

8. Muß, wenn die versicherten Güter Seebeschädigung erlitten haben, der Zollnachlaß, der im Bestimmungshafen wegen der Beschädigung gewährt worden ist, zu Gunsten des Versicherers in die Schadensrechnung eingestellt werden?

H. G. B. Artt. 803. 879.

I. Civilsenat. Ur. v. 7. Juni 1899 i. S. der Versich.-Gesellsch.
L. F. u. Gen. (Wekl.) m. A. & Co. (Kl.). Rep. I. 119/99.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin nahm 1896 bei den verklagten Gesellschaften Versicherung auf zwei Kisten Seidenwaren, taxiert zu 30600 *M* incl. imaginären Gewinnes, gleichviel wie hoch. Die Versicherung bezog sich auf die Beförderung der Güter von Hamburg nach Pernambuco mit dem Dampfschiffe B. und wurde nach den Allgemeinen Seeverficherungsbedingungen von 1867 geschlossen. Die Güter erreichten den Bestimmungsort, aber mit Beschädigung durch Seewasser, wurden, nachdem sie verzollt worden waren, unter Beobachtung der Bestimmungen des § 133 der Allgemeinen Seeverficherungsbedingungen am 15. Januar 1897 öffentlich versteigert und ergaben einen Brutto-Auktionserlös von Rs. 13:334980. Der Marktwert beider Kisten im unbeschädigten Zustande wurde von den Sachverständigen incl. Zolls auf Rs. 73:136000 geschätzt, wovon indes ein Diskont von 14 Prozent abgesetzt wurde, sodaß ein Wert von Rs. 62:896960 verblieb. Wäre die Ware gesund angekommen, so würde der brasilianische Zoll Rs. 12:066600

betragen haben. Mit Rücksicht auf die vorhandene Seewasser-Beschädigung wurde indes von der Zollbehörde ein Nachlaß von 40 % = Rs. 4 : 826 640 bewilligt. Die Parteien stritten darüber, ob dieser Zollnachlaß die Schadensrechnung beeinflussen müsse. Die Kläger bestritten dies, während die Beklagten beanspruchten, daß der Zollnachlaß dem Auktionserlöse zugeschlagen werde. Die in Hamburg aufgemachte Dispache, die den Standpunkt der Beklagten zu Grunde legte, die Rechte der Klägerin aber vorbehielt, ergab einen Schadensbetrag von 22080 *M.*, der von den verklagten Gesellschaften bezahlt wurde. Die Klägerin dagegen berechnete den Schaden, dessen Ersatz sie auf Grund der Versicherung fordern könne, auf 24 400,20 *M.* und erhob Klage auf Bezahlung des Überschusses (2320,20 *M.*).

Der erste Richter wies die Klage ab; das Berufungsgericht dagegen verurteilte die Beklagten nach dem Klagantrage. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

... „Der Zweck des Affekuranzvertrages besteht bei der Güterversicherung darin, daß der Versicherte schadlos gehalten werden soll, wenn die kaufmännische Unternehmung der Güterversicherung infolge des Eintrittes einer der vom Versicherer übernommenen Gefahrthatfachen ganz oder teilweise vereitelt wird. Die kaufmännische Unternehmung geht auf die Erzielung des Wertes der vorhandenen Waren im Bestimmungsorte aus. Dieser Wert setzt sich aus drei Faktoren zusammen:

1. aus dem Werte, den die Güter bei der Abladung hatten, unter Hinzurechnung aller Kosten bis an Bord;

2. aus der Fracht und den sonstigen Unkosten, die unterwegs oder im Bestimmungshafen entstehen, insonderheit auch dem Eingangszolle, der im Bestimmungshafen von der Ware zu entrichten ist;

3. aus dem Gewinne, den der Kaufmann aus der Unternehmung zu erzielen hofft.

