

37. Liegt Totalverlust des Schiffes im Sinne der Seeversicherung vor, wenn der Reeder das Schiff seinen Gläubigern abandonniert oder wenn es infolge von Seeunfällen mit Schiffsgläubigerrechten belastet wird, die seinen Wert erschöpfen?

§ 854.

Allg. Seeversicherungs-Bedingungen § 109.

I. Zivilsenat. Ur. v. 8. Oktober 1913 i. S. F. & Co. (Kl.) w. Deutsche Verf.-Gesellschaft u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 2/13.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Dampfer Pergamon der Firma F. & Co. im Hamburg rannte am 11. Juni 1908 im Hafen von Bari einen dort liegenden Bagger A.'s an, der gesunken ist. A. nahm den Pergamon, der unverfehrt geblieben war und seine Reise nach Hamburg fortgesetzt hatte, auf Schadenersatz in Anspruch. Er forderte 300 000 Lire, während der Pergamon mit 180 000 M auf Casco versichert war. Vergleichsverhandlungen, welche die Versicherer mit A. einleiteten, führten nicht zum Ziel, worauf F. & Co. in Gemäßheit des § 491 des italienischen § 854. den Dampfer abandonnierten.

F. & Co. beanspruchten von ihren Cascoverversicherern Ersatz des Totalverlustes. Der darüber erwachsene Rechtsstreit ist nicht zum Austrag gekommen. Im Vergleichswege wurden 105 000 M gezahlt. Neben der Cascoverversicherung hatten F. & Co. eine Versicherung auf „Interesse durch Mehrwert des Casco und/oder sonstiges Interesse, gleichviel welcher Art ohne weiteren Beweis als die Police“ in Höhe von 35 000 M bei den drei Beklagten, die auch zu den Cascoverversicherern gehörten, genommen. Es heißt in der Police: „Diese Versicherung validiert frei von Havarie grosse und particuliere. Der durch diese Police versicherte Betrag soll stets voll gedeckt bleiben und

mit 100 % als Totalschaden bezahlt werden, falls der Dampfer total verloren geht oder wegen Seeschadens kondemniert wird.“

Die Parteien streiten darüber, ob der Versicherungsfall eingetreten ist. F. & Co. beanspruchen Zahlung der 35 000 M von den einzelnen Versicherern nach Verhältnis ihrer Beteiligung. Die Klage ist in allen Instanzen abgewiesen worden, vom Reichsgericht aus folgenden

#### Gründen:

„Es handelt sich darum, ob im Sinne des unter den Parteien abgeschlossenen Versicherungsvertrags der Dampfer Pergamon dadurch total verloren gegangen ist, daß der Reeder ihn abandonniert hat.

Der Vorderrichter lehnt es ab, die Frage nach italienischem Rechte zu beurteilen, weil auf das unter der Herrschaft des deutschen Rechtes begründete Vertragsverhältnis das deutsche Recht anzuwenden sei, somit in Frage stehe, ob nach § 854 HGB (§ 109 AllgSeeVerWob.) Totalverlust anzuerkennen sei oder nicht. Es wird unter Hinweis auf Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 47 Nr. 40 anerkannt, daß nicht nur der tatsächliche Untergang und die rein tatsächliche Entziehung des Schiffes, sondern auch die Entziehung durch Rechtsvorgänge einen Totalverlust darstellen könne. Immer aber müsse es sich dabei um die Entziehung der Sache selbst handeln. Hier stehe der mittelbare Kollisionschaden in Frage, die Haftung des Reeders, die schon begrifflich keinen als Totalverlust der Sache anzusehenden Schaden bedeute. Ferner könne die, wenn auch nach Lage der Sache verständige, so doch auf eigenem Entschlusse des Reeders beruhende Hingabe des Schiffes keine Entziehung darstellen, und schließlich sei hier das Schiff dem Reeder nicht nur nicht „ohne Aussicht auf Wiedererlangung“ entzogen worden, sondern dergestalt in seinem Besitze gewesen, daß niemand ihn in jenem Augenblicke (des Abandons) gezwungen habe und habe zwingen können, sich des Schiffes zu entäußern. Angenommen auch, so wird schließlich erzwungen, es sei nach dem insofern anzuwendenden italienischen Rechte durch die Kollisionsschuld ein Pfandrecht an dem Schiffe entstanden, so würde doch auch demgegenüber wieder der Gesichtspunkt zur Geltung kommen, daß dem Reeder die Auslösung des Schiffes aus der Pfandhaft und somit die „Wiedererlangung“ des Schiffes rechtlich möglich war.

