

40. Seeversicherung einer Forderung, zu deren Deckung das Schiff dient. Bedeutung der Polizeiklauseln „auf behaltene Ankunft“ und „nur gegen Seegefahr“. Begriff des Totalverlustes bei der Forderungsverversicherung.

I. Civilsenat. Urk. v. 9. Januar 1901 i. S. S. (Rl.) w. Allgem. Seeversicherungsgesellschaft u. Gen. (Bell.). Rep. I. 290/00.

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

Die klagende Firma hatte Ende 1898 für das russische Schiff „Mathilde Hennings“ auf Bestellung des Kapitäns einen neuen Metallbeschlag geliefert und die Forderung hierfür auf 9 Monate

creditiert. Am 3. Januar 1899 hatte sie wegen dieser Forderung zum Betrage von 4000 *M* bei den Beklagten Versicherung genommen, „valedierend auf die behaltene Ankunft und Entlöschung des Schiffes“. Genommen war die Versicherung zunächst für eine Reise der „Mathilde Hennings“ von Kopenhagen nach Cardiff, Aufgabe späterer Reisen aber vorbehalten. Die Polizei verwies auf die Allgemeinen Seeverficherungs-Bedingungen von 1867 und enthielt unter anderem folgende besonderen Klauseln:

1. „Die Versicherung gilt nur für Seegefahr.“
2. „Falls das Schiff wegen Seeschaden <sup>und</sup><sub>oder</sub> Kondemnation seinen Bestimmungsplatz nicht erreicht, ist die versicherte Summe als ein Totalschaden mit 100 Prozent zu bezahlen, unter Aufhebung des § 131 der Allgemeinen Seeverficherungs-Bedingungen.“

Das Schiff erlitt auf der versicherten Reise Haverei und wurde schwer beschädigt nach Frederikshavn eingebracht. Nachdem es hier in diesem Zustande auf 9000 Kronen taxiert worden war, wurde das Schiff repariert, demnächst aber, da die Kosten der Reparatur nicht berichtigt wurden, mit Beschlag belegt und für 14630 Kronen versteigert. Die Klägerin erlangte aus dem Erlöse keine Befriedigung, da er für Ansprüche verwandt werden mußte, die ihr vorgingen, insbesondere für die Kosten der Reparatur in Frederikshavn und für ein Bodmerei-Darlehn, das schon vor Abschluß der Versicherung zur Deckung der Unkosten einer früheren Haverei in Kopenhagen aufgenommen worden war.

Auf Grund dieses unstreitigen Thatbestandes forderte die Klägerin von den Beklagten die Zahlung der Versicherungssumme nebst Verzugszinsen.

Die Beklagten bestritten, daß ein durch die Versicherung gedeckter Schadensfall vorliege.

Der erste Richter hat nach dem Klagantrage erkannt, das Oberlandesgericht aber die Klage abgewiesen.

Das Reichsgericht hat das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache mit Rücksicht auf eine außerdem von den Beklagten vorgeführte Einrede zurückverwiesen aus folgenden

Gründen:

„Nach § 1 der Allgemeinen Seeverficherungs-Bedingungen (Art. 782 S. G. B.) kann jedes in Geld schätzbare Interesse, welches jemand daran

hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschiffahrt bestehe, Gegenstand der Seeversicherung sein, und es können demgemäß, wie § 2 (Art. 783 H.G.B.) hervorhebt, insbesondere versichert werden unter anderem Bodmereigelder, Havereigelder und

„andere Forderungen, zu deren Deckung Schiff, Fracht, Überfahrts-gelder oder Güter dienen“.

Im vorliegenden Falle handelt es sich um eine Versicherung dieser letzteren Art. Es ist versichert die 4000 *M* betragende Forderung der Klägerin auf Bezahlung der Metallhaut, die sie dem Schiffe „Mathilde Hennings“ auf Bestellung des Kapitäns geliefert hat. Daß der Kapitän bei der Bestellung innerhalb seiner gesetzlichen Vollmacht gehandelt hat, und daß der Klägerin die Rechte eines Schiffsgläubigers im Sinne der §§ 757 ff. H.G.B. zustehen, wird nicht in Zweifel gezogen. Demgemäß handelt es sich nicht etwa um eine allgemeine Veltreber-Versicherung, sondern um die Versicherung des Interesses, das die Klägerin daran hatte, daß ihr Haftungsobjekt, d. h. das Schiff „Mathilde Hennings“, die Gefahren der Seereise bestehe.

Vgl. Voigt, Seeversicherungsrecht S. 16; Ehrenberg, Versicherungsrecht S. 303.

Geschlossen ist die Versicherung unter der Klausel: „für behaltene Ankunft“.