Die Technik des Versicherungswesens hat für die Deckung dieser unterschiedlichen Wertfaktoren verschiedene Versicherungsarten ausgebildet. Die gewöhnliche Güterversicherung bezieht sich ausschließlich auf den unter 1 angegebenen Wert. Die Allgemeinen Seeverversicherungs-Bedingungen bestimmen in § 22 Abs. 1 in Übereinstimmung mit Art. 803 Abs. 1 H.G.B.:

„Als Versicherungswert der Güter gilt, wenn die Parteien nicht eine andere Grundlage für die Schätzung vereinbart haben, derjenige Wert, welchen die Güter am Orte und zur Zeit der Abladung haben, unter Hinzurechnung aller Kosten bis an Bord einschließlich der Versicherungskosten.“

Soll die Fracht hinzugerechnet werden, so muß dies besonders vereinbart werden (§§ 22 Abs. 2, Art. 803 Abs. 2). Dasselbe gilt, wenn Kosten während der Reise oder am Bestimmungsorte, insonderheit auch der am Bestimmungsorte zu entrichtende Zoll, versichert werden sollen (a. a. O.). Ebenso ist nach § 24 Abs. 1 (Art. 805 Abs. 1) der imaginäre Gewinn als mitversichert nur anzusehen, sofern es im Vertrage bestimmt ist.

Hier liegt eine gewöhnliche Güterversicherung ohne besondere Klauseln oder Abmachungen im Sinne des § 22 Abs. 1 vor. Der Versicherungswert der Güter ist also der Wert im Abladungshafen. Mitversichert ist nur der imaginäre Gewinn. Beide Versicherungen sind einheitlich taxiert, ohne daß angegeben wäre, welcher Teil der Taxe auf die Güter, und welcher auf den Gewinn entfallen soll. Trotzdem kommt die Präsumtion des § 24 Abs. 2 (Art. 805 Abs. 2) nicht in Betracht, weil es in der Police heißt: „incl. imaginären Gewinnes, gleichviel wie hoch“.

Vgl. Voigt, Seeversicherung S. 153.

Die Scheidung, was imaginärer Gewinn, und was Abladungswert ist, bedarf für den Prozeß auch keiner Erörterung, nachdem die Beklagten ihre anfängliche Absicht, die Policentaxe anzufechten, aufgegeben haben. Denn die Schadensvergütung beim imaginären Gewinne ist, wenn die Güter in beschädigtem Zustande ankommen, dieselbe, wie bei der Güterversicherung.

Vgl. § 138 Abs. 2 in Verbindung mit § 133 Abs. 5 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen, Art. 883 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 879 H.G.B.

Mit anderen Worten: soviel Prozente der Wert der Güter selbst durch die Seeschädigung verloren hat, ebensoviel Prozente gelten als vom imaginären Gewinne verloren.

Es fragt sich weiter, wie sich die Berechnung des Schadens an den Gütern zu gestalten hat. Das Handelsgesetzbuch hat in dieser Beziehung im Art. 879 den seit langer Zeit bei den see-

fahrenden Nationen eingebürgerten Grundsatz kodifiziert, daß die Beschädigung durch eine Vergleichung zwischen dem Werte, den die Waren am Bestimmungsorte gehabt hätten, wenn sie dort gesund angekommen wären, und dem Werte, den sie dort tatsächlich infolge der Beschädigung hatten, ermittelt werden soll. Die Ermittlung des Gesundwertes soll nach dem Handelsgesetzbuche in Gemäßheit des Art. 612 Abff. 1 und 2 erfolgen: d. h. der Gesundwert soll auf Grund des Marktpreises oder, wenn es einen solchen nicht giebt, durch Abschätzung Sachverständiger festgestellt werden. Dagegen soll die Ermittlung des Wertes der beschädigten Güter durch deren öffentlichen Verkauf, und nur wenn der Versicherer einwilligt, durch Abschätzung erfolgen. Den Streit der Theoretiker, ob es richtiger sei, beide Male die Nettowerte, oder die Bruttowerte einander gegenüber zu stellen, ob also die Landungskosten, die Zölle, die Verkaufskosten und ähnliche Spesen in Abzug zu bringen seien, oder nicht, hat das Handelsgesetzbuch — in Übereinstimmung mit dem in den Hansestädten und in England herkömmlichen Verfahren — zu Gunsten der Gegenüberstellung der Bruttowerte entschieden, dem Versicherer aber in Anwendung des in Art. 838 Biff. 4 aufgestellten Grundsatzes die Verpflichtung auferlegt, außer dem eigentlichen Schaden auch die Kosten der Besichtigung, der Abschätzung und des Verkaufes zu tragen.

