

65. Seeversicherung. Unterschied zwischen der Versicherung „frei von Kriegsmolest“ und der Versicherung „nur für Seegefahr“. Wann tritt der Totalverlust für den Reeder ein, wenn ein unter neutraler Flagge fahrendes Schiff von einer kriegsführenden Macht wegen Zuführung von Konterbande an die feindliche Macht beschlagnahmt worden ist? schon mit der Nehmung, oder erst mit dem Urteile des Preisengerichts?

I. Zivilsenat. Urt. v. 18. Dezember 1907 i. S. Niederländische Blopp u. Gen. (Bell.) w. G. A. (Nl.). Rep. I 120/07.

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

Laut Policen vom 12. Dezember 1904 und vom 25. Januar 1905 hatte der Kläger zwei Zeitversicherungen geschlossen, die sich auf seinen Dampfer „Romulus“ bezogen. Die erste Police lautete auf 60000 *M* für die Nettofracht des Dampfers, die zweite auf „60000 *M* auf Interesse auf Kasko“. Beide Versicherungen waren nach den Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 nebst Zusätzen geschlossen. Sie galten „nur für Seegefahr“ und für beliebige Reisen in europäischen und außereuropäischen Gewässern, abgesehen von gewissen näher festgesetzten Ausnahmen, die unstrittig nicht in Betracht kamen. Die Beklagten hatten von den Versicherungen gewisse Teilbeträge übernommen.

Die Frachtpolice enthielt die Bemerkung: „Der Dampfer ist gestern von Cardiff nach Ostasien abgegangen“, die Kaskopolice die Bemerkung: „Der Dampfer ist am 25. d. S. von Sabang abgegangen.“

Der Dampfer hatte in Cardiff eine Ladung von 3503 Tonnen Kohlen eingenommen. Der Kläger war selbst Eigentümer dieser Ladung und hatte sie an P. B. in St. Petersburg verkauft mit der Abrede, daß sie in Wladiwostok zu liefern sei, daß der Vertrag aber nicht gelten solle, wenn die Kohlen diesen Bestimmungsort nicht erreichten. Es war zur Zeit des russisch-japanischen Krieges. Das Konnossement lautete auf Hongkong, als neutralen Hafen. Der Kapitän hatte die Weisung erhalten, Labuan bei Borneo anzulaufen, um den endgültigen Bestimmungsort zu erfahren. Die Order lautete auf die Olga-Bay bei Wladiwostok. Das Schiff fuhr östlich um die Philippinen

und um Japan herum und nahm dann durch die Kurilen hindurch den Kurs auf Bladivostok. Auf dieser Strecke erlitt es durch Eis starke Beschädigungen, infolge deren Wasser in den Raum drang. Der Kapitän sah sich deshalb genötigt, die Reise nach Bladivostok aufzugeben und einen Nothafen an der japanischen Küste aufzusuchen. Als er am 26. Februar, um Halodate zu erreichen, in die Tsugarustrasse eingelaufen war, wurde der Dampfer indes von dem japanischen Kreuzer „Swate“ angehalten. Es kam eine japanische Mannschaft an Bord, beschlagnahmte den Dampfer wegen Konterbande und wollte ihn nach Yokosuka verbringen. Diese Absicht konnte indes nicht ausgeführt werden, da das Wasser in den Schiffsräumen weiter gestiegen war, und das Schiff zu sinken drohte. Mit Rücksicht hierauf wurde der Dampfer in der Nomori-Bucht auf den Strand gesetzt, und nach einigen Tagen die Besatzung an Land gebracht. Durch Entscheidung des japanischen Preisengerichts vom 18. Mai 1905 wurde er demnächst mit der Ladung für gute Preise erklärt und später auch samt der Ladung von der japanischen Regierung verkauft. Als der Käufer das Brack von der Strandungsstelle abgebracht hatte, sank es auf dem Transporte nach Halodate und ging samt der Ladung völlig verloren.

Der Kläger vertrat den Standpunkt, daß der Dampfer infolge einer Seegefahr, nämlich durch die Strandung am 27. Februar, total verloren gegangen sei, und forderte demgemäß von den Beklagten die von ihnen gezeichneten Summen.