Durch die Wahl dieser Klausel entstehen nach den Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen § 102 (Art. 854 H.G.B.), wenn sich die Versicherung auf ein Schiff bezieht, zwei Besonderheiten:

1. eine frühere Beendigung der vom Versicherer übernommenen Gefahr, und
2. eine Einengung des Umfangs des Schadens, den der Versicherer zu ersetzen hat.

Während nach § 72 der Bedingungen (Art. 827 Abs. 1 Satz 2 H.G.B.) die Gefahr für den Versicherer der Regel nach erst abläuft, wenn die Löschung der Ladung im Bestimmungshafen beendet ist, läuft bei einer Versicherung „auf behaltene Ankunft“ das Risiko des Affekturadeurs schon ab, wenn das Schiff im Bestimmungshafen den Anker hat fallen lassen. Diese Besonderheit, die im vorliegenden Falle übrigens keine Rolle spielt, ist durch die Polize wieder beseitigt. Denn es heißt: „valedierend auf die behaltene Ankunft und Ent-

Lösung des Schiffs". Insofern würde also wieder die allgemeine Regel des § 72 der Bedingungen Platz zu greifen haben.

Weiter ist der Umfang des Schadens, für den gehaftet wird, erheblich eingeschränkt, nämlich auf drei Fälle:

- a) Totalverlust des Schiffs (§ 109 der Bedingungen, Art. 858 H.G.B.);
- b) Abandon des Schiffs (§ 116 der Bedingungen, Art. 865 H.G.B.);
- c) Verkauf des Schiffs wegen Reparaturunfähigkeit vor Erreichung des Bestimmungshafens infolge eines Unfalls (§ 131 der Bedingungen, Art. 877 H.G.B.).

Das Gesetz nennt noch weiter den Fall einer Reparaturunwürdigkeit, den die Bedingungen aber gestrichen haben.

Demnach ergibt sich, daß die Besonderheiten der Versicherungsart „auf behaltene Ankunft“ sich nur auf den 5. Abschnitt der Bedingungen und des Gesetzes beziehen. Dieser Abschnitt trägt die Überschrift „Umfang des Schadens“ und regelt in den Artt. 858 bis 864 den Totalverlust, in den Artt. 865 bis 875 den Abandon und in den Artt. 876 bis 885 die Partialschäden: eine Einteilung, die für die entsprechenden §§ 109 bis 141 der Bedingungen durch drei „Unterabschnitte“, deren Überschriften diese Materien kennzeichnen, noch deutlicher hervortritt.

Das Ergebnis der eigenartigen Haftung des Versicherers bei einer sich auf das Schiff beziehenden Versicherung nach § 102 der Bedingungen (Art. 854 H.G.B.) läßt sich hiernach dahin zusammenfassen, daß der Versicherer für Totalverlust und für Abandon ebenso haftet, wie bei einer gewöhnlichen, die Klausel „auf behaltene Ankunft“ nicht enthaltenden Versicherung, daß seine Haftung für Partialschäden aber auf den Fall der Kondemnation des Schiffes wegen Reparaturunfähigkeit (§ 131 der Bedingungen, Art. 877 H.G.B.) beschränkt ist.

Nichts zu thun aber hat die Einengung der Haftung des Assuradeurs bei dieser Klausel mit dem 4. Abschnitte der Bedingungen und des Gesetzes, der vom „Umfange der Gefahr“ handelt. Die Klausel ändert also nichts daran, daß der Versicherer nach § 69 der Bedingungen (Art. 824 H.G.B.) alle Gefahren trägt, denen das Schiff während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist. Auf dem Gebiete des „Umfangs der Gefahr“ besteht nur die Besonderheit, daß nach dem letzten Absätze des § 102 und des Art. 854 dem Versicherer

niemals die in den § 84 Ziff. 1 bis 3 und § 69 am Ende (Art. 838 H.G.B.) verzeichneten Havariegroße-Beiträge, Aufopferungen und Kosten zur Last fallen sollen, eine Einschränkung, die im vorliegenden Falle nicht in Betracht kommt.

