

1. 1. Ist die Eideszuschreibung über Urteile und Rechtsbegriffe durch §. 410 C.P.D. unbedingt ausgeschlossen?

2. Hat bei der Seeversicherung der Versicherungsnehmer dem Versicherer gegenüber eine Erkundigungspflicht in betreff ihm selbst unbekannter, aber für den Entschluß des Versicherers, auf den Vertrag einzugehen, möglicherweise erheblicher Umstände? Unterschied zwischen Cascoverversicherung und Güterversicherung.

H.G.B. Artt. 810, 812, 825.

Allg. Seeversicherungsbedingungen von 1867 §§. 29, 31, 45, 51, 55, 70.

I. Civilsenat. Urth. v. 26. Oktober 1881 i. S. der Niederrheinischen Güter-Affekuranz-Gesellschaft (Bekl.) w. G. (Kl.) Rep. I. 589/81.

I. Landgericht Greifswald (Kammer für Handelsj. in Stralsund).

II. Oberlandesgericht Stettin.

Aus den Gründen:

„1. Der dem Berufungsgerichte von der Beklagten gemachte Vorwurf einer Verletzung des §. 410 C.P.D. ist unbegründet.

Die Beklagte will den Untergang des Schiffes Johann, Kapitän B., und damit zugleich der von dem Kläger in demselben verladene und bei der Beklagten versichert gewesenen 80 000 Pfd. Weizen darauf zurückführen, daß das gedachte, nach dem im Reichsfinanzleramente herausgegebenen Handbuche für die deutsche Handelsmarine nur zu 58,3 cbm = 20,59 Registertons Netto-Rauminhalt vermessene Schiff bei diesem Raumgehalte mit 800 Centner Weizen um 136 Centner überladen gewesen sei, und daß die nur aus zwei Mann außer dem Kapitän

bestehende Besatzung des Schiffes nach Ladung und Jahreszeit nicht ausgereicht habe. Während die Beklagte sich für die behauptete Überladung und zu geringe Besatzung des Schiffes auf das Gutachten Sachverständiger beruft, hat sie dem Kläger darüber, daß ihm (beim Abschlusse des Versicherungsvertrages) diese Überladung und der Mangel gehöriger Besatzung des Schiffes bekannt gewesen sei, den Eid zugeschoben. Das Berufungsgericht nimmt nun — und zwar offenbar mit Recht — an, daß sich die Behauptung der Überladung und ungenügender Bemannung des Schiffes mit den Thatfachen, daß das Schiff bei einem bestimmten Raumgehalte mit einem Gewichte von 800 Centner belastet und nur mit zwei Mann Besatzung versehen gewesen sei, keineswegs decke, sondern daß aus den letzteren Thatfachen nur ein technisches Urteil gewonnen werden könne, in welcher Beziehung noch ausgeführt wird, daß bei dieser Beurteilung auch noch andere thatsächliche Faktoren in Frage kommen (z. B. die bei gleichem Raumgehalte für die Ladefähigkeit innerhalb gewisser Grenzen maßgebende Bauart des Schiffes), welche auch auf die Höhe der erforderlichen Besatzung nicht ohne Einfluß seien. Nach diesen thatsächlichen Erwägungen und bei dem vom Berufungsgerichte ferner geltend gemachten Umstande, daß nicht feststehe, ob der Kläger, von welchem an sich die zu einer solchen Beurteilung erforderlichen, mehr oder weniger technischen Kenntnisse und Erfahrungen nicht verlangt werden könnten, mit solchen Faktoren überhaupt, geschweige denn mit ihrer Wirkung bekannt gewesen sei, hat das Berufungsgericht die Eideszuschreibung mit Recht für unzulässig und die Beklagte mit ihrer desfalligen Behauptung für beweisfällig erachtet. Denn die Vorschrift des §. 410 C.P.D., nach welcher die Eideszuschreibung nur über Thatfachen zulässig ist, darf zwar nicht in dem Sinne eines unbedingten Verbotes, Rechtsbegriffe oder Urteile in die Eidesnorm aufzunehmen, verstanden werden, sondern es ist bei der Schwierigkeit einer scharfen Trennung der Thatfachen von Rechtsbegriffen und Urteilen, sowie mit Rücksicht darauf, daß gewisse Rechtsbegriffe und die Befähigung zu gewissen Urteilen bei einem jeden oder doch bei den konkreten Parteien vorausgesetzt werden dürfen, nicht ausgeschlossen, solche Begriffe und Urteile im Sinne des Gesetzes als etwas thatsächliches aufzufassen und mithin die Eideszuschreibung darüber zu gestatten (vgl. Protokolle der Reichstagskommission S. 167). Ob aber im einzelnen Falle eine solche Erkenntnis bezw. Befähigung als

