

2. Zur Vertragsauslegung nach den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919.

BGB. § 157. Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen von 1919 — ADS. — § 13.

I. Zivilsenat. Urf. v. 28. November 1941 i. S. Hamburg-Süd-amerik. Dampffchiffahrtsges. (Pl.) w. Nordd. Verf.-Ges. (Bekl.), I 48/41.

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

Der Dampfer Bahia Blanca der Klägerin war auf Grund einer vom 1. Januar 1939 ab auf ein Jahr laufenden Zeitversicherung bei der Beklagten gegen Seegefahr für regelmäßige Fahrten zwischen Deutschland und Häfen der Ostküste Südamerikas versichert. Nach der Police waren Reiseabweichungen von dieser Route sowie andere Reisen stets gegen eine nach Billigkeit zu vereinbarende Prämienzulage gedeckt. Nach Ausbruch des Krieges mit den Westmächten vereinbarten die Parteien die Aufhebung der Zeitpolicy. Die Beklagte stellte am 12. September 1939 eine bis zum 2. Oktober 1939 befristete Deckungsnote aus. Danach sollten versichert sein Schiffe, die am 3. September 1939 in einem nicht feindlichen Hafen waren oder noch in einem solchen Hafen eintreffen würden, ferner Schiffe, die am 3. September 1939 in Marinecharter oder Requisition waren. Für letztere sollte die Versicherung nur mit bekannter Beschränkung gelten. Reisen, die bis zum 2. Oktober 1939 einschließlich angetreten wurden, sollten als gedeckt gelten. Für Fahrten sollten die Bedingungen der alten Flottenpolicy der Klägerin gelten und Prämien nach Billigkeit berechnet werden.

In einem Nachtrage vom 7. Oktober 1939, der vorläufige Geltung für einen Monat haben sollte, wurden vom 7. Oktober 1939 ab die Versicherungssummen aller Schiffe auf die Hälfte herabgesetzt. Die Bedingungen der Deckungsnote vom 12. September 1939 sollten bestehen bleiben, soweit sie sinngemäß Anwendung finden konnten. Schiffe, die in Dienst gestellt oder von der Marine requiriert oder gechartert waren, sollten zu vollen Tagen versichert sein, doch sollte die Frage, ob für gecharterte und unter Wehrleistungsgesetz angeforderte Schiffe Deckung bestehe, offenbleiben. Keine der beiden Parteien sollte insoweit neue Rechte erwerben oder alte aufgeben. Für Fahrten sollte wiederum die Prämie nach Billigkeit berechnet werden.

Durch einen weiteren Nachtrag vom 27. Oktober 1939 wurde die Versicherung der stillliegenden Schiffe vom 25. Oktober 1939 ab aufgehoben. Über Fahrten war folgendes bestimmt:

Soweit Schiffe in Fahrt sind oder wieder in Fahrt gesetzt werden, bleibt die Versicherung in Kraft „bzw.“ wird wieder in Kraft gesetzt. Es gelten dann, wie seinerzeit vereinbart, die Bedingungen der alten Flottenpolice der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft; ausgeschlossen ist Dampfer „Cap Arcona“.

Gegenwärtig befinden sich folgende Schiffe in Fahrt (folgen die Namen von fünf Schiffen).

Die Dauer dieser Versicherung für die in Fahrt befindlichen Schiffe ist vorläufig bis zum 31. Dezember 1939 festgelegt.

Es folgte die von der Beklagten hinzugefügte Klausel: „Prämie offen — Haftung status quo“. Die sämtlichen in der Urkunde vom 27. Oktober 1939 als in Fahrt befindlich aufgeführten Dampfer befanden sich, wie den Parteien bekannt war, auf der Reise von Südamerika nach Deutschland.