Nun ist darin dem Oberlandesgerichte allerdings beizutreten, daß der dritte Fall des § 102 (Art. 854), d. h. der einzige Fall, in welchem bei der Klausel „auf behaltene Ankunft“ für Partialschäden gehaftet wird, nicht vorliegt. Das Schiff hat freilich infolge der Havarie im Kattegat Partialschäden erlitten, aber es ist dadurch nicht reparaturunfähig geworden und nicht deswegen verkauft, sondern die Schäden sind in Frederikshavn ausgebessert worden, sodaß das Schiff an sich in der Lage gewesen wäre, die Reise nach Cardiff fortzusetzen. Verhindert ist dies nach dem feststehenden Sachverhalte nur dadurch, daß das Schiff in Frederikshavn auf Anstehen anderer Gläubiger wegen Nichtberichtigung der dort aufgelaufenen Ausrüstungskosten arretiert und zum öffentlichen Verkaufe gebracht worden ist. Und es ist ebenfalls unstrittig, daß die Klägerin bei der Verteilung des Verkaufserlöses leer ausgegangen ist, da vor ihr andere, den Erlös erschöpfende Forderungen, insbesondere jene Reparaturkosten und ein in Kopenhagen aufgenommenes Bodmereidarlehn, nach gesetzlicher Regel zu befriedigen waren. Mit Unrecht aber hat das Oberlandesgericht ausgesprochen, daß durch diese Vorgänge der Fall eines Totalschadens nicht gegeben sei.

Nach den Bedingungen des § 109 (Art. 858 H.G.B.) liegt ein Totalverlust des Schiffes vor, wenn das Schiff zu Grunde gegangen oder dem Versicherten ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen ist. Die Wiedererlangung, von der das Gesetz und die Bedingungen sprechen, kann bei der Versicherung einer Forderung, für die das Schiff haftet, nur bedeuten: Wiedererlangung so, daß die Schiffsgläubigerrechte geltend gemacht werden können. Das aber ist hier für die Klägerin infolge des durch die Beschlagnahme herbeigeführten Zwangsverkaufes des Schiffes vollständig und endgültig ausgeschlossen. Denn wie nach dem Art. 767 H.G.B., so erlischt auch nach dem für Frederikshavn zur Anwendung kommenden dänischen Seegesetze vom 1. April 1892 § 271 (Zeitschr. für das ges. Handelsrecht, Beilageheft zu Bd. 43 S. 137) jedes Seepfandrecht an einem Schiffe, wenn das Schiff im Wege der Zwangsversteigerung veräußert wird.

Unrichtig ist es, wenn die Revisionsbeflagten auszuführen suchen, ein Totalverlust liege nur vor, wenn der Gegenstand, auf den sich die Versicherung bezieht, durch faktische Vorgänge körperlich zerstört oder vernichtet worden sei. Das Seeversicherungsrecht hat diesen natürlichen Begriff des Totalverlustes erweitert und ihn auf solche Fälle erstreckt, wo durch juristische Vorgänge der Wert des Gegenstandes dem Versicherten völlig entzogen ist. Es folgt das unmittelbar aus der Fassung des Art. 858, mit dem § 109 der Bedingungen wörtlich übereinstimmt, und ist denn auch bei der Beratung des Gesetzes ausdrücklich anerkannt worden (Hamburger Protokoll S. 3347; vgl. auch Voigt, S. 635). Für den hier vorliegenden Fall eines Zwangsverkaufes des Pfandobjektes des Versicherten kommt in dieser Beziehung noch die Analogie mit dem in § 112 das. (Art. 861 H.G.B.) geregelten Falle in Betracht. Nach dieser Bestimmung soll in Ansehung der Bodmeri- und Havereigelder ein Totalverlust auch dann vorliegen, wenn die Gegenstände, die verbodmet oder wofür die Havereigelder vorgeschossen oder verausgabt sind, nur „dergestalt von . . . Unfällen betroffen sind, daß infolge der dadurch herbeigeführten Beschädigungen, Verbodmungen oder sonstigen Belastungen zur Deckung jener Gelder nichts übrig geblieben ist“. Auch in diesem mit der einfachen Forderungsverversicherung verwandten Falle behandelt also das Versicherungsrecht die durch juristische Akte („Verbodmungen oder sonstige Belastungen“) herbeigeführte, nur im Verhältnis zum Versicherten vorhandene Aufzehrung des Wertes der Sache, auf welche sich die Versicherung bezieht, als Totalverlust.

Es bleibt zu prüfen, ob sich die Vorgänge, die es im vorliegenden Falle herbeigeführt haben, daß der Klägerin das ihr verhaftete Schiff ohne Aussicht auf Wiedererlangung behufs Beitreibung ihrer Forderung entzogen ist, in einer Gefahr gründen, deren Tragung die Beflagten durch den Versicherungsvertrag übernommen hatten. Diese Frage aber ist unbedenklich zu bejahen. Denn der Zwangsverkauf des Schiffes gründet sich auf den von den Gläubigern in Frederiks-havn gegen das Schiff ausgebrachten Arrest. Nach § 69 (Art. 824) Abs. 2 Nr. 3 aber trägt der Versicherer insbesondere auch „die Gefahr des auf Antrag eines Dritten verhängten, von dem Versicherten nicht verschuldeten Arrestes“.

