

52. Seeversicherung. Rechtliche Bedeutung der Klausel: „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle“. Hat die Klausel: „free of particular average, unless the vessel be stranded“ nach englischem Rechte dieselbe Bedeutung?

I. Zivilsenat. Urt. v. 30. September 1908 i. S. Versicherungs-
gesellschaft . . . (Bekl.) w. L. S. (Kl.). Rep. I 205/07.

I. Konsulargericht Shanghai.

Der Kläger hatte bei der Agentur der Beklagten in Shanghai am 5. März 1906 Versicherung genommen auf eine Sendung von 812 Fässern Öl, die auf dem japanischen Dampfer „Gensang Maru“ von Tschinkiang, einer am Yangtse gelegenen Stadt, nach Yokohama verschifft werden sollten. Eine Police war über die Versicherung nicht ausgestellt worden. Die Agentur der Beklagten hatte aber dem Kläger den Abschluß unter Benutzung eines gedruckten Briefformulars bestätigt: „subject to all clauses and conditions of the Company's printed Form of Policy.“ In diesem Befätigungsschreiben wurden die 812 Fässer Öl mit dem Zusage „On Deck“ in drei Posten mit ihren Merkzeichen angegeben: „B B 446, Y Y 228, W W 118“, und es war durch Blaufstempel die Klausel:

„Free of particular average, unless the vessel be stranded, sunk or burnt.“

aufgedruckt. Als Versicherungswert der 812 Fässer waren 19000 Taels, und als Prämie 10 Promille oder 190 Taels angegeben.

Auf der Fahrt des Schiffes nach Yokohama wurden von den 812 Fässern 528 infolge starken Seeganges über Bord gespült und gingen verloren.

Der Kläger forderte Ersatz dieses Schadens und beantragte, die Beklagte zur Zahlung von 12355,52 Taels nebst Zinsen zu verurteilen, während die Beklagte Abweisung der Klage verlangte, weil sie die Gefahr des Überbordspülens der Deckladung nicht übernommen habe. Lediglich hierum drehte sich der Streit.

Das Konsulargericht verurteilte die Beklagte nach dem Klageantrage. Das Reichsgericht wies die Berufung zurück, aus folgenden Gründen:

„Das Konsulargericht scheint angenommen zu haben, daß die Beklagte kraft der Klausel „Free of particular average etc.“ den

Ersatz der über Bord gespülten 528 Fässer an sich ablehnen könne. Es ist aber gleichwohl zur Verurteilung der Beklagten gelangt, indem es aus der Höhe der Prämie in Verbindung mit dem Umstande, daß die Beklagte der in Shanghai bestehenden Vereinigung von Seeversicherern, der Shanghai Marine Underwriters Association, angehört, ableitet, daß durch die ausdrückliche Bezeichnung der Fässer als Deckladung die Gefahr des Überbordspülens von der Beklagten besonders übernommen sei. Die Mitglieder der genannten Assoziation übernahmen regelmäßig bei Verschiffungen von Öl auf Deck das Risiko des Überbordspülens, kraft der Klausel:

„Warranted Free of all Average, but to cover risks of Jettison and Washing Overboard. To pay Total Loss only on such Bags, Baskets or other Packages, as do not reach their destination.“

Obwohl nun diese Klausel hier in das Bestätigungsschreiben nicht aufgenommen sei, müsse es nach der Belegenheit des Falles doch so angesehen werden, daß durch die Worte „On Deck“ auf diese Klausel hingewiesen werden sollte.

Nach dem, was die Beklagte hiergegen jetzt vorbringt, würde das Reichsgericht eine Ergänzung der Beweisaufnahme herbeiführen müssen, wenn die Entscheidung von der Richtigkeit dieser Ausführung abhinge. Das ist aber nicht der Fall. Vielmehr nimmt das Reichsgericht an, daß die Beklagte mit Unrecht aus der Klausel „Free of particular average etc.“ ihre Befreiung herleitet, und daß sie für den eingeklagten Schaden auch dann zu haften hat, wenn man die Worte „On Deck“ bloß als Anzeige eines Umstandes ansieht, der für die Beurteilung der zu übernehmenden Gefahr von Bedeutung war.

Auszugehen ist davon, daß nach dem gedruckten Policenformular der Beklagten, das nach dem Bestätigungsschreiben maßgebend ist, die Gefahr des Überbordspülens an und für sich zu den von der Beklagten übernommenen Seegefahren gehört, wie dies auch das Konsulargericht darlegt, und die Beklagte selbst nicht in Abrede nimmt. Die nach den Hamburger Allg. Seevers. Verord. von 1867 (§ 107) bei Deckladungen regelmäßig eintretende Befreiung „von Werfen und Überbordspülen“ greift daher nach dem vorliegenden Vertrage nicht Platz. Demnach fragt sich bloß, ob der Beklagten darin beigetreten werden muß, daß sie kraft der Klausel „Free of particular average etc.“ — weil unstreitig ein Strandungsfall, oder ein dem gleichstehender

Unfall nicht vorliegt — für das Überbordspülen nur haften würde, wenn sämtliche 812 Fässer hierdurch in Verlust geraten wären, also ein Totalverlust des ganzen versicherten Gutes vorliegen würde.