Die Beklagten bestritten, daß ein durch Seegefahr verursachter Totalschade des Dampfers vorliege, und machten geltend, daß sie für die „Nehmung“ des Dampfers durch die Japaner, weil durch Kriegsgefahr verursacht, nicht einzustehen hätten.

Beide Instanzen erkannten zugunsten des Klägers.

Auch die Revision der Beklagten wurde zurückgewiesen.

Gründe:

„1. Nach § 69 Allg. See-Vers.-Veb. (§ 820 H.G.B.) trägt der Versicherer, wenn nicht etwas anderes vereinbart worden ist, grundsätzlich alle Gefahren, denen Schiff oder Ladung während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind, also sowohl die Gefahr der Naturereignisse und der sonstigen Seeunfälle, wie die Gefahr des Krieges und der Verfügungen von hoher Hand. Hinsichtlich des hier in Betracht

kommenden Ausschusses der Kriegsgefahr kennen die Allgem. Seeversicherungsbedingungen (wie das Handelsgesetzbuch) zwei verschiedene Klauseln: die Klausel „frei von Kriegsmolest“ (§ 100 Ved., § 848 H.G.B.) und die Klausel „nur für Seegefahr“ (§ 101 Ved., § 849 H.G.B.). Jene Klausel hat die Bedeutung, daß nicht nur die Kriegsgefahr als solche ausgeschlossen wird, sondern daß mit dem Eintritte einer Kriegsbelästigung die Versicherung zugleich bezüglich der übrigen Gefahren endet. Diese aber schließt zwar die Kriegsgefahr ebenfalls aus, hat aber die Bedeutung, daß der Versicherer im übrigen auch nach dem Eintritte einer Kriegsbelästigung zu haften fortfährt, insbesondere also nach wie vor die Gefahr der Naturereignisse und sonstiger Seeeunfälle trägt. Veränderungen des Risikos, die infolge von Kriegsereignissen eintreten, üben bei dieser Formel, auch wenn sie die vom Versicherer übernommene Gefahr erhöhen, keine die Versicherung beendigende Wirksamkeit aus.

Vgl. Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs S. 3304—3308; Voigt, Seeversicherungsrecht S. 584.

Hier ist nicht nach der Klausel „frei von Kriegsmolest“, sondern nach der Klausel „nur für Seegefahr“ versichert worden. Demnach kann zunächst davon keine Rede sein, daß die Versicherer etwa in dem Augenblicke frei geworden wären, wo die japanischen Seesoldaten an Bord des „Romulus“ kamen und das Schiff mit Beschlagnahme belegten. Vielmehr hafteten die Beklagten auch nach diesem Ereignisse für die Seegefahren, und zwar auch insoweit, als diese etwa durch das Eingreifen der Kriegsmacht vergrößert worden sein sollten.

Der Kläger stützt die Klage darauf, daß ein Totalverlust des „Romulus“ im Sinne des § 109 Ved. (§ 854 H.G.B.) vorliege, herbeigeführt durch Elementarereignisse. Das Oberlandesgericht sieht als bewiesen an, daß das Schiff dem Kläger dadurch ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen worden sei, daß es im letzten Zustande am 27. Februar 1905 in der Komori-Bucht absichtlich auf den Strand gesetzt worden ist. Diese Feststellung ist auf das Besichtigungsattest des Surveyors und auf das Ergebnis der seeamtlichen Untersuchung des Unfalls gestützt und an sich von der Revision nicht angefochten.

Mit Recht aber ist vom Oberlandesgericht angenommen, daß sich dieser so eingetretene Totalschade auf eine Seegefahr im Sinne

des § 69 Abs. 2 Nr. 1 Ved. gründet. Schon vor dem Eingreifen des japanischen Kreuzers hatte der Dampfer durch Eis bedeutende Beschädigungen erlitten und war leck gesprungen. Später verstopften sich die Pumpen, und es war nicht mehr möglich, des steigenden Wassers Herr zu bleiben. Ob das Schiff, wenn der Kurs nicht nach den Befehlen des japanischen Offiziers geändert worden wäre, den Hafen von Hakodate noch erreicht haben würde, erklärt das Oberlandesgericht für sehr zweifelhaft.