Im Dezember 1939 fand über die Heimkehrfahrten von Dampfern aus Südamerika ein Briefwechsel der Parteien statt. Die Beklagte schrieb am 20. Dezember 1939 an die Klägerin anlässlich der Verhandlungen über die weitere Verlängerung der Versicherung:

Wir stehen auf dem Standpunkt, daß wir für Blockadebruchsreisen nicht haften, und daß es Sache des Reiches ist, das Risiko zu tragen. Die Fachgruppe Reeder teilt letzteren Standpunkt. Die Fachgruppe Reeder ist auch der Ansicht, daß die Situation eine ähnliche ist für die Abweichungsreisen, welche von Schiffen kurz vor Ausbruch des Krieges ausgeführt sind (Fluchtreisen). Wir vertreten den Standpunkt, daß für diese Reisen die Versicherer gegen Zulageprämien im Risiko sind.

Der ganze Fragenkomplex soll in einer Besprechung mit dem Reichsverkehrsministerium erörtert werden. Wir haben Ihnen unsere bezüglichen Akten zur Verfügung gestellt. Sie werden daraus ersehen haben, daß wir durchaus bereit sind, den ganzen Fragenkomplex in entgegenkommender Weise zu behandeln, und daß wir auch bereit sind, die Angelegenheit weiter in der Schwebe zu lassen. Wir hielten es jedoch für unsere Pflicht, Sie ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, daß wir, wenn wir mit unserem Einwande der Nichthaftung nicht obsiegen, die der Gefahrerhöhung entsprechenden Zulageprämien verlangen können.

Wir bitten Sie, sich zu entscheiden, ob Sie rückwirkend auf Deckung der Blockadebruchreisen verzichten und infolgedessen sowohl die Stammprämie wie eventuell die fällige Zulageprämie einsparen wollen, oder ob die Angelegenheit in der Schwebe bleiben soll, d. h. daß sich unsere gegenseitigen Verpflichtungen erledigen sollen, je nach dem, wie endgültig die Rechtslage geklärt wird.

Die Klägerin erwiderte am 22. Dezember 1939:

Wir haben ohne Präjudiz Kenntnis genommen. Wir können Ihren Standpunkt nicht teilen, daß für die Fluchtschiffe eine Zulageprämie berechtigt ist.

Wir haben uns bemerkt, daß der ganze Fragentkomplex in einer Besprechung mit dem Reichsverkehrsministerium erörtert wird. Die uns freundlich zur Verfügung gestellten Akten haben wir mit Interesse gelesen und behändigen sie Ihnen anbei zurück.

Nach Prüfung haben wir uns entschieden, auf die Deckung der Blockadebruchreisen nicht zu verzichten, weder für die Vergangenheit noch für die Zukunft. Wir werden Ihnen die uns bisher bekannten Schäden der sogenannten Blockadebrecher noch schriftlich aufgeben.

Abgeschrieben beigefügt war Durchschlag eines Schreibens der Klägerin an das Reichsverkehrsministerium vom gleichen Tage. In diesem Schreiben teilte die Klägerin mit, sie stehe zur Zeit mit den Asskuradeuren in Verhandlung über Erneuerung ihrer Ende des Jahres ablaufenden Flottenpolice. Die Asskuradeure hätten sich auf den Standpunkt gestellt, daß sie für den Fall der Rückbeorderung der im Auslande liegenden Schiffe für Blockadebruchreisen nicht hafteten. Für die Klägerin ergebe sich daher die Frage der Deckung des Seerisikos, da sie zahlreiche Schiffe im Auslande habe, die vermutlich noch zurückbeordert würden. Die Klägerin gehe, da zur Zeit eine präzise Deckung bei den deutschen Versicherern nicht möglich sei, von der Voraussetzung aus, daß das Deutsche Reich für die von der deutschen Regierung beorderten Schiffe auch für das Seerisiko neben dem Kriegsrisiko aufkomme.