vorhanden anzunehmen sei, ist Sache des richterlichen Ermessens, und es liegt daher keine Verletzung des §. 410 C.P.D. vor, wenn das Berufungsgericht dies angesichts der im konkreten Falle für die Beurteilung erforderlichen technischen Kenntnisse und Erfahrungen, für deren Vorhandensein bei dem Kläger die Beklagte einen Beweis nicht angetreten hat, verneint.

2. Unbegründet ist auch der Vorwurf, daß das Berufungsgericht den Art. 825 H.G.B. verletzt und durch mangelhafte Begründung seiner Entscheidung gegen §. 513 Nr. 7 C.P.D. verstoßen habe.

Mit Rücksicht darauf, daß nach der Natur des Versicherungsvertrages die Kontrahenten sich gegenseitig ganz besondere Treue und Aufrichtigkeit schulden, ist dem Versicherungsnehmer durch Art. 810 H.G.B. die Verpflichtung auferlegt, bei dem Abschlusse des Vertrages dem Versicherer alle ihm bekannten Umstände anzuzeigen, welche wegen ihrer Erheblichkeit für die Beurteilung der von dem Versicherer zu tragenden Gefahr geeignet sind, auf den Entschluß des letzteren, sich auf den Vertrag überhaupt oder unter denselben Bestimmungen einzulassen, Einfluß zu üben. Der preussische Entwurf des Seerechtes war noch strenger, indem der Art. 614 desselben dem Versicherten oder dessen Stellvertreter zur Mitteilung aller wesentlichen Umstände schlechthin, d. h. ohne Unterschied, ob sie dem Versicherungsnehmer selbst bekannt waren oder nicht, verpflichtete und von der bei Nichtbeachtung dieser Bestimmung eintretenden Ungültigkeit der Versicherung in Art. 617 nur zwei einzelne Ausnahmen gemacht waren, in welchen bei der Versicherung auf Ladung lediglich die Nichtanzeige bekannter Umstände schaden sollte. In den Motiven (S. 335 und 336) wurde diese, sowohl mit den Bestimmungen des preussischen Landrechtes und dem damals einer großen Menge von Seevericherungen zum Grunde liegenden Hamburger Plane als auch mit der damaligen deutschen Theorie in Widerspruch stehende strengere Ansicht, mit welcher angeblich das französische Recht (Code de commerce Art. 348) übereinstimme, darauf gegründet, daß der Versicherte sich nach den ihm nicht ohnehin schon bekannten erheblichen Umständen erkundigen müsse und eine Verletzung der bona fides schon dann vorliege, wenn er sich nicht selbst die gehörige Kenntnis verschafft habe, — eine Auffassung, welcher die thatsächlich meistens zutreffende Vermutung, daß der Versicherte von allen erheblichen Umständen Kenntnis gehabt habe, zur Seite stehe.