An dieser gesetzlichen Grundlage der Schadensermittlung haben die Allgemeinen Seeverficherungs-Bedingungen von 1867 im wesentlichen festgehalten (§ 133 und Voigt, a. a. O. S. 736). Hinzugefügt sind nähere Vorschriften, wie bei der Abschätzung zu verfahren ist, und es sind auch sonst, z. B. in Bezug auf die Tragung der oben erwähnten Kosten, in Einzelheiten Abweichungen vom Gesetze bestimmt, die aber die Grundlage der Schadensermittlung nicht berühren.

Die Differenz zwischen dem geschätzten Brutto-Gesundwerte und dem Auktionserlöse bildet jedoch nicht etwa den Schaden, den der Versicherer zu vergüten hat, sondern nur einen Faktor für die Berechnung dieses Schadens. Der Schaden wird nicht auf den Wert am Bestimmungsorte, sondern auf den Abladewert vergütet. Es wird aber unterstellt, daß ebensoviele Prozente auf den Versicherungs- (gleich Ablade-)wert verloren seien, als nach dem Auktionsergebnisse auf den Brutto-Gesundwert am Bestimmungsorte verloren sind. Das

Schätzungs- und das Versteigerungsergebnis hat also für die Schadensermittlung nur die Bedeutung von Vergleichungszahlen.

Auch dieser im Abs. 1 des Art. 879 klar ausgesprochene Grundsatz ist von den Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen beibehalten. Nur für den (hier nicht vorliegenden) Fall, daß die Schätzung des Gesundheits im Lösungshafen unter dem Versicherungswerte der Güter bleibt, statuieren die Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen eine (prinzipwidrige) Ausnahme zu Gunsten des Versicherers.

Vgl. Voigt, a. a. O. S. 738.

Der Charakter der Schätzungssumme und des Auktionserlöses als Verhältniszahlen für die Ermittlung des Prozentsatzes der Beschädigung bedingt, daß beide Ziffern gleichartig sein müssen. Wenn ihre Differenz als Gradmesser für den Betrag der Beschädigung dienen soll, müssen beide Zahlen — von der Beschädigung abgesehen — auf der gleichen Grundlage beruhen. Auf diesem Gedanken beruht die gesetzliche Vorschrift (Art. 879 Abs. 1 H.B.G.), daß der Brutto-Gesundwert mit dem Bruttowerte im beschädigten Zustande verglichen werden soll. Will man ein falsches Ergebnis vermeiden, so dürfen Faktoren, die den einen Wert beeinflussen, bei dem anderen nicht in Wegfall kommen. Aus demselben Gedanken haben die Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen (§ 133 Abs. 5) besondere Regeln für die hier interessierende Frage der Verzollung entwickelt, indem sie hierfür eine äquivalente Behandlung vorschreiben. Wird die Waare unverzollt verauktioniert, so soll auch der Gesundheitswert ohne Zoll abgeschätzt werden; wird die Ware aber — und dies wird als Regel unterstellt — nach der Verzollung versteigert, so soll auch der Gesundheitswert „incl. Zolls“ abgeschätzt werden, d. h. es kommt auf den Marktwert der verzollten Ware an.

Im vorliegenden Falle ist der Regel gemäß verfahren: die beschädigte Ware ist verzollt worden und dann erst in Auktion gebracht, und dementsprechend ist auch der Gesundheitswert incl. Zolls abgeschätzt worden. Ihre Weigerung, den durch Vergleichung dieser beiden Beträge sich ergebenden Prozentsatz auf die Versicherungssumme voll zu vergüten, stützen die verklagten Gesellschaften auf die Thatsache, daß die Zollbehörde in Pernambuco mit Rücksicht auf die Beschädigung der Ware einen Zollnachlaß von 40 Prozent gewährt hat. Die Beklagten verlangen, daß dieser Zollnachlaß dem Auktionspreise zu-

geschlagen oder, was auf dasselbe herauskommt, von der Lage des Gesundheitswertes abgezogen werde, sodaß sich die Differenz, welche für die Berechnung des auf die Versicherungssumme zu vergütenden Prozentsatzes maßgebend ist, entsprechend verringern würde.

Dieses Verlangen hat aber nicht nur den positiven Inhalt der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen gegen sich, sondern streitet auch gegen die Natur der Sache und gegen die Billigkeit.