Hiernach liegt die Sache nicht so, daß der Schade etwa auf einem Zusammentreffen von Umständen beruhte, von denen ein Teil zur Verantwortung des Versicherers stände, ein Teil nicht. Die Fälle einer solchen Konkurrenz der Schadensursachen können zu Schwierigkeiten Anlaß geben, zu deren Lösung man den Satz aufgestellt hat: *causa proxima spectatur, non remota*.

Vgl. Protokolle S. 3308; Voigt, a. a. O. S. 382, 388.

Hier liegt nichts dafür vor, daß das Eingreifen der Seefolaten mit als Ursache des eingetretenen Schadens anzusehen wäre; vielmehr ist dieser ausschließlich auf Elementarereignisse zurückzuführen, die sich auf der Reise während des Laufes der Versicherung zugetragen haben.

Allerdings hatten die Beklagten geltend gemacht, der an Bord gekommene japanische Zimmermann habe auf Befehl seines Offiziers die Schleuse im Kollisionsschott geöffnet, um das Wasser aus der Borviele in die Laderäume zu leiten und hier auszupumpen, und das Seeamt hat angenommen, daß diese Öffnung der Schleuse neben den Eisbeschädigungen mit als Ursache des Unfalles anzusehen sei, weil es nachher nicht mehr gelungen sei, die Schleuse wieder zu schließen.

Das Oberlandesgericht legt dar, warum es nicht als bewiesen ansehen könne, daß die Öffnung der Schleuse von den Japanern bewirkt oder veranlaßt sei, und nicht vielmehr von der eigenen Besatzung des „Romulus“. Es erklärt die Tatsache aber auch für unerheblich. Dem ist beizupflichten. Es handelt sich nicht um eine Maßregel, die mit der Beschlagnahme des Schiffes in Zusammenhang stände oder durch die Absichten der japanischen Kriegsmacht, den „Romulus“ für gute Preise zu erklären, veranlaßt wäre, sondern um eine nautische Rettungsmaßregel, die richtig oder falsch gewesen sein kann, deren Folgen aber den Versicherer treffen. Ob die Maßregel

von der Besatzung des „Romulus“, oder von dem japanischen Kommando veranlaßt worden ist, erscheint für das Versicherungsverhältnis ohne Bedeutung. Wie schon erwähnt wurde, ist eine Veränderung der Seegefahren infolge der Kriegsbelästigung bei der Versicherung unter der Formel „nur für Seegefahr“ ohne Einfluß. Auch wenn das Schiff wegen der Kriegsbelästigung von seinem Wege abweicht, oder der Schiffer die freie Führung des Schiffes verliert (§ 100 a. E. Ved.), bleibt der Versicherer für die Seegefahr verantwortlich, und zwar auch dann, wenn sie durch das Verschulden eines Dritten veranlaßt sein sollte (§ 69 Abs. 2 Nr. 1 Ved.).

Es kommt aber weiter in Betracht, daß nach § 101 Ved. der Versicherer nur befreit ist „für die zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden“. Es ist hier also ausdrücklich auf die nächste und unmittelbare Ursache der entstandenen Schäden (die causa proxima) hingewiesen. Daß diese hier in Elementarereignissen, und nicht in dem Eingreifen der kriegführenden Macht liegt, kann nicht als zweifelhaft erscheinen. Aber selbst im Zweifel soll nach Abs. 2 des § 101 angenommen werden, daß ein eingetretener Schaden nicht durch Kriegsereignisse verursacht sei. Der Beweis der Verursachung würde also den Beklagten obliegen, und die Frage somit dadurch erledigt sein, daß das Oberlandesgericht diesen Beweis, ohne daß prozessuale Angriffe hiergegen erhoben wären, für nicht geführt erklärt hat. Und damit fällt auch der Versuch der Revision, die Öffnung des Kollisions-schotts als eine „Beschädigung durch ein Kriegsschiff“ im Sinne des § 101 Abs. 1 hinzustellen, wofür die Beklagten nicht zu haften hätten.