Durch eine weitere Deckungsnote der Beklagten vom 29. Dezember 1939, die als Deckungsnote für 1940 bezeichnet ist, wurde die Flotte der Klägerin gegen Seegefahr für die Zeit von drei Monaten versichert. Die Versicherung sollte sich dreimal stillschweigend um drei Monate verlängern, sofern nicht von einer Partei einen Monat

vor dem Ablauf der jeweiligen Dreimonatsfrist Änderungswünsche vorgebracht würden. Im übrigen sollte die Versicherung unverändert erneuert werden. Ergänzend wurde Bezug genommen auf den Briefwechsel der Parteien vom 20. und 22. Dezember 1939.

Der Dampfer „Bahia Blanca“ der Klägerin, der am 10. September 1939 in Rio de Janeiro eingetroffen war, trat am 6. Dezember 1939 mit einer bei der Beklagten gegen See- und Kriegsgefahr versicherten Kaffeeladung der Firma Th. W. die Heimreise an. Nach Behauptung der Beklagten wurde die Reise auf Befehl der gleichen deutschen Amtsstelle angetreten, die, wie unstrittig ist, dem Kapitän des Dampfers eine geheime, nach dem vorliegenden Auszug aus dem Schiffsstagebuch erst nach Erreichung der hohen See geöffnete Segelanweisung mitgegeben hatte. Der Dampfer, dem bestimmte Ansteuerungspunkte angegeben waren, geriet auf dem vorgeschriebenen Kurs in der . . .-Straße in Treibeis. Bei dem Versuch, ein Treibeisfeld zu durchfahren, erlitt er so schwere Beschädigungen, daß die Besatzung ihn am 10. Januar 1940 als dem Untergang verfallen aufgeben mußte, weil das eindringende Wasser nicht bewältigt werden konnte. Der Dampfer ging mit der Ladung zugrunde, nachdem die Besatzung, die von einem durch SOS-Rufe herbeigerufenen Fischdampfer übernommen wurde, bei dem Verlassen des Schiffes die Seeventile geöffnet hatte, um das Sinken zu beschleunigen.

Die Klägerin hat vorgetragen: Nachdem die vom 1. Januar 1939 ab laufende Zeitversicherung aufgehoben worden sei, habe die Beklagte durch die für die Reise des Dampfers Bahia Blanca maßgebliche Deckungsnote vom 7. Oktober 1939 für die Dampfer der Klägerin, die sich unter Bruch der feindlichen Blockade auf der Heimreise befunden hätten oder noch heimkehren würden, gegen eine nach Willigkeit zu berechnende Prämie die Kaskoversicherung gegen Seegefahr übernommen. Die über die Schiffsbewegungen ständig unterrichtetete Beklagte habe bei Ausstellung der Deckungsnote gewußt, daß die Heimfahrten der Dampfer mit einer amtlichen Segelanweisung durch nördliche Gewässer führten. Eine Versicherung der Dampfer für andere Fahrten habe nicht in Frage gestanden. Namentlich sei der Beklagten bekannt gewesen, daß die als in Fahrt befindlich aufgeführten 5 Dampfer sich mit amtlicher Segelanweisung von südamerikanischen Häfen auf der Heimreise befunden hätten. Auch der Briefwechsel der Parteien vom 20. und 22. Dezember 1939 lasse

darauf schließen, daß die Beklagte die Kaskoverficherung für die Heimreise übernommen und nur nachträglich über den Umfang des übernommenen Wagnisses Bedenken bekommen habe.

Mit der Klage hat die Klägerin einen Teilbetrag der Versicherungssumme in Höhe von 100000 RM. nebst 5 v. H. Zinsen seit dem 11. Februar 1940 gefordert. Die Beklagte hat unter Bestreiten ihrer Haftung für den Unfall des Dampfers Abweisung der Klage beantragt.