Schon bei der ersten Lesung des Seerechtes legte aber der Referent den Antrag vor, die Artt. 614—622 des preussischen Entwurfes durch anderweitige, von ihm in Vorschlag gebrachte Bestimmungen zu ersetzen. In dem §. 2 dieser Bestimmungen (Abs. 1) war die Anzeigepflicht (welche hiernach übrigens beiden Theilen, auch dem Versicherer, obliegen sollte) ausdrücklich auf die dem betreffenden Kontrahenten bekannten Umstände beschränkt. Zur Begründung wurde angeführt, die durch die bona fides bedingte Verpflichtung zur Anzeige könne nicht als verletzt angesehen werden, wenn der betreffende Umstand dem Verpflichteten selbst unbekannt gewesen sei; eine Ausnahme lasse sich höchstens für den Fall behaupten, wenn das Nichtwissen auf einem groben Verschulden beruhe. Die Behauptung in den Motiven des preussischen Entwurfes, daß es nach dem französischen Rechte keinen Unterschied mache, ob die nicht angezeigte Thatsache bekannt oder unbekannt gewesen sei, unterliege gegründeten Bedenken und lasse sich diese Ansicht auch aus inneren Gründen und aus dem Wesen des Versicherungsvertrages nicht herleiten. Diese Motivierung wurde in der Kommission von keiner Seite beanstandet, und ist sodann der vorgeschlagene §. 2 mit lediglich redaktionellen Änderungen und unter der Beschränkung der Anzeigepflicht auf den Versicherungsnehmer in den Entwurf aus erster Lesung (Art. 701) aufgenommen und aus diesem — unter Einschaltung der Worte „sowohl im Falle der Versicherung für eigene als im Falle der Versicherung für fremde Rechnung“ — in Art. 810 H.G.B. übergegangen.

Vgl. Protokolle S. 3143—3157. 4294—4300. 4419.

Nach dieser Entstehungsgeschichte des Art. 810 H.G.B. kann es keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß das Gesetz lediglich eine Pflicht des Versicherungsnehmers zur Anzeige der ihm bekannten erheblichen Umstände statuiert, dem Versicherungsnehmer aber eine Erkundigungspflicht und mithin eine in dieser Beziehung von ihm dem Versicherer zu prästierende Sorgfalt nicht auferlegen will, da der Anregung des Referenten, ob etwa grobes Verschulden des Nichtwissens der Bekanntschaft mit dem betreffenden Umstände gleich zu behandeln sei, im Gesetze keine Folge gegeben ist. Die Unterlassung von Erkundigungen seitens des Versicherungsnehmers kann daher auch nicht die in Art. 812 H.G.B. für die Unterlassung der Anzeige bekannter Umstände angedrohte Folge der Unverbindlichkeit des Vertrages für den Versicherer haben.

Die §§. 29 und 31 der dem hier in Frage stehenden Versicherungsvertrage zum Grunde liegenden Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 stimmen aber in der hier fraglichen Beziehung mit den Artt. 810 und 812 H.G.B. völlig überein. Die Annahme des Berufungsgerichtes, daß der Kläger für die Nichtanzeige der von der Beklagten behaupteten Überladung und ungenügenden Bemannung des Schiffes nach den obigen gesetzlichen und Vertragsbestimmungen nicht verantwortlich sei, weil der Beweis, daß er mit diesen Umständen bekannt gewesen, als verfehlt erscheine, ist daher ganz richtig.