2. Ist hiernach die Grundlage des Berufungsurteils als richtig anzuerkennen, so muß doch die Frage noch einer Erörterung unterzogen werden, welche Rechtsfolgen mit der Beschlagnahme des Dampfers durch die japanische Kriegsmacht verknüpft gewesen sind. Denn wenn diese Beschlagnahme die Bedeutung haben sollte, daß das Schiff bereits mit ihr dem Kläger verloren ging, so würde ein Totalverlust vorliegen, der seine Ursache in der Kriegsgefahr hätte und von den Beklagten nicht zu tragen wäre. Da niemand seine Sache zweimal verlieren kann, es sei denn, er hätte sie inzwischen wiedererlangt, so würde dann die nachfolgende Strandung des Dampfers ein Unfall sein, der den Kläger nicht mehr berühren konnte, sondern der höchstens den japanischen Staat betreffen hätte.

Nach den Grundsätzen des Völkerrechtes aber hat die Beschlagnahme eines neutralen Kauffahrteischiffes durch eine kriegsführende Macht jene Bedeutung keineswegs. Sie ist ein rein tatsächlicher Vorgang, mittels dessen der kriegsführende Staat gegenüber den Angehörigen neutraler Staaten die Befolgung der völkerrechtlichen Pflichten zu sichern bestrebt ist. Erst wenn durch die Entscheidung des Preisengerichts festgestellt ist, daß sich das Schiff wegen Führung von Konterbande oder aus anderen Gründen gegen die Pflichten der Neutralen vergangen hat und als gute Prise erklärt ist, geht es dem Eigentümer verloren und in das Eigentum des Nehmerstaates über, und zwar genauer mit der Rechtskraft des Urteils des Preisengerichts.

Vgl. Bonfils-Krah, Lehrbuch des Völkerrechtes (3. Aufl.) S. 727; Bulmerincq, Völkerrecht, in Marquardsen's Handbuch Bd. 1 S. 867.

Die Grundsätze sind auch in Japan anerkannt, wie aus der japanischen Verordnung über das Preisverfahren vom 24. August 1894 (mitgeteilt in der Revue générale de droit international public Bd. 2 Anhang S. 4) erhellt.

Vgl. auch Watanabe, Das Preisverfahren, mit besonderer Berücksichtigung des japanischen Preisrechtes S. 13, 76 fig.

Der vorliegende Streitfall hat, weil der Kläger mit anderen Policen einen Teil des Kaskos in England gedeckt hatte, auch dort zu einem Prozesse geführt. Nach dem von den Revisionsklägern vorgelegten Ausschnitte der Shipping Gazette vom 16. Mai 1907 hat die King's Bench Division zugunsten der Versicherer entschieden. Auch dieses Gericht nimmt zwar an, daß die Beschlagnahme des „Romulus“ durch den Kreuzer an sich noch nicht die Bedeutung hatte, daß das Schiff dem Kläger verloren gegangen sei, weil eben das Ergebnis des Reklameverfahrens vor dem Preisengerichte abzuwarten gewesen sei. Die Wirkung des kondemnierenden Urteils des Preisengerichts aber will das Gericht zurückbezogen wissen auf den Augenblick der Beschlagnahme. Es sagt:

„But when there is an adjudication of a Prize Court, which is an adjudication in rem and binding on all the world, . . . it is a decision not merely that then at the date of the decision the property has passed, but a decision that it did pass at the time of the capture, and it may be described therefore as relating back.“

Daher nimmt das englische Gericht an, daß die Sache infolge des Urteiles des japanischen Preisengerichtes vom 22. Mai 1905 jetzt so angesehen werden müsse, als wenn der Kläger Schiff und Ladung schon am 26. Februar 1905 mit der Beschlagnahme verloren habe.

Dieser Ansicht kann das Reichsgericht nicht beitreten.

Die Frage, ob das Urteil des Preisengerichtes deklarative, oder konstitutive Bedeutung hat, wird in der Literatur allerdings nicht einheitlich beantwortet. Die überwiegende Mehrzahl der Schriftsteller erklärt sich indes für die konstitutive Bedeutung und nimmt an, daß erst mit dem Urteile das Eigentum des Nehmerstaates geschaffen werde, daß aber bis dahin das Recht des Nehmers auf die Prise nur in einer Anwartschaft bestehe, und sonach das Eigentum des Reeders fortbauere.

