

99. 1. Deckt die Frachtversicherung auch eine begründete Aussicht auf Frachtverdienst, wenn Frachtverträge noch nicht abgeschlossen sind? oder kommt nur sog. „befegelte Fracht“ in dem Sinne in Betracht, daß die betreffenden Güter wenigstens zum Teil in das Schiff verladen sein müssen?

2. Deckt die Frachtversicherung auch die Fracht einer späteren Reise? insbesondere die Fracht der demnächstigen Transportreise, wenn der Unfall sich auf der Ballastzureise ereignet?

3. Zur Auslegung des § 83 der Allg. Seeversicherungs-Bedingungen von 1867.

§§ 823, 825.

Allg. Seeversf.-Bed. §§ 72, 74, 83.

I. Zivilsenat. Ur. v. 18. September 1909 i. S. Spr. (Rl.) w. Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft (Bekl.). Rep. I. 406/08.

I. Landgericht I Berlin, Kammer für Handelsachen.

II. Kammergericht daselbst.

Laut Versicherungsscheines vom 24. Februar 1904 versicherte der Kläger bei der Beklagten für Rechnung wen es angeht 15000 *M* auf Frachtgelber und/oder behaltene Fahrt des Dampfers „Luise“ für die Zeit von 12 Monaten, beginnend mit dem 5. März 1904. Der Schein enthielt folgende Bestimmungen:

„Diese Versicherung gilt . . . auf Frachtgelber und/oder behaltene Fahrt, einerlei, ob die Fracht gemacht wird oder nicht und ob dieselbe durch bereits abgeschlossene Verträge gesichert ist oder nicht.

Der durch diese Police versicherte Betrag soll stets voll gedeckt bleiben, und soll derjenige Betrag, welcher nicht Frachtgelber ist, sowie die laut der Allg. Seeverfich.-Verd. von 1867 etwa zu machenden Abzüge als auf behaltene Fahrt des Dampfers versichert gelten, und falls derselbe total verloren geht oder . . . nach den Bestimmungen des Allg. deutsch. Handelsgesetzbuchs wegen Seeschadens kondemniert wird, ist die versicherte Summe als Totalschaden mit 100 % zu bezahlen, einerlei ob und wieviel Fracht der Kapitän etwa vorausbezahlt erhalten hat; dagegen ist etwa verbiente Distanzfracht in Abzug zu bringen. Im Schadensfalle gilt der Nachweis des vollen Interesses als erbracht. Der im Falle von Stranden, Stoßen usw. herbeigeführte Ausfall von der Fracht wird vergütet, sobald solcher über 3 % beträgt, gleichviel nach welchem Maße die Fracht bedungen ist oder wird.“

Der Dampfer stieß am 3. September 1904 mit dem Dampfer „Woodwood“ zusammen, während er in Ballast von Great-Yarmouth nach Seaham (an der Ostküste von England) fuhr, um dort eine Ladung einzunehmen. Zur Ausbesserung der hierbei erlittenen Schäden mußte er den Rothafen von North-Shields, nahe vor Seaham, aufsuchen und sich dort 16 Tage aufhalten. Nach der Behauptung des Klägers war vorher, nämlich am 5. September 1904, ein Frachtvertrag abgeschlossen worden, wonach der auf der Reise von Rotterdam nach Great-Yarmouth begriffene Dampfer etwa am 7. September 1904 in Seaham ladebereit sein sollte, um eine Kohlenladung von dort nach Königsberg zu bringen. Die Fracht für diese Ladung würde 4384,99 *M* betragen haben und sei dem Kläger entgangen, weil er infolge des Seeunfalles die vereinbarte Frachtreise nicht hätte ausführen können. Ferner habe eine zweite Frachtreise von Königsberg nach Libau und Stettin mit Getreide in sicherer Aussicht gestanden, die ebenfalls durch den Unfall vereitelt sei. Hierbei würde sich eine Fracht von 4630,59 *M* ergeben haben. Der Kläger erachtete die Beklagte auf Grund der Versicherung für verpflichtet, diesen Frachtausfall zu ersetzen, und beantragte, die Beklagte zur Zahlung von 7500 *M* nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte bestritt, daß nach den Angaben des Klägers ein Versicherungsfall vorliege. Die Versicherung für behaltene Fahrt — gleichbedeutend mit behaltener Ankunft — komme nicht in Betracht,