Es wird nicht unterschieden, worin der Arrest seine Ursache hat. Es ist also gleichgültig, daß er hier seine erste Ursache in der Entstehung einer Beschädigung des Schiffes findet, für welche die Beklagten an sich nach dem oben Erörterten nicht einzustehen hatten. Der während der versicherten Reise verhängte Arrest selbst ist die übernommene Gefahr. Gefordert wird nur, daß er nicht vom Versicherten selbst ausgebracht, und daß er nicht von ihm verschuldet ist. Weder das eine noch das andere liegt hier vor.

Es ist in diesem Zusammenhange noch einzugehen auf die am Schlusse der Police schriftlich beigelegte Klausel:

„Falls das Schiff wegen Seeschaden <sup>und</sup> <sub>oder</sub> Kondemnation seinen Bestimmungsort nicht erreicht, ist die versicherte Summe als ein Totalschaden mit 100 Prozent zu bezahlen unter Aufhebung des § 131 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen.“

Der Inhalt dieser Klausel ist nicht geeignet, zu einem anderen Ergebnisse zu führen. Ihr kommt nicht die Bedeutung zu, die ebenfalls schriftlich aufgenommene Klausel „auf behaltene Ankunft“ zu verändern oder einzuschränken, vielmehr giebt sie in ihrem Vordersatze bloß mit einer gewissen Breviloquenz die Fälle wieder, in denen nach dieser Klausel für Schaden gehaftet wird. Ihre Bedeutung liegt nicht im Vordersatze, sondern im Hauptsatze und besteht darin, daß der Versicherte berechtigt werden soll, im Schadensfalle die volle Versicherungssumme einzufordern, ohne daß ihm noch eine genauere Darlegung seines Interesses oder die Beibringung weiterer Beläge angeschlossen werden darf.

Vgl. Voigt, Seeversicherungsrecht S. 169; Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 21 S. 83, Bd. 25 S. 78, Bd. 36 S. 130.

Nach den vorstehenden Ausführungen erweist sich der Grund, aus dem das Oberlandesgericht zur Abweisung der Klage gelangt ist, als nicht stichhaltig. Trotzdem hätte die Revision der Klägerin nach § 563 C.P.O. zurückgewiesen werden müssen, wenn die von den Beklagten weiter versuchte, vom Berufungsgerichte nicht besprochene Verteidigung, daß ein Fall der Seegefahr nicht vorliege, für durchgreifend zu erachten wäre. Dies ist indes nicht der Fall. Die in der Police enthaltene gedruckte Klausel: „Die Versicherung gilt nur für Seegefahr“ — über die sich der § 101 der Bedingungen und der Art. 853 H.G.B. des näheren verhält — hat nicht etwa die

Bedeutung, daß der Versicherungsvertrag aus dem allgemeinen Kataloge der übernommenen Gefahren, wie ihn der § 69 (Art. 824) aufstellt, alle diejenigen ausschließen will, die nicht in Elementarereignissen der See ihren Grund haben: also Krieg, Verfügung von hoher Hand, Arrest, Diebstahl, Unredlichkeit u. s. w. Vielmehr bildet den Gegensatz zu der „Seegefahr“, von der die Klausel spricht, lediglich die „Kriegsgefahr“; diese allein gilt daher durch die Klausel als erimiert. Das geht nicht nur aus dem Zusammenhange der beiden, den Kriegsfall erörternden §§ 100 und 101 der Bedingungen (Artt. 852 und 853 H.G.B.) hervor, sondern wird durch die Entstehungsgeschichte dieser Bestimmungen, die auf den § 39. des früher in Geltung gewesenen „Allgemeinen Planes Hamburgischer Seeversicherungen“ zurückführt, bestätigt.

Vgl. Wigt, Seeversicherungsrecht S. 581 flg., insbesondere S. 585. Das Reichsgericht hat denn auch in der Bd. 25 S. 94 mitgetheilten Entscheidung bereits angenommen, daß die Klausel des Art. 853 den Versicherer nicht von den Schadensfolgen der „Verfügungen von hoher Hand“ befreit, wenn solche, wie es z. B. bei Quarantänemaßregeln der Fall ist, außer Zusammenhang mit einem Kriege stehen, obschon diese Verfügungen nach der Fassung des § 69 (Art. 824) anscheinend mit der Kriegsgefahr auf eine Linie gestellt werden. Es ist daher irrig, wenn die Beklagten meinen, daß sie sich durch die Klausel „nur für Seegefahr“ von der Gefahr einer von Privatpersonen ausgebrachten obrigkeitlichen Beschlagnahme des Schiffes frei gezeichnet hätten.“ . . .