Die Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen statuieren in dem schon angeführten § 133 Abs. 5 keinen Unterschied, ob der ausländische Staat auf beschädigte Güter einen Zollrabatt gewährt, oder ob er sie mit demselben Zolle belastet, wie gesunde Güter. Der Zoll bildet überhaupt als solcher keinen Faktor in der Berechnung, weder der nominelle Zoll der gesunden Ware, noch der thatsächlich auf die beschädigte Ware entrichtete Zoll. Es ist ausschließlich das Schätzungsergebnis und Auktionsergebnis maßgebend. Mit Rücksicht auf die im großen Verkehr unentbehrliche Praktikabilität des Entschädigungsverfahrens wird vorausgesetzt, daß der Marktwert oder die Schätzung und die öffentliche Versteigerung — wenn sie nur unter den rechten Bedingungen erfolgen — immer den relativ besten Wertmesser abgeben werden. Diese Bedingungen bestehen aber — wenn sich die Abschätzung des Gesundheitswertes auf verzollte Ware bezieht — nur darin, daß der Zoll auf die beschädigte Ware thatsächlich vor der Auktion entrichtet ist. Ob die Bieter in der Auktion die stattgehabte Verzollung immer richtig einschätzen, läßt sich nicht feststellen; es wird aber angenommen, daß es geschieht. Den Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen gegenüber läuft das Begehren der Beklagten auf eine nachträgliche Korrektur des Auktionsergebnisses oder des Schätzungsergebnisses hinaus, die nach bekannten versicherungsrechtlichen Grundsätzen (Voigt, a. a. O. S. 669 flg.) völlig unzulässig erscheint.

Das Begehren der Beklagten ist aber auch innerlich ungerechtfertigt. Denn es handelt sich bei der Feststellung der Differenz zwischen Gesundheitswert und Wert im beschädigten Zustande immer nur um die Ermittlung des Prozentsatzes, der als durch die Beschädigung verloren gelten muß. Ist von den versicherten Gütern im Bestimmungshafen ein Zoll überhaupt nicht zu entrichten, so wird dieser Prozentsatz durch das vorgeschriebene Verfahren ohne Fehlerquelle rein zur Erscheinung kommen. Unterliegen die Güter aber der Verzollung,

und zwar in der Weise, daß der Staat des Bestimmungshafens von der beschädigten Ware den gleichen Zoll erhebt wie von der unbeschädigten, so tritt eine Fehlerquelle in die Rechnung ein, die notwendigerweise zu Ungunsten des Versicherten ausschlagen muß. Seiner absoluten Höhe nach ist der Zoll in diesem Falle gleich; aber er macht einen kleineren Prozentsatz vom Gesundheitswerte, einen größeren vom Werte des Beschädigten aus. Das führt zu dem Resultate, daß in diesem Falle der maßgebende Prozentsatz der verlorenen Wertteile geringer erscheint, als er in Wahrheit ist. Ausgeglichen aber wird diese Fehlerquelle, wenn der Zoll eine der Beschädigung entsprechende Verringerung erfährt, wenn also verhältnismäßig ebensoviel weniger an Zoll erhoben wird, als die Güter durch die Beschädigung an Wert verloren haben. Thatsächlich hat im vorliegenden Falle der gewährte Zollnachlaß das Maß der Beschädigung nicht erreicht. Denn das Auktionsergebnis hat gezeigt, daß etwa 78 Prozent des Gesundheitswertes durch die Beschädigung verloren waren, während die Zollbehörde nur 40 Prozent des Zolles nachgelassen hat. Nun wird freilich gegenüber den positiven Bestimmungen der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen ein Versicherter in dem soeben erwähnten zweiten Falle der gleichmäßigen Verzollung beschädigter und unbeschädigter Ware nicht etwa die Unbilligkeit des Ergebnisses für sich anrufen dürfen, um eine Erhöhung der Entschädigungssumme zu erzielen. Noch viel weniger aber kann davon die Rede sein, daß der Versicherer in einem Falle, wo das Verfahren der Zollbehörde diese Unbilligkeit thatsächlich zum Teil ausgeglichen hat, gegen die für den Vertrag als maßgebend aufgestellten Regeln zu seinen Gunsten die volle Durchführung der Unbilligkeit sollte fordern dürfen.

