Kai-Empfangsschein berufen?

Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen §§ 23, 33, 41.

I. Zivilsenat. Urf. v. 20. Februar 1929 i. S. N. (N.) 10. The London Assurance (Bekl.). I 237/28.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.
 II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Firma A. in Hamburg hatte bei der Beklagten eine laufende Police zur Deckung ihrer gesamten Transporte bis zur Höhe von 2000 engl. Pfund. Sie verschiffte laut Konnoissement vom 28. Juli 1925 mit dem Hansdampfer „Schwarzenfels“ neben anderen Frachtgütern eine Kiste Lederwaren (Damen-Handtaschen) im Gewicht von 83 kg von Hamburg nach Bombay und von dort mittels anderer Beförderungsgelegenheit nach Basrah, und zwar wurde die Kiste in Bombay in den Dampfer „Vita“ umgeladen und von diesem nach Basrah gebracht. Dort wurde sie in den Dampfer „Shjan“ umgeladen, der sie nach ihrem endgültigen Bestimmungsort Bagdad schaffte. Über die Versicherung dieser Kiste auf Grund der laufenden Police wurde die Einzelpolice (Separate Policy) vom 28. Juli/4. August 1925 für die Reise ab Lagerhaus (Speicher) der Firma A. in Hamburg bis Lagerhaus (Speicher) des legitimierten Empfängers in Bagdad ausgestellt. Die Versicherung unterstand den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen von 1919 (A.D.S.). In Bagdad wurde über die Güter, zu denen die Kiste mit Lederwaren gehörte, der „Survey Report“ vom 4. November 1925 errichtet, in dem es heißt: „Their external condition was 2 cases broken and 1 case intact. They showed signs of having been tampered with ... The goods were found to be short of contents as per schedule and the cause, after due examination, is attributed to: Theft, in course of transit.“ Es wurde ferner festgestellt, daß die hier in Betracht kommende Kiste nur 381 Handtaschen enthielt, während nach Angabe der Firma A. bei Beginn der Versicherungsreise in der Kiste 865 Stück Damenhandtaschen gewesen sein sollen. Die Firma A. behauptete, daß danach während der Reise aus der Kiste 484 Damenhandtaschen entwendet worden seien. Sie hat ihre Versicherungsansprüche an die Klägerin abgetreten. Diese verlangt jetzt auf Grund des Versicherungsvertrags Schadenersatz wegen der angeblich in Verlust geratenen 484 Damenhandtaschen. Die Beklagte hat den Klagenanspruch nach Grund und Betrag bestritten.

Die Instanzgerichte haben die Klage abgewiesen. Die Revision hatte Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat folgendes ausgeführt. Die Kiste habe schon im Raishuppen in Hamburg Eröffnungsspuren gezeigt. Die Firma A. habe dies gewußt und überdies bestätigt, daß solche Spuren vorhanden seien. Trotzdem habe sie den Auftrag zur Weiterbeförderung der Kiste erteilt. Damit habe sie sich ihre etwaigen Ersatzansprüche aus dem Versicherungsvertrag gegen die Beklagte abgeschnitten. Der Bestätigungsvermerk sei ausgestellt worden von dem Angestellten der Firma A., namens B. Dieser habe auf einem Schiffszettel (richtiger: Rai-Empfangschein) den Vermerk unterschrieben: „Nr. 402 (das war die streitige Kiste) zeigt Eröffnungsspuren; kann so verladen werden.“ Auf solche Weise sei eine Verfolgung der aus der Beraubung der Kiste hergeleiteten Rechtsansprüche gegen die beim Transport tätig gewesenen Schifffahrtsgesellschaften wesentlich erschwert worden. Denn diese hätten sich darauf berufen können, daß die Kiste schon bei ihrer Übernahme verdächtige Spuren gezeigt habe. Sie hätten sich also mit weit mehr Aussicht auf Erfolg verteidigen können, als wenn festgestellt worden wäre, daß die Kiste bei der Übernahme noch ihren richtigen Inhalt gehabt habe. Es handle sich um eine Erhöhung der Gefahrstandspflicht; die Reisegefahr sei insofern erhöht worden, als der Beklagten der ihr nach dem Gesetz zustehende Rückgriff „bis zur Grenze der Unmöglichkeit“ erschwert worden sei. Diese Gefahrerhöhung sei von der Klägerin schuldhaft herbeigeführt worden. Der Versicherte müsse diejenigen Maßnahmen zur Sicherung seiner Ansprüche treffen, die er als ordentlicher Kaufmann vornehmen würde, wenn er nicht versichert wäre. Jeder gewissenhafte Kaufmann würde aber unter den gegebenen Umständen eine Untersuchung der Kiste vor der Verladung auf das Seeschiff vorgenommen haben. Die von der Klägerin vorgeschützte Entschuldigung, daß die Verladung gedrängt habe, sei nicht stichhaltig, da eine nennenswerte Verzögerung durch die Untersuchung der Kiste in Hamburg nicht eingetreten wäre. Die Firma A. müsse für das schuldhafte Handeln des B. einstehen, das dieser begangen habe, als er in ihrer Vertretung die Untersuchung des Inhalts der Kiste trotz Kenntnis der Eröffnungsspuren abgelehnt, ihre Weiterbeförderung mit diesen