Nach deutscher Rechtsauffassung zielt die Klausel „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle“ (§ 851 H.G.B., § 103 Allg. Seevers.Ord.) auf eine Unterscheidung nach der schadensstiftenden Ursache ab. Liegt ein Ereignis vor, das seiner Natur nach bloß geeignet ist, die Güter in ihrer Beschaffenheit anzugreifen, so ist dies im Sinne des Versicherungsrechts immer „Beschädigung“ und wird auch dadurch nicht zum „Verlust“, daß die Einwirkung so nachhaltig auftritt, daß die Güter in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört oder gänzlich entwertet werden. „Verlust“ aber, und nicht „Beschädigung“, liegt vor, wenn die Güter von einem Ereignisse betroffen werden, das ihre Existenz im wirtschaftlichen Sinne unmittelbar bedroht.

Vgl. Voigt, Seevers. R. S. 599; Entsch. des R.G.'s in Zivils. Bd. 56 S. 400.

Daß das Überbordspülen von Fässern mit Öl in diesem Sinne nicht Beschädigung, sondern Verlust ist, kann einem Zweifel nicht unterliegen. Nach deutschem Rechte würde sonach die Freizeichnung von Beschädigung den Versicherer nicht befreien, den hier eingetretenen Schaden, der sich als Totalverlust eines Teiles der versicherten Güter darstellt (§§ 854, 876 H.G.B.), zu ersetzen.

Es ist jedoch der Beklagten zuzugeben, daß für den vorliegenden Fall nicht das deutsche, sondern das englische Recht zur Anwendung zu kommen hat. Denn aus der Klausel des gedruckten Policenformulars:

„It is agreed that the practice of Lloyds shall be recognised as the Standard for adjusting claims of particular average or partial loss“

kann mit Recht abgeleitet werden, daß sich die Parteien dem für Lloyds, d. h. für die Londoner Versicherer, maßgebenden Rechte unterwerfen wollten.

Grundsätzlich hat aber die englische Klausel „Free of particular average, unless the vessel be stranded“ keine andere Bedeutung, als die deutsche Klausel „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle“. Dies wird zwar durch den Wortlaut insofern etwas verfleiert, als sich der Ausdruck „particular average“ scheinbar mit

dem deutschen Ausdrucke „Beschädigung“ nicht deckt. Particular average (Partikular-Havarie) kann auch den Gegensatz zu general average (große Havarie) bezeichnen, also den Schaden, der einen einzelnen Reiseinteressenten trifft, im Gegensatze zu dem, der auf alle Reiseinteressenten zu verteilen ist (§§ 700 flg. H.G.B.). Daß die Klausel aber das Wort nicht in diesem Sinne verwendet, ist ohne weiteres einleuchtend und wird auch von der Beklagten nicht beansprucht, da sie sonst sogar beim Überbordspülen aller 812 Fässer ihre Befreiung behaupten müßte. Die Literatur über das englische Seeversicherungsrecht lehrt denn auch, daß der Ausdruck particular average auch als Gegensatz zu dem Begriffe des total loss verwertet wird, und in diesem Sinne ist er hier zu verstehen. Darüber kann nach dem, was insbesondere Arnould, Marine Insurance (7. Aufl.) Bd. 2 unter Nr. 882 flg. über die Entstehung der zunächst bei den sog. Memorandum-Articles aufgetommenen Klausel anführt, ein Zweifel nicht bestehen. Tendenz und Zweck der Klausel stimmen, wie auch Lowndes (Marine Insurance) und Mc Arthur (Marine Insurance) bestätigen, durchaus mit der dargelegten Bedeutung der deutschen Klausel überein: die Versicherer zu entlasten von der Deteriorierung der Güter, wie sie mehr oder weniger stark im regelmäßigen Verlaufe jeder längeren Seereise aufzutreten pflegt. Was aber den zur Beschädigung im Gegensatze stehenden Begriff des Totalverlustes anlangt, so ist auch dem englischen Rechte ein total loss of a part sehr wohl bekannt, und der Begriff des Totalverlustes keineswegs eingeschränkt auf das Verlorengehen sämtlicher versicherter Güter (vgl. Arnould, a. a. O. Nr. 1082).

Ob nun in einem gegebenen Falle Verlust eines Teiles der versicherten Güter, oder Beschädigung anzunehmen ist, kann zweifelhaft erscheinen. Wie aus Arnould Nr. 1082—1086 hervorgeht, hat die Rechtsprechung der englischen Gerichte in dieser Frage geschwankt. Die einzelnen Entscheidungen, die dort mitgeteilt werden, sind schlecht miteinander in Einklang zu bringen und lassen eine grundsätzliche Erörterung vermissen. Es kann nicht darauf ankommen, ob in dieser Kasuistik der eine oder andere Fall zugunsten der Versicherer entschieden worden ist, der dem hier vorliegenden ähnlich ist. Vielmehr hat das Gericht die vorhin entwickelten Grundsätze, auf denen die Klausel beruht, zur Anwendung zu bringen. Nach diesen Grund-

sagen aber muß anerkannt werden, daß bei der Versicherung einer bestimmten Anzahl von Behältern mit flüssiger Ware, von denen für jeden einzelnen Behälter Marke und Nummer dem Versicherer aufgegeben sind, die vollständige Zerstörung mehrerer einzelner Behälter als total loss of a part anzusehen ist, also ein Totalverlust vorliegt, der dem Versicherer zur Last fällt. Es würde ein geradezu widersinniges Ergebnis sein, in einem solchen Falle den Versicherer zwar haften zu lassen, wenn sämtliche Behälter über Bord gegangen sind, ihn aber für nicht haftbar zu erklären, wenn auch nur ein einziger Behälter von dem Unfalle nicht betroffen und gesund angekommen ist. Der von der Beklagten angeregten Vernehmung Sachverständiger bedurfte es bei dieser Sachlage nicht; vielmehr konnte ohne weiteres auf Zurückweisung der Berufung erkannt werden.“