Das Berufungsgericht erwägt sodann, daß nach dem im wesentlichen mit Art. 825 H.G.B. übereinstimmenden §. 70 der Bedingungen (Nr. 1) bei der Versicherung von Schiff oder Fracht — also dem Rheder oder Schiffer gegenüber — der Versicherer schlechthin nicht haftet für den Schaden, welcher daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht seetüchtigen oder überladenen Zustande oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt in See gesandt ist. Es findet aber den Grund dieser Bestimmung darin, daß von dem Rheder oder Schiffer erwartet und vorausgesetzt werde, daß sie für die Seetüchtigkeit des Schiffes und alles, was damit zusammenhängt, sorgen und einstehen. Weil die gleiche Sorge dem Versicherungsnehmer für Güter nicht obliege, dieser sie vielmehr dem Rheder oder Schiffer überlassen und erwarten dürfe, daß letztere ihre Schuldigkeit thun, hält das Berufungsgericht auch die hier fragliche Bestimmung auf den vorliegenden Fall einer Versicherungsnahme auf Güter nicht für anwendbar. Auch dieser Entscheidungsgrund ist durchaus zutreffend und wird von der Beklagten mit Unrecht angefochten. Denn die Bestimmungen des Art. 825 H.G.B. (und des ihm nachgebildeten §. 70 der Bedingungen) beruhen, wie schon in den Motiven zu Art. 631 des preussischen Entwurfes gesagt ist, im allgemeinen auf dem Gedanken, daß alle Gefahren, welche der Versicherer tragen soll, äußere Gefahren sein müssen, die Schäden weder in den Handlungen des Versicherten (eigenem Verschulden), noch in der Beschaffenheit des versicherten Gegenstandes, noch in den mit der Reise unvermeidlich verbundenen Umständen ihren Grund haben dürfen und die Versicherung über ihren Zweck, den Schutz gegen die Gefahren der Seereise, nicht hinausgehen darf. Dabei wird jedoch nach den Gegenständen, auf welche sich die Versicherung bezieht, unterschieden, und es ist schon

dadurch, daß die oben angezogene Bestimmung unter 1. nur Versicherungen von Schiff oder Fracht betrifft, ausgesprochen, daß sie sich auf die Versicherung von Gütern nicht beziehen soll. Dies ist überdies bei der Beratung des Gesetzes noch besonders hervorgehoben, indem als Grund der Bestimmung angeführt wurde, daß der Rheder die Seetüchtigkeit des Schiffes dem Versicherer zu garantieren habe und daß er deshalb, wenn er das Casco und außerdem für seine Rechnung verladene Güter versichere, im Falle eines durch Seeuntüchtigkeit herbeigeführten Schadens zwar auf die Cascoverversicherung keine Entschädigung erhalte, wohl aber — vorausgesetzt, daß die Seeuntüchtigkeit nicht von ihm verschuldet sei — auf die Güterversicherung.

Vgl. Protokolle S. 4336 u. 4337.

Von einer Verschuldung der Ausfendung eines seeuntüchtigen Schiffes durch den dritten Befrachter, Ablader oder Empfänger, welcher auf die mit dem Schiffe verladene Güter Versicherung nimmt, kann aber offenbar keine Rede sein. Denn abgesehen davon, daß diese Personen in der Regel gar nicht in der Lage sind, mit Sicherheit zu prüfen und zu kontrollieren, ob das Schiff überhaupt seetüchtig, ob es zum sicheren Transporte der einzunehmenden Ladung geeignet, ob es bei seinem Abgange mit der erforderlichen Besatzung, dem nötigen Proviant versehen ist u. fehlt es ihnen auch an einer genügenden Veranlassung zu solcher Prüfung und Kontrolle, da das Gesetz bei jeder Art von Frachtvertrag den Befrachter verpflichtet, das Schiff in seetüchtigem Zustande zu liefern, und ihn dem Befrachter gegenüber für jeden aus dem mangelhaften Zustande des Schiffes, es sei denn, daß die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren, haften läßt, und da die Sorge für die Seetüchtigkeit u. des Schiffes auch dem Schiffer auferlegt wird, für welchen wieder der Rheder haftet und welcher auch seinerseits für jeden durch sein Verschulden bei Erfüllung seiner Dienstverrichtungen entstehenden Schaden nicht nur dem Rheder, sondern auch dem Befrachter, Ablader und Empfänger verantwortlich ist.

Vgl. H.G.V. Artt. 478—471 und Art. 560 mit Art. 451.