Eröffnungspuren angeordnet und den erwähnten Wert auf dem Rai-Empfangsschein unterschrieben habe.

Zu Unrecht wendet demgegenüber die Revision ein, daß von einer den Versicherer befreienden Erhöhung der Gefahrstandspflicht nur im Sinne von § 87 W.D. die Rede sein könne. Nach §§ 23, 33 und 41 W.D. hat der Versicherungsnehmer die Gefahrstandspflicht, die Schadensverhütungsfowie die Schadensabwendungs- und -minderungspflicht. Die Abgrenzung dieser Verbindlichkeiten gegeneinander kann im Einzelfalle Schwierigkeiten machen. Zutreffend weist Ritter, Das Recht der Seeversicherung § 33 Anm. 9 S. 554, darauf hin, daß zwischen der Verpflichtung des Versicherungsnehmers, die Gefahr nicht zu ändern, und seiner Verpflichtung, im Versicherungsfall Schaden abzuwenden und zu mindern, die Verpflichtung liegt, den Eintritt des Versicherungsfalls zu verhindern, wie überhaupt die Verpflichtung zur sorgfältigen Behandlung des Versicherungsrisikos. In R.G.Z. Bd. 83 S. 43/44 handelte es sich nur um ein nach Inhalt und Sinn des Versicherungsvertrags durch die Versicherung gedecktes Risiko. Der Fall war nach den Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes zu beurteilen. Soweit dort abweichende Ausführungen gemacht sein sollten, wären sie auf Fälle der hier fraglichen Art nicht anwendbar.

Die danach bestehende Verpflichtung des Versicherungsnehmers zur sorgfältigen Risikobehandlung — wobei nach § 13 W.D. Treu und Glauben im höchsten Maße zu betätigen sind — kann in der vom Berufungsgericht festgestellten Weise verletzt worden sein. Denn es würde eine Verschlechterung der Rechtslage der Firma A. gegenüber den Transportunternehmern und damit eine Erhöhung des von ihr eingegangenen und grundsätzlich durch die Versicherung gedeckten Transportrisikos bedeuten, wenn der Nachweis eines von den Transportunternehmern zu vertretenden Schadens in der vom Berufungsgericht festgestellten Weise „bis zur Grenze der Unmöglichkeit“ erschwert worden ist. Diese Erschwerung kann nicht nur gegenüber den vom Berufungsgericht besonders erwähnten Schiffahrtsgesellschaften, sondern auch gegenüber dem Unternehmer der Landbeförderung bis zum Raishuppen in Hamburg eingetreten sein. Daß dies auf einem Verschulden des B. beruhen würde und daß für ein solches Verschulden die Klägerin einzustehen hätte, ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum dargelegt worden. Und

zwar gilt dies auch dann, wenn als Maßstab für die Maßnahmen, die ein Versicherungsnehmer zur Sicherung seiner Ansprüche in derartigen Fällen vornehmen muß, nicht schlechthin zu gelten hat, was er als ordentlicher Kaufmann tun würde, falls er nicht versichert wäre, sondern wenn dabei auch noch die besondere Verbindlichkeit in Betracht kommt, die für den Versicherungsnehmer gegenüber dem Versicherer durch den Versicherungsvertrag begründet worden ist. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob die Gefahrstandspflicht grundsätzlich nur bei Verschulden des Versicherungsnehmers verletzt wird.