Vgl. Bonfils-Krah a. a. D.; Vulmerincq, *Prises maritimes* S. 311; v. Martens, *Völkerrecht* Bd. 2 S. 534; Geffcken, bei Heffter, *Völkerrecht* (8. Ausg.) Anm. 2 und 4 zu § 138, Anm. 3 und 4 zu § 192; Dernburg, *Sachenrecht* S. 333; Pappenheim, *Seerecht* Bd. 2 S. 96; Perels, *Intern. öffentl. Seerecht* (2. Aufl.) S. 192 Anm. 2; v. Liszt, *Völkerrecht* (5. Aufl.) S. 373 Nr. 4, S. 361 Nr. 4, S. 362 Nr. 5; v. Attlmahr, *Intern. Seerecht* Bd. 1 S. 181, 186; Köpfe, *Das Seebeuterecht* S. 128; Billes, *Les lois actuelles de la guerre* § 232 S. 352; Watanabe a. a. D. S. 60 (a. M. Heffter, *Völkerrecht* §§ 138, 139, 192; Wagner, *Seerecht* Bd. 1 S. 193 Anm. 13).

Dieser Ansicht schließt sich der Senat an. Sie entspricht der Natur der Sache, steht im Einklange mit der Rechtswirkung, die das auf Einziehung lautende Urteil eines Strafgerichtes nach deutschem Rechte hat (St.G.B. § 40, Entsch. d. R.G.'s in Straff. Bd. 15 S. 164, Bd. 21 S. 54), und entspricht auch am besten der Formel des hier vorliegenden Urteils. Diese lautet in englischer Übersetzung:

„Decision in the matter of the capture of the German Steamer ‚Romulus‘. The steamer ‚Romulus‘ together with 3400 tons of Cardiff coal on board is hereby declared as lawful Prize.“

Eine Zurückbeziehung der Urteilswirkung auf einen früheren Zeitraum, die auf eine Fiktion hinauslaufen würde, könnte nur auf Grund besonderer gesetzlicher Bestimmungen zugelassen werden, an denen es hier fehlt.

Was im Verhältnis der Parteien ins Gewicht fällt, ist, daß auch das Handelsgesetzbuch und die Allgem. Seeversicherungsbedingungen augenscheinlich auf dem Standpunkte stehen, daß das Schiff nicht schon mit der Beschlagnahme, sondern erst mit dem kondemnierenden Urteile des Preisengerichtes dem Kreeber verloren geht. Nach § 109 Neb. (§ 854 H.G.B.) wird ein Totalverlust des Schiffes oder der Güter angenommen, „wenn sie für gute Priise erklärt sind“, wofür nur das Preisengericht nach Untersuchung des Falles zuständig ist. Nach § 628 Abs. 1 Nr. 1 H.G.B. gilt es als Verlust des Schiffes, wenn das Schiff „aufgebracht oder angehalten und für gute Priise erklärt wird“ (vgl. auch § 69 Abs. 1 Nr. 4 Seemannsordnung und § 106 Abs. 3 Seeanf.-Vers.-Ges.). Der 3. Absatz, den die Allgem. Seeversicherungsbedingungen (§ 101) dem § 849 H.G.B. hinzugefügt haben, bestimmt, daß der unter der Klausel „nur für Seegefahr“ Versicherte, wenn das Schiff „infolge von Kriegsverhältnissen in einen Hafen verwiesen oder aufgebracht“ ist, von dem Zeitpunkte der Ankunft des Schiffes im Aufbringungshafen an eine Prämienverbesserung zahlen muß, falls er nicht auf die Fortdauer der Versicherung verzichtet. Daraus ergibt sich, daß sogar die „Aufbringung“ des Schiffes, d. h. seine Verbringung in den Hafen des Nehmerstaates, — ein Akt, der der Beschlagnahme auf hoher See regelmäßig nachfolgen muß — von den Bedingungen nicht einmal als ein die Versicherung beendender Totalverlust angesehen wird. Auch bei der Beratung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches wurde es als Auffassung des Verkehrs konstatiert, „daß der Asskurateur für den Schaden haftbar sei, wenn das Schiff nach der Nehmung durch einen Kaper in dessen Gewalt infolge eines Unwetters auf den Strand gerate“.