Sie hat vorgetragen: Die Versicherer hätten, nachdem sie von „Blockadebruchreisen“ Kenntnis erlangt hätten, die Auffassung vertreten, daß sich ihre Haftung hierauf nicht erstrecke. Es sei möglich, daß schon vor dem 7. Oktober 1939 mit der Klägerin über Blockadebruchreisen gesprochen worden sei. Hauptanlaß zum Abschluß der Vereinbarung vom 7. Oktober 1939 sei die Stornierung des Liegerisikos gewesen. Gleichzeitig habe die Klägerin die Gelegenheit benutzt, die in der Vereinbarung namentlich aufgeführten Dampfer als „Blockadebrecher“ anzuzeigen. Sinn der Klausel „Haftung status quo“ sei gewesen, der Klägerin auch für den neuen Zeitabschnitt keinen geringeren Schutz zu gewähren, als sie ihn bisher genossen habe. Die Beklagte habe nur haften wollen, wenn bei richtiger Auslegung der alten Police auch Blockadebruchreisen gedeckt gewesen seien. Letzten Endes hätten über die Frage der Haftung die Gerichte entscheiden sollen. Nach der Zeitpolice, auf die durch die Klausel „Haftung status quo“ verwiesen werde, habe die Beklagte nur für Reisen im regelmäßigen Schiffsverkehr gehaftet. Die Reise der Bahia Blanca als „Blockadebruchreise“ und „Polarfahrt“ sei kaufmännisch und nautisch nicht zu rechtfertigen gewesen. Aus dem Rahmen einer üblichen Handelsreise falle ein solches Unternehmen heraus. Für den Verlust des Dampfers müsse das Reich eintreten, weil die Reise auf amtlichen Befehl und nach amtlicher Segelanweisung aus politischen und kriegswirtschaftlichen Gründen im Interesse der Allgemeinheit ausgeführt worden sei. Der vorgeschriebene Kurs habe den Dampfer durch eisgefährdete Seegebiete geführt, obwohl er, da er keine Eisverstärkung und keine Scheinwerferanlage besessen habe, für die Eisfahrt nicht ausgerüstet gewesen sei. Gegenüber den Bestimmungen der Zeitpolice liege daher eine völlige Umgestaltung des versicherten Unternehmens vor. Unter diesen Umständen könne die Deckungsnote vom 7. Oktober 1939 nicht so ausgelegt werden, daß

die Beklagte für die Seegefahr der Blockadebruchreise des Dampfers Bahia Blanca hafte. Mit ihrem Schreiben vom 20. Dezember 1939 habe die Beklagte lediglich der Klägerin das Anerbieten gemacht, sich zur Ersparnis von Prämien der Auffassung der Versicherer anzuschließen. Hierbei habe sie die Klägerin darauf hingewiesen, daß erhebliche Prämienzulagen in Frage kommen würden, wenn die Beklagte mit ihrer Auffassung nicht durchbringen würde. Selbst wenn aber die Beklagte für die Seegefahr der Blockadebruchreise hafte, so sei der Versicherungsfall gleichwohl nicht gegeben, weil die nächste Ursache des Schiffsverlustes Kriegsereignisse gewesen seien. Die Beklagte hafte auch deshalb nicht, weil der Dampfer für die Fahrt durch den eisgefährdeten Teil der . . . Straße seeuntüchtig gewesen sei.

Unter Billigung der Auffassung der Beklagten hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Ihre Revision führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Aus den Gründen:

Die Auslegung, die der Berufungsrichter den Bestimmungen der Zeitpolice über die den Gegenstand der Versicherung bildenden Reisen hat zuteil werden lassen, gibt zu Rechtsbedenken keinen Anlaß. Hierauf kommt es indessen für die Entscheidung nicht an, weil die Zeitpolice sich bei dem Reiseantritt des Dampfers Bahia Blanca nicht in unveränderter Geltung befunden hat, vielmehr durch kurzfristige Vereinbarungen ersetzt worden war. Im Hinblick hierauf steht die Frage im Vordergrund, ob mit Unterzeichnung der Deckungsnote vom 27. Oktober 1939, die beide Parteien als für die streitige Schiffsreise maßgeblich ansehen, ein die sogenannten Blockadebruchreisen einschließender neuer Versicherungsvertrag zustande gekommen ist, für den die Bestimmungen der Zeitpolice nur noch insoweit sinngemäß fortgelten, als sie darin aufrechterhalten und nicht gegenstandslos geworden oder abgeändert worden sind. Bei der Beantwortung dieser Frage hat der Berufungsrichter wesentliche Umstände unberücksichtigt gelassen und auch rechtlich geirrt.