Hierdurch ist gesetzlich anerkannt, daß der Befrachter u. sich in der Regel auf die Seetüchtigkeit, insbesondere auch auf die genügende Tragfähigkeit des Schiffes für die den Gegenstand des Frachtvertrages bildenden Güter, sowie auf die gehörige Bemannung des Schiffes beim Antritte

der Reise verlassen darf, ohne den Vorwurf der Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes auf sich zu laden. Insbesondere erscheint es als eine willkürliche Unterstellung, wenn die Revisionsklägerin dies zwar gelten läßt, sofern die Auswahl des Schiffes und der Abschluß des Frachtvertrages einem Schiffsmakler übertragen wird, nicht aber bei direktem Abschlusse mit dem Rheder oder Schiffer. Dadurch ist nicht ausgeschlossen, daß es konkrete Fälle geben kann, in welchen die besonderen Umstände einen sorgfältigen Kaufmann darauf hinführen müssen, sich mit der gesetzlichen Verantwortlichkeit und mit etwaigen Zusicherungen des Rheders oder Schiffers nicht zu begnügen, sondern sich auch anderweitig von der Seetüchtigkeit, Ladefähigkeit u. des betreffenden Schiffes zu unterrichten. Aber durch eine hierbei begangene Nachlässigkeit würde er nur sein eigenes Interesse verletzen oder sich solchen Dritten verantwortlich machen, welchen er vertragsmäßig (z. B. als Kommissionär, Verkäufer, Mandatar) zur Sorgfalt verpflichtet ist. Zu diesen Dritten gehört jedoch nicht der Versicherer der verladenen Güter, da diesem gegenüber durch den Versicherungsvertrag — wie oben ausgeführt ist — eine Pflicht des Versicherungsnehmers zur Diligenz in der hier fraglichen Richtung nicht besteht. Unter die Bestimmung des Art. 825 Nr. 4 H.G.B. (§. 70 der Allgemeinen Bedingungen) läßt sich ein solcher Fall nicht subsumieren. Denn der Schaden gründet sich dann nicht auf das betreffende Verschulden des Versicherten in der Betreibung seiner Geschäfte, sondern er würde vielmehr immer auf die, vom Befrachter nicht zu vertretende, Überladung u. zurückzuführen sein. Der §. 45 der Allgemeinen Bedingungen, auf welche die Revisionsklägerin sich beruft, dient gerade zur Bestärkung dieser Auffassung. Denn der zweite Unterabschnitt des Abschnittes II der Bedingungen, zu welchen dieser Paragraph gehört, behandelt gegenüber dem „die Anzeigepflicht im allgemeinen“ betreffenden Abschnitt I neben den unrichtigen Angaben die Verpflichtung zu „besonderen“ Anzeigen, mithin zu solchen, welche sich nicht schon aus der vorausgehenden allgemeinen Regel (Artt. 810 flg. H.G.B.) ergeben. Wenn hier für gewisse speziell bezeichnete Fälle (und zwar nicht nur in §. 45, sondern auch in §§. 51 und 55) auch bei der Versicherung auf Güter die Nichtanzeige eines Umstandes, welchen man bei gehöriger Sorgfalt kennen mußte, der Nichtanzeige des bekannten Umstandes gleichgestellt wird, so beweist dies eben, daß Ausnahmebestimmungen zur Frage

stehen, welche eine analoge Ausdehnung auf den durch sie nicht getroffenen, hier vorliegenden Fall nicht gestatten.

Da das Berufungsgericht thatsächlich annimmt, es sei nicht erweislich, daß der Kläger, sollte ihm auch der vermessene Raumgehalt des Schiffes und dessen Besatzung mit nur zwei Mann bekannt gewesen sein, die Erheblichkeit dieser Thatsachen im Sinne des Art. 810 H.G.B., bezw. §. 29 der Bedingungen erkannt habe, weil die hierzu erforderlichen mehr oder weniger technischen Kenntnisse und Erfahrungen vom Kläger nicht verlangt (d. h. offenbar: bei ihm nicht vorausgesetzt) werden könnten, so erledigt sich hierdurch die Ansicht der Beklagten, daß Kläger ihr jene Thatsachen schon deshalb hätte mitteilen müssen, weil dieselben der Beklagten zu Zweifeln und Bedenken Veranlassung hätten geben können.“ . . .