Aber die so begründete Erhöhung der Gefahrstandspflicht würde hier den Versicherer nur insoweit befreien, als dadurch der Eintritt des Versicherungsfalles oder der Umfang der Leistung des Versicherers beeinflusst worden ist (§ 24 Abs. 2, § 41 Abs. 3 VDS.). Es fragt sich also, in welchem Maß die Durchführung der Ansprüche der Firma A. gegen die Unternehmer des Versicherungsstransports und entsprechend die Durchführung der Rückgriffsansprüche der Beklagten beeinträchtigt worden ist. Dies hängt, wie die Revision mit Recht betont hat, davon ab, wie die Rechtslage der Klägerin den genannten Transportunternehmern gegenüber sein würde, wenn die Erhöhung der Gefahrstandspflicht nicht eingetreten wäre. Nicht anders würde das Ergebnis sein, wenn man annehmen wollte, daß keine Erhöhung der Gefahrstandspflicht im Sinne von §§ 23, 24 VDS. vorliegt, sondern daß die Firma A. nur die allgemeine Verpflichtung nach § 13 VDS. verletzt hat, Treu und Glauben im höchsten Maße zu betätigen. Ein Verstoß gegen letztere Verpflichtung würde die Firma A. der Beklagten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht haben. Dadurch wäre Art und Umfang der Verpflichtung der Beklagten aus dem Versicherungsvertrag in gleicher Weise beeinflusst worden, wie durch ihre Befreiung von der Leistungspflicht nach §§ 24, 23 VDS. Dies könnte die Beklagte nach § 404 BGB. auch der Klägerin gegenüber geltend machen.

Das Konnossement vom 28. Juli 1925 ist ein durchgehendes Konnossement (Durchkonnossement). Es ist gezeichnet für den der Deutschen Hansalinie gehörigen Dampfer „Schwarzenfels“, der von Hamburg nach Bombay bestimmt war. Die Weiterbeförderung der Kiste von Bombay nach Basrah ist in diesem Konnossement vorgelesen und erfolgte mit dem Dampfer „Wita“. Das Durch-

konossement lautet auf Auslieferung der Kiste an den legitimierten Empfänger in Basrah. Von Basrah nach Bagdad wurde die Kiste weiter versendet mit dem Dampfer „Fhsan“ auf Grund eines von dem Durchkonossement an sich nicht berührten Beförderungsvertrags. Ob der Schiffer des Dampfers „Schwarzenfels“ oder wer sonst wegen der Beförderung von Bombah nach Basrah einen Frachtvertrag geschlossen hat, ob und inwieweit dabei die Bestimmungen des Durchkonossements herangezogen worden sind, ob der Schiffer der „Wita“ ein Sonderkonossement ausgestellt hat, unter welchen Bedingungen die Kiste von Basrah an Bord des Dampfers „Fhsan“ weiter befördert worden ist, über alles dies fehlt es an jedem tatsächlichen Anhalt. Die Bedingungen des Durchkonossements, insbesondere die auf seiner Vorderseite mit Stempel aufgedruckte Sonderklausel, können nicht ohne weiteres für die Beförderung vom Lagerhaus bis zum Raichuppen in Hamburg und von Basrah nach Bagdad herangezogen werden. Es ist sehr wohl möglich, daß für diese Reiseabschnitte Beförderungsbedingungen maßgebend sind, die anders lauten als die Bedingungen des Durchkonossements und von ihnen unabhängig sind. Auch können für die Reise von Bombah nach Basrah neben dem Durchkonossement besondere Vereinbarungen in Betracht kommen. Andererseits umfaßte die Versicherungsreise laut Einzelpolize vom 28. Juli/4. August 1925 den ganzen Transport der Kiste vom Verlassen des Lagerhauses (Speicher) der Firma A. in Hamburg bis zur Ablieferung im Lagerhaus des legitimierten Empfängers in Bagdad (binnen 30 Tagen nach dem Datum der Löschung), also „von Haus zu Haus“. Es ist deshalb für einen Abschnitt oder mehrere Abschnitte der Versicherungsreise nicht ersichtlich, ob der Umstand, daß der Inhalt der Kiste vor ihrer Übernahme an Bord des Dampfers „Schwarzenfels“ im Hamburger Raichuppen nicht festgestellt worden war und daß P. als Vertreter der Firma A. jene Bescheinigung auf dem Raiempfangschein ausgestellt hatte, eine Gefahrstandsänderung im Sinne der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen bedeutete und ob er auf den Eintritt des Versicherungsfalles oder auf den Umfang der Leistung des Versicherers Einfluß hatte.