Mit Rücksicht auf den Kriegsausbruch haben die Parteien nach ihrem übereinstimmenden Vorbringen die für die Zeit vom 1. Januar 1939 bis zum 31. Dezember 1939 laufende Kostoversicherung des Dampfers Bahia Blanca aufgehoben und durch die bis zum 2. Oktober

1939 befristete Vereinbarung vom 12. September 1939 ersetzt, durch die eine Regelung für alle Schiffe der Klägerin getroffen wurde. Als am 6. Dezember 1939 Bahia Blanca die neue Reise antrat, würde also kein Vertrag bestanden haben, wenn nicht die Parteien anschließend an jene erste, den Kriegsverhältnissen Rechnung tragende Vereinbarung weitere befristete Abreden getroffen hätten, von denen es hier auf die in der Deckungsnote vom 27. Oktober 1939 enthaltene ankommt. Ein zutreffendes Auslegungsergebnis läßt sich nur gewinnen, wenn von dem Sachverhalt ausgegangen wird, der den Parteien bei Abschluß des Vertrages vom 27. Oktober 1939 bekannt gewesen ist. Die vom Berufungsrichter an erster Stelle behandelten Fragen der Gefahrenänderung oder der Umwandlung des versicherten Unternehmens können folgerichtig erst erheblich werden, nachdem vorab klargestellt ist, welche Art Reisen nach dem durch Auslegung zu ermittelnden Willen der Parteien durch den in Rede stehenden Vertrag gedeckt sind. Dabei kommt es naturgemäß zunächst auf die besonderen Abreden des Vertrages vom 27. Oktober 1939 an, die wegen der inzwischen bekannt gewordenen Tatsachen getroffen worden sind. Soweit danach die Klauseln der in Bezug genommenen „alten Flottenpolice“ gegenstandslos sind, können sie zur Ergänzung des neuen Vertrages nach ihrem ursprünglichen Sinne nicht herangezogen werden.

Bei den Verhandlungen, die zum Abschluß des Vertrages vom 27. Oktober 1939 geführt haben, standen die Parteien wegen der Befristung der früheren Vereinbarungen vor der Frage, ob die Versicherung in dem neu abzuschließenden Vertrag auf die von der Beklagten als „Hochabbruchreisen“ bezeichneten Fahrten zu erstrecken sei. Nach dem der Beklagten vorgelegten Entwurf der Klägerin sollten versichert sein „in Fahrt befindliche und wieder in Fahrt gesetzte Schiffe“, und zwar zu den Bedingungen der alten Flottenpolice. Als in Fahrt befindlich waren 5 Schiffe aufgeführt, die sich unter ähnlichen Umständen wie der Dampfer Bahia Blanca auf der Fahrt von Südamerika nach Deutschland befanden.

Nach ihrem für das Revisionsverfahren mangels entgegenstehender Feststellungen als richtig zu unterstellenden Vorbringen hat die Klägerin der Beklagten Anfang Oktober 1939 mitgeteilt, daß alle in südamerikanischen Häfen liegenden Schiffe nach Deutschland zurückbeordert würden. In dem Rechtsstreit über die Rasseeladung der

Bahia Blanca, aus dem die wesentlichen Parteibehauptungen auch in der vorliegenden Sache vorgetragen worden sind, hat der Berufungsrichter für die gleiche Zeit die Tatsache, daß deutsche Schiffe mit Segelanweisung der Marinebehörde „Blockadebruchreisen“ durch die nördlichen Gewässer machten, als „börsennototisch“ angesehen. Bei den fünf in der Deckungszusage vom 27. Oktober 1939 als in Fahrt befindlich genannten Dampfern hat die Beklagte zugestanden, daß sie ihr als „Blockadebrecher“ angezeigt worden seien; sie hat hinzugefügt, inzwischen seien nach Bekanntwerden der Ausführung vieler Blockadebruchreisen die damit verbundenen Gefahren klar erkannt worden.