Dem kann nicht ohne weiteres beigetreten werden. Um mit dem Vorkterwähnten zu beginnen, so wird hier offenbar der Standpunkt wieder verlassen, von dem aus der Vorderrichter erklärt die Sachlage beurteilen zu wollen. Denn der Totalverlust, der auf Rechtsvorgängen beruht und den der Vorderrichter anerkennen will, wird stets auf die Entstehung einer den versicherten Gegenstand belastenden oder betreffenden Schuld zurückzuführen, und die rechtliche Möglichkeit, diese Schuld zu tilgen, wird immer vorhanden sein. Das ist ja gerade der Versicherungsfall, gegen den man sich durch Zahlung der Prämie schützen will.

Wichtig ist, wenn man die Bedeutung und Tragweite der Police, die in Deutschland zwischen Deutschen in Beziehung auf ein deutsches Schiff zustande gekommen ist, zutreffend beurteilen will, daß man die Verhältnisse so ins Auge fassen muß, wie sie sich nach deutschem Rechte darstellen. Es ist daran festzuhalten, daß versicherter Gegenstand nicht die Sache selbst ist, sondern das Interesse des Versicherungsnehmers an dem Gegenstande. So ergibt sich nicht nur aus der wirtschaftlichen Betrachtung der Dinge, sondern auch in rechtlicher Folgerichtigkeit, daß, wenn das Schiff mit einem Schiffsgläubigerrechte belastet wird, einerseits das der Seegefahr ausgesetzte Interesse am Schiffe sich entsprechend mindert, andererseits aber auch, sofern die Begründung der Schiffsschuld in einer Gefahr gelegen ist, für die der Versicherer aufzukommen hat, daß damit ein Versicherungsfall gegeben ist: ein teilweiser Schaden, wenn die Schuld nicht über einen Teilbetrag des Versicherungswerts hinausgeht, ein Totalschaden im entgegengesetzten Falle. Hat sich das versicherte Schiff mit einer Kollisionsschuld belastet, die seinen Wert überschreitet, so ist dem Versicherungsnehmer nicht zwar das vielleicht ganz unversehrte Schiff, wohl aber der versicherte Gegenstand unwiederbringlich entzogen.

Der Vertreter der Beklagten meint zwar darauf hinweisen zu sollen, daß es sich bei der Haftung des Versicherers für mittelbaren Kollisionsschaden um eine Haftpflichtversicherung handle, daß daher der Versicherungsfall nicht schon mit der Begründung der Kollisionsschuld gegeben sei, sondern erst später, etwa — des näheren hat er sich hierüber nicht ausgelassen — wenn der Gläubiger wirklich seine Hand auf das Schiff lege. Zu etwas derartigem sei es hier gar nicht gekommen. Dies sei um so bedeutsamer, als es sich hier um

eine laufende Jahresversicherung handle und niemand sagen könne, ob es, wenn nicht abandonniert worden wäre, überhaupt noch innerhalb des Versicherungsjahres zu dem Versicherungsfall im obigen Sinne gekommen wäre. Das ist indessen abwegig.

Auf die Frage, was bei der eigentlichen Haftpflichtversicherung als Versicherungsfall anzusehen ist, braucht nicht eingegangen zu werden. Im Sinne der Seeversicherung ist der Versicherungsfall immer der Seeunfall, auf den jede Haftung des Versicherers schließlich zurückzuführen sein muß. Das gilt wie von allen übrigen Fällen des § 820 HGB., so auch von dem Falle unter Nr. 7, und es gilt wie vom unmittelbaren, so auch vom mittelbaren Kollisionsschaden. Gerade die Folgerung, die hier die Beklagten aus ihrer Auffassung ziehen, wonach es von den Zufälligkeiten der Entschliebung des Kollisionsgläubigers abhängen würde, ob der Schaden noch unter die laufende Versicherung fallen wird oder nicht, kann nur dazu dienen, diese Auffassung zu widerlegen.