weil sie sich nur auf Totalverlust des Schiffes und was dem gleichstehe beziehe. Die Frachtversicherung aber beziehe sich nur auf sog. besegelte Fracht, d. h. für Ladung, zu deren Transport die Unfallreise bestimmt gewesen sei. Im vorliegenden Falle sei aber der Dampfer auf der Unfallreise nur in Ballast gefahren. Die Frachtversicherung beziehe sich niemals auf wegen Verzögerung der Reise entgangene Fracht. Hierauf sei lediglich die Versicherung für behaltene Fahrt berechnet.

Das Landgericht erklärte nach Einziehung eines Gutachtens der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin den Anspruch des Klägers auf Ersatz der ihm durch den Zusammenstoß vom 8. September 1904 entgangenen Fracht dem Grunde nach für gerechtfertigt. Dagegen wies das Kammergericht nach Einholung des Gutachtens eines Hamburger Sachverständigen Pl. die Klage ab. Der Kläger legte Revision ein, jedoch nur insoweit, als der Klagenanspruch auch wegen der in der Charter vom 5. September 1904 vereinbarten Fracht abgewiesen sei. Der Revision wurde stattgegeben, aus folgenden

Gründen:

(Es wird zunächst ausgeführt, daß aus Versicherung für behaltene Fahrt ein Anspruch nicht hergeleitet werden kann, weil Totalverlust oder was dem gleich steht nicht vorliegt.)

„Was die Frachtversicherung anlangt, so ist davon auszugehen, daß, wie auch die Revision nicht verkennet, nur Frachtverträge in Betracht kommen können, die zur Zeit des Unfalles bereits abgeschlossen waren. Gegenstand der Frachtversicherung ist begrifflich eine bereits entstandene Frachtforderung oder bei der Versicherung von Frachtvorschuß eine darauf geleistete Zahlung. Dies ist im Einklange mit dem englischen Rechte — vgl. Voigt, Seeverversicherungsrecht S. 492 — in § 825 Abs. 3 HGB. ausdrücklich anerkannt worden. Dieselbe Bestimmung ist mit einer hier nicht in Betracht kommenden Abweichung als § 74 Abs. 3 in die hier maßgebenden Hamburger Bedingungen übergegangen. Es ist fehlsam, wenn das Berufungsgericht meint, die Worte der Police: „einerlei, ob die Fracht gemacht wird oder nicht und ob dieselbe durch bereits abgeschlossene Verträge gesichert ist oder nicht“ enthielten eine Erweiterung dieser Bestimmung. Sie sind vielmehr lediglich zu beziehen auf die unmittelbar vorher erwähnte Versicherung auf behaltene Fahrt und besagen, daß, wenn

dieser Versicherungsfall eintritt, die auf diese Versicherung entfallende Summe zu bezahlen ist, selbst wenn die ganze Fracht der betreffenden Reise verdient sein sollte und auch dann, wenn der von der behaltene n Ankunft erwartete zukünftige Gewinn noch nicht durch abgeschlossene Verträge gesichert sein sollte. Im folgenden wird dies noch weiter dahin erläutert, daß der nicht auf die Frachtversicherung fallende Betrag bei Totalverlust oder Kondemnation des Schiffes als Total schade zu zahlen sei, einerlei ob und wieviel Fracht der Kapitän etwa vorausbezahlt erhalten habe, jedoch mit der Maßgabe, daß etwa verdiente Distanzfracht abzuziehen sei.