Es fragt sich, wie unter solchen Umständen die von der Beklagten unter den Entwurf der Deckungszusage vom 27. Oktober 1939 gesetzten Klauseln „Prämie offen, Haftung status quo“ im Zusammenhange mit dem sonstigen Inhalt der Urkunde und mit den lediglich allgemein in Bezug genommenen Bedingungen der „alten Flottenpolice“ nach Treu und Glauben und mit Rücksicht auf die Verkehrssitte zu verstehen sind. Die Klägerin hatte im Hinblick auf die der Beklagten bekannten oder mitgeteilten Tatsachen, insbesondere die Nennung der in Fahrt befindlichen fünf „Blockadebrecher“, in ihrem Entwurfe zum Ausdruck gebracht, daß sie die sogenannten Blockadebruchreisen in die Versicherung einbeziehen wolle. Auch der Berufungsrichter geht davon aus, daß dies der klare Sinn des der Beklagten gemachten Vertragsangebotes gewesen sei.

Bei der Prüfung, wie nach Treu und Glauben die von der Beklagten hinzugesetzte Klausel „Haftung status quo“ zu verstehen war, ist zunächst zu beachten, daß regelmäßige Fahrten zwischen Deutschland und Häfen der Ostküste Südamerikas, für die nach der Zeitpolice von der Beklagten Versicherung übernommen war, durch die den Parteien bekannten Kriegsverhältnisse offensichtlich unmöglich geworden waren. Das gleiche gilt für erlaubte „Abweichungen von dieser Route“, wenn darunter mit den Vorinstanzen Reiseänderungen verstanden werden, die aus kaufmännischen oder nautischen Gründen im regelmäßigen Schiffsverkehr vorzukommen pflegen. Im Sinne dieser gegenstandslos gewordenen Bestimmungen kann bei den sogenannten Blockadebruchfahrten von einer „Haftung status quo“ oder im Ergebnis von einem Offenbleiben der Haftung für solche Reisen keine Rede sein. Soweit aber nach der Police „andere Reisen stets mitgedeckt“ sein sollen, ist davon auszugehen, daß die Frage,

welche Reisen in die Versicherung einbegriffen werden sollten, mit Rücksicht auf die Ersetzung des der Police zugrunde liegenden Vertrages durch kurzfristige Abreden und die inzwischen bekannt gewordenen Tatsachen in einem neu abzuschließenden Vertrage von den Parteien selbst entschieden werden mußte und nicht durch einfache Bezugnahme auf die Bestimmungen der erledigten Zeitpolice „in der Schwebe“ gelassen werden konnte. Bei den in südamerikanischen Häfen liegenden Schiffen der Klägerin kamen andere Reisen als Blockadebruchreisen während der Geltungsdauer des Vertrages vom 27. Oktober 1939 nicht in Frage. Als in Fahrt begriffene Schiffe, auf die sich nach dem Wortlaute des Vertrages die Versicherung erstrecken sollte, waren ausschließlich Dampfer genannt, die sich, wie der Beklagten bekannt war, auf einer Blockadebruchfahrt befanden. Daher ergibt sich die Frage, ob unter Reisen im Sinne des Vertrages vom 27. Oktober 1939 bei einer Treu und Glauben und die Verkehrsätze berücksichtigenden Vertragsauslegung (§ 157 BGB.) solche zu verstehen sind, deren Ausführung bei Abschluß dieses Vertrages bereits feststand oder zu erwarten war. Die Reisen der durch die Kriegsmarine angeforderten Schiffe, auf die sich der Vorbehalt der Beklagten in der Deckungsnote vom 7. Oktober 1939 bezog, wonach die Deckung offenbleiben und keine der Parteien neue Rechte erwerben oder alte Rechte aufgeben sollte, hatten die Parteien inzwischen (vgl. Rundschreiben der Fachgruppe Reeder vom 18. Oktober 1939) aus der Versicherung ausgeschlossen. Sie bedurften daher keiner Erörterung mehr.