Es ist zuzugeben, daß das oben Gesagte nur zutrifft unter der Geltung des dem Gedanken der beschränkten Haftung des Reeders allein gerecht werdenden Exekutionssystems des deutschen Seerechts. Wo die Haftung des Reeders anders geregelt ist, mindert sich sein Eigentumsinteresse am Schiffe nicht durch die Begründung eines Pfandrechts daran, da auch bei Verlust des Schiffes seine persönliche Haftung bestehen bleibt, der Verlust des Schiffes für ihn also unter allen Umständen, auch nach Begründung der Schiffsschuld, den Verlust des in dem Schiffe steckenden Sachwerts bedeutet. Was insbesondere das Abandonssystem der romanischen Rechte angeht, so kann keine Rede davon sein, daß der Abandon des Schiffes an den Schiffsgläubiger einen Totalverlust bedeute und überhaupt einen zu Lasten des Versicherers gehenden Seeunfall. So darf die Frage gar nicht gestellt werden. Um was es sich dabei handelt und was in der Literatur des französischen Seerechts erörtert wird, ist vielmehr, wie in bestimmten Fällen, beispielsweise im Falle der Reparaturunwürdigkeit des Schiffes, das Recht des Reeders, das Schiff seinen Gläubigern zu abandonnieren, sich mit seinem Rechte verträgt, unter „Abandon“ an den Versicherer (französisch: *délaissement*), also wegen konstruktiven Totalverlustes, Totalschaden zu liquidieren, wobei dann die Ansicht beispielsweise Lyon-Caens dahin geht, daß

keines von beiden dem anderen präjudiziere (Droit maritime §§ 1359, 1392/93).

Ist sonach diese Verschiedenheit der Rechte und ihre tiefgreifende Bedeutsamkeit nicht zu verkennen, so liegt doch beiden in Frage kommenden Rechten, dem italienischen wie dem deutschen, der gemeinsame wirtschaftliche Gedanke der Haftungsbeschränkung zugrunde. Unterstellt man vorerst, es handle sich bei dem hier in Rede stehenden Versicherungsvertrag um eine Cascoverversicherung, so kann es nicht Absicht des Vertrags sein, daß der Versicherungsnehmer mit seinen Ansprüchen ganz verschieden gestellt sein sollte, je nachdem sich die Kollision, gegen deren unmittelbare wie mittelbare Folgen ihm Deckung zugesagt ist, in deutschen Gewässern oder auf hoher See zu trägt, oder aber in fremden Territorialgewässern unter der Herrschaft fremden Rechtes. Man muß vielmehr die Police dahin verstehen, daß, weil sie auf dem Boden des deutschen Rechtes steht, sich der Begriff dessen, was sie Totalschaden nennt, nicht nach dem im einzelnen Falle etwa anzuwendenden örtlichen Rechte, sondern nach den tatsächlichen Vorgängen richtet, so wie sie sich nach deutschem Rechte als dem nach deutscher Auffassung der wirtschaftlichen Seite der Sache am meisten gerechtwerdenden Rechte darstellen; mit der Maßgabe selbstverständlich, daß nur ein wirklich erlittener Schaden in Rechnung gestellt werden kann. . . .

Es ist aber zu beachten, daß das Gesagte nur von der Cascoverversicherung gelten kann. Ist es auch richtig, daß dem Reeder im Sinne seiner Versicherung das Schiff u. a. auch dadurch „total verloren geht“, daß es sich zum vollen Werte mit einer Kollisionsschuld belastet, so bleibt doch ebenso richtig, daß in einem solchen Falle das Schiff als solches, verfehrt oder unverfehrt, nicht verloren geht. Das Schiff besteht vielmehr fort, und wenn gar der Reeder sich entschließt, den Schaden aus eigenen Mitteln oder mit Hilfe seines Versicherers zu zahlen, so wechselt es nicht einmal den Eigentümer. Nur dem Reeder geht das Schiff, richtiger der sein Interesse an dem Schiffe und damit den Gegenstand der Versicherung ausmachende Wert des Schiffes verloren. Würde es sich beispielsweise darum handeln, daß ein Makler sein Interesse an der zu verdienenden Courtage, ein Befrachter, der das zu erwartende Schiff für die anschließende Reise gechartert hat, sein Interesse an pünktlicher Be-