Schon aus diesen Gründen muß das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen

werden. Es bedarf daher keines Eingehens auf die von der Revision erörterten Fragen, ob und in welchem Maße die Haftpflicht der Reedereien, soweit sie im Durchkonnoissement geregelt ist, durch die vom Berufungsgericht festgestellte Erhöhung der Gefahrstandspflicht in einer das Rechtsverhältnis der Parteien berührenden Weise beeinflusst ist. Immerhin sei dazu noch folgendes bemerkt. Grundsätzlich geht zwar die mit Stempel aufgedruckte Klausel den formularmäßig gedruckten Bedingungen des Durchkonnoissements vor. Das bedeutet aber keine Aufhebung der formularmäßigen Vorschrift auf Seite 1 des Durchkonnoissements:

„The Owners of the steamer will not be responsible for . . . any package exceeding £ 50 value, unless shipped in sealed packages under special shipping order with value declared thereon, delivered direct to the Master or chiefmate and the Bs/L are signed in accordance therewith.“

Vielmehr hat das Schiff für die Kiste, deren Wert über £ 50 war, weder im ganzen noch zum Teil einzustehen, wenn nicht die Bedingung erfüllt sein sollte, daß die Kiste versiegelt unter besonderer Verschiffungsbefehl mit darauf erklärter Wertangabe verschifft, direkt an den Kapitän oder seinen Vertreter übergeben und das Konnoissement entsprechend gezeichnet war. Sollte dieser Bedingung entsprochen sein, so wäre nach der auf das Durchkonnoissement aufgestempelten Klausel die Reederei zwar grundsätzlich für die Kiste haftbar, aber keinesfalls über den Betrag von 500 Rupien hinaus. Beide Haftungsbeschränkungen, sowohl die gedruckte über einen Kollowert von mehr als £ 50 als auch die im Stempelaufdruck enthaltene, gehen nicht über das verkehrsübliche Maß im Sinne von § 87 W.D. hinaus. Sie gelten aber an sich nur für den vom Durchgangskonnoissement umfaßten Abschnitt der Versicherungstreife.

Die Revision verweist ferner darauf, daß sich der Vermerk des B. auf einem Kai-Empfangschein (receipt) befinde, der nur für die Hamburger Kaiverwaltung bestimmt gewesen sei, und daß trotz dieses Vermerkes das Durchkonnoissement als sog. reines Konnoissement ausgestellt worden sei. Damit ist aber der Beklagten nicht ohne weiteres die Möglichkeit genommen, sich auch für die eigentliche Konnoissementstreife auf die hier erörterte Gefahrstandserhöhung zu berufen. Die Konnoissementsbescheinigung, daß die Kiste „in outward good order and condition“ an Bord des Dampfers

„Schwarzenfels“ gekommen sei, verpflichtete allerdings grundsätzlich die Reederei des Schiffes, die Kiste in derselben äußeren Verfassung (nach Regel XIV des Durchkonossements gelten „Gewicht, . . . Inhalt . . . , wenngleich im Konnossement erwähnt, als dem Schiffer unbekannt“) in Bombay von Bord des Schiffes an die zuständige Stelle zu übergeben (nach der Regel X Abs. 3 ist „bei Gütern in Durchfracht . . . die Verantwortung der Reederei auf ihre eigene Linie beschränkt“). Diese Gewährleistungshaftung (Schaps Seerecht § 651 Anm. 4a flg.) bedeutet aber nicht, daß die Reederei im Verhältnis zum Ablader und Befrachter, der Firma U., in jeder Beziehung so zu behandeln ist, als ob die Kiste keine Eröffnungsspuren gehabt hätte. Nach Regel II des Durchkonossements haftet die Reederei für Diebstahl nur, wenn er von der Schiffsmannschaft begangen ist. Dies hat der legitimierte Konnossements-Inhaber zu beweisen, wenn er deshalb die Reederei in Anspruch nehmen will. Bei dieser Beweisführung hat die Zeichnung des reinen Konnossements für die Reederei nicht zur Folge, daß der wirkliche Zustand, in dem sich die Kiste bei ihrer Übernahme durch das Schiff befand, überhaupt nicht in Betracht kommt; sondern dieser wirkliche Zustand und die darüber im Kai-Empfangsschein enthaltene Bescheinigung können sehr wohl den Beweis, daß der Diebstahl durch die Schiffsmannschaft begangen worden sei, erheblich oder, wie das Berufungsgericht meint, „bis zur Grenze der Unmöglichkeit“ erschweren.