Besondere Bedeutung ist dem Umstande beizumessen, daß Bahia Blanca zu den noch in Fahrt zu setzenden Schiffen im Sinne des Vertrages vom 27. Oktober 1939 gehörte und ihre Reise erst nach Ablauf der vorgesehenen Geltungsdauer der vorangehenden kurzfristigen Vereinbarungen am 6. Dezember 1939 angetreten hat. Deshalb kann ihre Heimfahrt nicht unter den Gesichtspunkten der „Gefahrenänderung“ oder der „Umgestaltung der Reise“ gewürdigt werden, sondern die entscheidende Frage ist, ob die Beklagte nach Bekanntwerden der erörterten Tatsachen im Vertrage vom 27. Oktober 1939 die Haftung für Blockadebruchreisen gegen eine nach Willigkeit zu berechnende Prämie übernommen hat, ob also die Blockadebruchreise des Dampfers Bahia Blanca das versicherte Unternehmen ist.

Die Klägerin hat nach der Berufungsbegründung dem Vorbehalte der Beklagten „Prämie offen, Haftung status quo“ den Sinn beigelegt,

daß der Beklagten wegen der Erhöhung der Seegefahr durch die Kriegsgefahren bei im übrigen unveränderter Haftung eine nach Billigkeit zu berechnende Prämie gebühre. Nach den vorstehenden Ausführungen erscheint in der Tat die Auffassung nicht fernliegend, die Parteien hätten im Vertrag ihre Zweifel über die noch in Frage kommenden Reisen bereinigt und der Beklagten die Haftung für die Seegefahren in dem aus der Police und den Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen zu entnehmenden Umfang auferlegt.

Der Ansicht des Berufungsrichters, der Vorbehalt der Beklagten sei klar in dem Sinne, daß die Frage, ob Deckung für Blockadebruchreisen bestehe, offengeblieben sei, keine der Parteien habe neue Rechte erwerben oder alte Rechte aufgeben sollen, kann somit nicht gefolgt werden. Eine Feststellung des Inhalts, daß bei den Vertragsverhandlungen über den Sinn des Vorbehalts gesprochen worden sei, hat der Berufungsrichter nicht getroffen. Seiner Bezugnahme auf die Aussagen des Vorstandsmitgliedes Sch. der Klägerin und des Procuristen Schu. der Beklagten kann dies nicht entnommen werden.

Die Ausführungen des Berufungsrichters lassen auch, wie der Revisionsbegründung zuzugeben ist, nicht erkennen, welche praktische Bedeutung die von der Beklagten übernommene Versicherung nach der von ihm gebilligten Vertragsauslegung hatte, wenn berücksichtigt wird, daß durch den Vertrag vom 27. Oktober 1939 stillliegende Schiffe von der Versicherung ausgeschlossen worden sind und für die in südamerikanischen Häfen liegenden Schiffe Fahrten im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums nicht in Frage kamen. Abgesehen davon ist bei der Ansicht des Berufungsrichters, nur im regelmäßigen Schiffsverkehr aus kaufmännischen oder nautischen Rücksichten geleistete Fahrten seien in die Versicherung einbegriffen, nicht zu erkennen, daß etwa hierunter die von anderen Schiffen auf Anordnung des Reichsverkehrsministeriums ausgeführten Fahrten fielen. An jeder Erklärung fehlt es für die Tatsache, daß diese Fahrten in der Deckungszusage vom 27. Oktober 1939 überhaupt nicht erwähnt, dagegen als in Fahrt befindlich in voller Kenntnis des Sachverhalts ausschließlich fünf „Blockadebrecher“ genannt worden sind.