Muß hiernach grundsätzlich davon ausgegangen werden, daß die Beschlagnahme eines neutralen Schiffes durch eine kriegsführende Macht das Eigentum des Kreebers und also ein versicherbares Interesse bestehen läßt, und daß ihm erst das kondemnierende Urteil des Preisengerichtes das Schiff „ohne Aussicht auf Wiedererlangung“ entzieht, so kann für den Versicherungsvertrag darauf nichts ankommen, ob im einzelnen Falle eine größere oder geringere Aussicht besteht, daß der Kreeber im Reklameverfahren eine Freisprechung erzielen werde. Die Ausführung der Revision, daß sich der Kläger wegen der Augensälligkeit der Konterbande darüber völlig klar gewesen sei, daß das

Unternehmen gescheitert sei, wenn der „Romulus“ den Japanern in die Hände falle, ist daher unerheblich. Sie ist auch deswegen nicht zu beachten, weil die Freisprechung durch das Preisengericht keineswegs den einzigen Fall darstellt, in dem die Festnahme des Schiffes nicht zu dessen Verlust für den Reeder führt. Daneben steht die freiwillige Freigabe, etwa infolge diplomatischer Intervention, die Wiedernahme durch die andere kriegsführende Macht und die Befreiung durch Friedensschluß.

Das Oberlandesgericht hat die im vorstehenden besprochene Frage nicht erörtert. Dagegen beschäftigt es sich mit der Frage, ob der in § 101 Ved. vorgesehene Fall einer „Nehmung . . . durch Kriegsschiffe“, wofür die Beklagten nicht haften würden, vorliege, und glaubt, diese Frage verneinen zu müssen. Es führt aus, daß „Nehmung“ Wegnahme in der Absicht definitiver Aneignung sei; zu einer solchen sei aber der Kommandant des japanischen Kreuzers nicht befugt gewesen: er habe das Schiff nur in einen Hafen verweisen oder ausbringen können, während die Entscheidung, ob es als gute Prise zu erklären sei, dem Preisengerichte zugestanden habe. Der Revision muß zugegeben werden, daß mit dieser Ausführung der Begriff „Nehmung“ verkannt ist. Die „Nehmung“, von der § 101 Ved. (§ 849 H.G.B.) spricht, ist etwas anderes als die definitive Aneignung durch das Urteil des Preisengerichts. Das zeigt die Gegenüberstellung mit der „Konfiskation durch kriegsführende Mächte“ einerseits und die Zusammenstellung der Nehmung mit der „Beschädigung, Vernichtung und Plünderung“ — also rein tatsächlichen Vorgängen — anderseits. Auch die „Nehmung“ (englisch „capture“; französisch „saisie“) ist, wie bereits hervorgehoben wurde, ein bloß tatsächlicher Vorgang: die Beschlagnahme des Schiffes durch eine kriegsführende Macht. Daß der „Romulus“ in diesem Sinne „genommen“ war, als der japanische Seeoffizier mit mehreren Leuten an Bord gekommen war, die Führung übernommen und die deutsche Flagge hatte niederholen lassen, kann nicht bezweifelt werden.

Nach der Belegenheit des Falles aber folgt hieraus nichts zugunsten der Beklagten. Denn die Nehmung hat, wie erwähnt, nur die Bedeutung, die Unterlage zu schaffen für die preisengerichtliche Untersuchung, die entweder mit einer Freigabe des Schiffes, oder mit dessen Kondemnierung endigen kann. Letztere bedeutet einen Totalverlust,

nicht aber die Nehmung, die nur ein provisorischer Akt ist und die Fortdauer der Haftung des Versicherers für die Seegefahr bestehen läßt. Freilich würde der Versicherer nach § 101 Ved. nicht haften für Schäden und Nachteile, die durch die Nehmung entstanden sind, die in ihr „zunächst“ ihre Ursache haben. Für solche Schäden nimmt der Kläger aber auch die Beklagten nicht in Anspruch.

8. . . . .“