Ist es also für den Fall der Frachtversicherung einerseits erforderlich, daß ein bereits geschlossener Frachtvertrag vorliegt, so ist es doch andererseits nicht Bedingung, daß „befegelte“ Fracht in dem Sinne gegeben ist, daß die Güter sämtlich oder teilweise in das Schiff verladen sind. In dieser Hinsicht entscheiden vielmehr die §§ 825 Abs. 1 und 823 Abs. 1 HGB., welche ebenfalls mit hier nicht in Betracht kommenden Änderungen als §§ 74 Abs. 1 und 72 Abs. 1 in die Bedingungen übergegangen sind.

Nach § 825 beginnt und endet die Gefahr bei der Frachtversicherung in Ansehung der Unfälle, denen das Schiff und dadurch die Fracht ausgesetzt ist, mit demselben Zeitpunkte, in welchem die Gefahr bei der Versicherung des Schiffes für dieselbe Reise beginnen und enden würde, und nach § 823 beginnt bei der Versicherung des Schiffes für eine Reise die Gefahr für den Versicherer mit dem Zeitpunkte, in welchem mit der Einnahme der Ladung oder des Ballastes angefangen wird, oder wenn weder Ladung noch Ballast einzunehmen ist, mit dem Zeitpunkte der Abfahrt des Schiffes, während sie der Regel nach endigt mit der Beendigung der Löschung im Bestimmungshafen.

Aus diesen Bestimmungen ergibt sich zunächst, daß die Frachtversicherung jeweilig nur gelten kann für eine und dieselbe Frachtreise. Es folgt daraus, daß, wenn das Schiff, während es mit voller Frachtladung unterwegs ist, einen die Fracht in Mitteleidenschaft ziehenden Seeunfall erfährt, der Frachtversicherer nicht zugleich verantwortlich gemacht werden kann für den Verlust, den der Versicherte etwa dabei auch an der Fracht einer zukünftigen Frachtreise erleidet, sollte auch der betreffende Frachtvertrag bereits abgeschlossen gewesen

sein. Andernfalls würde sich das Risiko des Versicherers auf ein Vielfaches der jeweilig vom Schiffe zu verdienenden Fracht erstrecken können und damit jede sichere Grundlage für die Schätzung der Gefahr und die Berechnung der Prämie wegfallen.

Dagegen steht nichts im Wege, falls das Schiff behufs Erfüllung des Frachtvertrages zunächst eine Zureise zum Abladehafen zu machen hat, eine Frachtversicherung für die kombinierte Zu- und Transportreise zu nehmen, mit der Folge, daß, wenn die Frachtforderung aus einem bereits abgeschlossenen Frachtvertrage durch einen Seeunfall auf der Zureise verloren geht, der Versicherer dafür einzustehen hat. Daß dies der Sinn der §§ 823, 825 HGB. ist, ergibt sich aus den Verhandlungen der Seerechtskommission, wie sie in den Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 7 S. 29 dargestellt sind. Daß aus den Hamburger Allg. Bedingungen, wenn man von deren § 83 einstweilen abieht, nichts anderes zu entnehmen ist, ist gleichfalls zweifellos. Das Reichsgericht hat damals den Anspruch des Versicherten lediglich aus dem Grunde abgewiesen, weil er ausdrücklich nur für die Transportreise, nicht auch für die Zureise Versicherung genommen hatte. Bei der hier vorliegenden Zeitversicherung war aber die Zureise Plymouth-Seaham, auf der sich der Unfall ereignete, unbestritten mitversichert. Wäre somit nach dem HGB. zu entscheiden, so wäre es nicht zweifelhaft, daß die Beklagte für einen dem Kläger entstandenen Verlust an Fracht der Reise Seaham-Königsberg, der auf jenen Unfall zurückzuführen ist, sofern der betreffende Frachtvertrag bereits abgeschlossen war, einzustehen hätte. Dies ist auch die Ansicht des Sachverständigen Pl. Denn nachdem er dargelegt hat, daß § 83 der Bedingungen den Reisebegriff des HGB. verändere, indem er feststelle, daß jede Ballastvorreise, auch wenn eine weitergehende Charter vorliege, als selbständige Reise angesehen werden solle, erklärt er: „Die erwartete Fracht von Seaham nach Königsberg kann dem Berufungsbeklagten nicht zugbilligt werden, weil . . . laut Vertragsrecht die Ballastvorreise der Versicherung gegenüber als eine selbständige Reise anzusehen ist. Wäre dies nicht der Fall, würde sich allerdings die Basis ändern.“