Auch die Beklagte ist nach ihrem späteren Verhalten nicht der Meinung gewesen, daß sich aus dem Vorbehalte „Haftung status quo“ der Wille, für Blockadebruchreisen nicht zu haften, zweifelsfrei ergebe. Im Schreiben vom 20. Dezember 1939 hat sie

die Klägerin vor die Wahl gestellt, ob sie auf Deckung der Blockadebruchreisen verzichten und die Prämienzulage in entsprechendem Umfang einsparen wolle, oder aber ob die Angelegenheit „in der Schwebe“ bleiben solle.

Wegen der dargelegten Unklarheiten kommt aber für die Beurteilung des Vertrages vom 27. Oktober 1939 weiter in Betracht, daß die Parteien eines Seeversicherungsvertrages nach § 13 VVG. Treu und Glauben im höchsten Maße zu betätigen haben (vgl. dazu Ritter Das Recht der Seeversicherung § 13 Anm. 4 und 5). Damit stellen die Seeversicherungsbedingungen einen Satz auf, der nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts für das gesamte Versicherungsrecht gilt (RGZ. Bd. 150 S. 147 [150]). Insbesondere hat das Reichsgericht aus dem Umstande, daß das Versicherungsverhältnis in besonderem Maße durch Treu und Glauben und die Rücksicht auf die Verkehrssitte beherrscht wird, die Folgerung gezogen, daß die Parteien ihre Erklärungen über den Inhalt des Versicherungsvertrages und über die Gestaltung der gegenseitigen Beziehungen mit größtmöglicher Klarheit und Bestimmtheit abzugeben haben (RGUrt. VII 294/34 vom 26. Februar 1935 [GRK. 1935 Nr. 937]). Bei Anwendung dieses Maßstabes auf den Vertrag vom 27. Oktober 1939 und die zugrunde liegenden Verhandlungen erhebt sich die Frage, ob die Beklagte ihre Meinung, für die Seegefahr der Blockadebruchreisen nach den bisherigen Vereinbarungen nicht zu haften, und ihren Willen, auch für die Zukunft eine solche Haftung nicht zu übernehmen, deutlich genug zum Ausdruck gebracht hat, oder ob sie nicht vielmehr dadurch eine die Sach- und Rechtslage verdunkelnde Ungewißheit geschaffen hat, daß sie dies nicht nach Bekanntwerden der Blockadebruchreisen alsbald mit klaren Worten getan hat, obwohl in einem neu abzuschließenden Vertrage die Frage der Haftung für solche Reisen nur von den Parteien selbst entschieden werden konnte. Mit Rücksicht auf die Ersetzung der Zeitpolice durch kurzfristige Vereinbarungen kann nicht als ohne weiteres selbstverständlich angesehen werden, daß die Beklagte einer Abgrenzung der Reisen, die sich nicht aus der ursprünglichen Fassung der Police begründen ließ, unter keinen Umständen zustimmen wollte. Die von der Beklagten anscheinend befolgte Absicht, die der Regelung bedürftige Frage „in der Schwebe“ zu lassen und die Lösung der Ungewißheit den Gerichten anheim zu geben, verträgt sich nicht mit der Sicherheit des Rechtsverkehrs, die erfordert, daß dem Vertrags-

gegner der Wille, für die Seegefahr auf Blockadebruchreisen nicht zu haften, spätestens beim Vorliegen eines die Übernahme dieser Haftung einschließenden Vertragsantrages unmißverständlich kundgetan wird.

Bei Berücksichtigung der dargelegten Gesichtspunkte hätte unter Heranziehung aller Umstände, insbesondere auch der mündlichen Verhandlungen der Parteien, geprüft werden müssen, ob die Klägerin nach Treu und Glauben und mit Rücksicht auf die Verkehrssitte (§ 13 UDS., § 157 BGB.) die Erklärungen der Beklagten so verstehen konnte und auch verstanden hat, daß die den Parteien bekannten und in Zukunft zu erwartenden Heimfahrten oder Blockadebruchreisen in die Versicherung zur Bedingung „Haftung status quo“, also unter Übernahme der Haftung nur für Seegefahr, gegen eine nach Billigkeit zu berechnende Prämie einbezogen werden sollten (RGZ. Bd. 116 S. 274).