Was die Beklagten zu Gunsten des von ihnen vertretenen Standpunktes weiter auszuführen gesucht haben, kann nicht als stichhaltig anerkannt werden.

Die Beklagten glauben sich auf den Rechtsatz berufen zu können, daß, wenn eine und dieselbe Thatsache Verlust und Gewinn gebracht hat, als Schade nur der Verlust nach Abzug des Gewinnes in Betracht kommen kann. Sie übersehen dabei zunächst, daß dieser Rechtsatz — wenn er hier Anwendung finden müßte — rechnerisch ein ganz anderes Ergebnis herbeiführen würde, als es in der nach den Instruktionen der Beklagten aufgemachten Dispache vorliegt. Hat die

Klägerin infolge der Seebeschädigung an dem Versicherungswerte der Güter einen Verlust von etwa 78 Prozent erlitten, zugleich aber infolge derselben Seebeschädigung eine Zollaussgabe von 4826 Mk erspart, so müßte die erstrebte Ausgleichung von Verlust und Gewinn dahin führen, den ersparten Zoll von dem Schaden an den Gütern (und dem imaginären Gewinn) zu kürzen. Dann würde sich das Ergebnis herausstellen, daß die Beklagten schon etwa 1300 M zu viel gezahlt hätten. Der Standpunkt, den die Beklagten vertreten, und der der Dispache zu Grunde liegt, ist ein ganz anderer. Der Zollnachlaß soll nicht von dem Schaden an den Gütern (und dem imaginären Gewinn), sondern von der Tare des Gesundheitsgeldes gekürzt (oder dem Auktionserlöse zugeschlagen) werden. Dieses Begehren aber kann der angeführte Rechtsatz nicht rechtfertigen.

Dazu kommt aber, daß dieser Rechtsatz im Versicherungsrechte insoweit überhaupt auf Geltung nicht Anspruch machen kann, als verschiedene Versicherungsinteressen von einem und demselben Ereignisse bedroht werden. In dieser Beziehung kommt in Betracht, daß die Klägerin den Zoll nicht unter Versicherung gebracht hat, sondern daß sich die geschlossene Versicherung nur auf den Abladewert der Güter (und auf den erwarteten imaginären Gewinn) erstreckt. Wie aus dem oben Bemerkten hervorgeht, wäre es an sich möglich gewesen, auch den Zoll unter Versicherung zu bringen, und zwar — wie die Revision mit Recht hervorhebt — als eine Versicherung des Mehrwertes, der durch die Zollausslage in die Güter gesteckt ist. Insoweit dieser Mehrwert einer Seegefahr ausgesetzt war, konnte er unter Versicherung gebracht werden (§ 1). Ein Totalverlust freilich bedrohte diesen Mehrwert nicht; denn von Gütern, die unterwegs verloren gegangen sind, ist kein Zoll zu entrichten; sobald aber die Güter ans Land gelangt sind, ist die Versicherung beendet (§ 73). Eine Beschädigung der Güter aber kann diesen Mehrwert allerdings bedrohen, wenn der Staat des Bestimmungs Hafens beschädigte Güter ebenso verzollt wie unbeschädigte oder doch nur einen Zollnachlaß eintreten läßt, der im Verhältnisse hinter dem Maße der Beschädigung zurückbleibt. Denn in diesem Falle büßt der Kaufmann wegen der Beschädigung, also infolge einer Seegefahr, die Aussicht teilweise ein, den Zoll durch den Verkaufserlös der Güter wieder zu erlangen. Hätten die Parteien eine solche Versicherung geschlossen (§ 22 Abs. 2), so würde selbstredend

auch der in § 23 (Art. 804 H.G.B.) sanktionierte Satz zu beachten sein, d. h. der Versicherer würde für denjenigen Teil des Zolles keinen Ersatz zu leisten haben, der infolge des Unfalles erspart worden ist. Verfehlt aber ist die Heranziehung dieser Bestimmung in dem vorliegenden Falle, wo nur der Abladewert (§ 22 Abs. 1) Gegenstand der Versicherung ist, und der Versicherte folglich die Seegefahr, der jener durch den Zoll repräsentierte Mehrwert der Güter ausgesetzt gewesen ist, selber getragen hat.“ . . .