Die Auslegung, welche der Sachverständige und ihm folgend das Berufungsgericht dem § 83 der Bedingungen geben, ist aber nicht zu billigen. Der § 83 beginnt mit den Worten:

„Insofern es auf die besondere Behandlung der einzelnen von mehreren durch dieselbe Versicherung gedeckten Reisen ankommt“... Daraus ergibt sich deutlich, daß von der Deckung der mehreren Reisen durch dieselbe Versicherung ausgegangen wird, diese Deckung somit nicht durch das Folgende aufgehoben werden kann. Diese Deckung würde aber vollständig beseitigt werden, wenn bei einer Frachtversicherung der Ballastzureise nicht die Fracht der demnächstigen Transportreise in Betracht gezogen werden dürfte. Ferner würde bei einer Frachtversicherung auf Zeit für jene Ballastreise Prämie zu bezahlen sein, ohne daß ihr ein Risiko des Versicherers entspräche. Daß im vorliegenden Falle mit der Frachtversicherung eine solche für behaltene Fahrt kombiniert ist, begründet für die prinzipielle Beurteilung und die Auslegung des § 83 keinen Unterschied. Daß an eine solche Tragweite der Bestimmung nicht gedacht ist, ergeben auch zur Genüge die angeführten Beispiele, in denen die an sich recht unbestimmte Voraussetzung, daß „es auf die besondere Behandlung der ... Reisen ankommt“, die erforderliche Erläuterung findet. Als Beispiele werden angeführt: die zu gewährleistende Seetüchtigkeit, § 70 Nr. 1, die Separierung der Havareien, § 97 a. E., und die Kosten der für die Reparatur des Schiffes erforderlichen Gelder, § 130 Abs. 3, mit dem Zusatz: „u. dgl.“ Damit wird also folgendes ausgesprochen:

1. Die Seetüchtigkeit ist bei jeder Reise immer von neuem zu gewährleisten, auch bei einer Transportreise, die sich an eine zu ihrer Ausführung unternommene Ballastreise anschließt.

2. Bei Berechnung der 3% Befreiung des § 97 gilt die Ballastzureise gegenüber der demnächstigen Transportreise als eine besondere Reise.

3. Nach § 130 Abs. 3 sollen dem Versicherer die — mutmaßlich dann außergewöhnlich hohen — Kosten der Beschaffung der Reparaturgelder in dem Falle zur Last fallen, daß die Reparatur nicht an dem Orte, wo die Reise enden sollte, stattzufinden hat. Im Sinne dieser Bestimmung ist als Ort, wo die Reise enden sollte, auch der Ort anzusehen, nach dem das Schiff auf einer Ballastzureise fährt.

Alle diese Bestimmungen sind durchaus verständlich und erscheinen auch in sich billig und gerechtfertigt. Es bedarf keiner Ausführung,

daß sich mit ihnen die vom Vorderrichter gezogene Folgerung nicht auf eine Linie stellen läßt und somit nicht unter die Worte „u. dgl.“ begriffen werden kann.

Vgl. auch Voigt, Seevers. S. 143 Abs. 2.

... Die Beklagte hat in der Revisionsinstanz darzulegen versucht, es sei ein Unterschied zu machen, je nachdem die kombinierte Lu- und Transportreise als solche versichert oder durch Zeitversicherung gedeckt sei; im ersten Falle möchte den Ausführungen der Revision beizutreten sein, während sie im anderen Falle nach den §§ 83 und 97 Abs. 3 der Bedingungen nicht zuträfen. Für eine solche Unterscheidung fehlt es aber sowohl an einem sachlichen Grunde, wie auch an einem Anhalte in dem Wortlaute der angezogenen Bestimmungen, nach dem vielmehr beide Fälle völlig gleich behandelt werden.“ ...