förderung seiner Güter durch eine Versicherung auf behaltene Ankunft des Schiffes deckt, dann könnte die Tatsache, daß das Schiff, mit einer seinen Wert erschöpfenden Kollisionsschuld belastet, den Hafen erreicht, nicht Totalverlust des Schiffes sein, nicht nur dann nicht, wenn es die Seefahrt unter demselben Reeder fortsetzt, sondern überhaupt nicht.

Mit anderen Worten, der Begriff des Totalverlustes ist kein absoluter, wie ja auch die Begriffsbestimmung des § 854 HGB. absolute und relative Tatbestände nebeneinander aufzählt, sondern er wechselt und richtet sich u. a. auch danach, welches Interesse Gegenstand der Versicherung ist. Das ist auch der Standpunkt des Urteils Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 47 S. 173 insofern, als es den Begriff des Totalverlustes danach bestimmt, um welches Interesse es sich bei der Versicherung handelt. Auf den Widerspruch, den diese Entscheidung erfahren hat (Sieveking, Zeitschr. f. Vers.-Wissensch. Bd. 6 S. 592 flg.), braucht hier nicht eingegangen zu werden. Selbst wenn zugegeben wäre, daß bei der Versicherung auf behaltene Ankunft nach althergebrachter allgemeiner Anschauung der Begriff des Totalverlustes auf den eigentlichen Sachverlust zu beschränken sei, so würde das nur für die Fälle gelten, wo die Versicherung mit ausdrücklichen Worten auf behaltene Ankunft genommen wird, was hier nicht vorliegt.

Hier ist Versicherung genommen einerseits zwar durch den Reeder, andererseits aber wegen „Interesses durch Mehrwert des Casco und/oder sonstiges Interesse, gleichviel welcher Art“. Dem Wortlaute nach könnte es scheinen, als handle es sich auch bei dieser Police wenigstens zu einem Teile um Cascoverversicherung. Das ist jedoch ausgeschlossen. Unter den Parteien ist kein Streit darüber, daß der Casco des Schiffes anderweit gedeckt war, obendrein nach einer Schätzung, die den Wert des Schiffes nach Maßgabe der derzeitigen freilich ungünstigen Konjunktur fast um das Doppelte überstieg. Die Police hat die Klausel „ohne weiteren Beweis“, und die Klägerin ist an sich nicht gehalten, ihr Interesse darzutun. Aber es ist klar, daß es sich jedenfalls nicht um das Interesse am Sachwerte des Schiffes handelt, vielmehr um ein Interesse, demgegenüber die Belastung mit einer Kollisionsschuld keinen Versicherungsfall bedeutet. Gesezt den Fall, diese Schuld hätte den vollen Wert des Schiffes

nicht erreicht, oder sie hätte ihn zwar erreicht, wäre aber vom Reeder gezahlt oder sichergestellt worden, so daß der Fortsetzung der Seefahrt mit dem Schiffe nichts im Wege gestanden hätte, so würde es ersteren Falles allerdings schon an dem in gegenwärtiger Police vorausgesetzten „Totalverlust“ fehlen. Aber man sieht deutlich, daß dies gar nicht der entscheidende Gesichtspunkt ist. Auf alle Fälle würde vielmehr der Reeder in allen übrigen Interessen, an die man abgesehen vom Cascointeresse denken könnte, überhaupt keinen Schaden erlitten haben. Oder mit anderen Worten, ist der Reeder nicht in der Lage, die Sicherheit für die Kollisionsschuld zu leisten und geht ihm dadurch das Schiff zunächst durch Arrest und im weiteren Verlauf endgültig verloren, dann sind die weiteren Schäden, die er dadurch erleidet, nicht auf den Seeunfall, sondern auf den Mangel an bereiten Mitteln des Reeders zurückzuführen, und die Sache liegt nicht anders, als wenn dem Reeder wegen irgendwelcher Schulden das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung genommen worden wäre.“ . . .