

14. 1. Zur Deckung welchen Interesses ist im Zweifel die Seeversicherung des Cif-Verkäufers für Rechnung wen es angeht bestimmt?
 2. Kann der Eintritt der Konfiskationsgefahr, wenn sie demnächst zur Nehmung und Kondemnation führt, der Nehmung gleich geachtet werden? Unterschied zwischen Nehmung und Anhaltung?

I. Zivilsenat. Ur. v. 31. Januar 1917 i. S. Transatlant. Güterverf.-Gef. (Wekl.) w. L. P.s Farbwerke (Kl.). Rep. I. 150/16.

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

Die Klägerin hat von der deutschen Firma H. D & Co., die in Ostasien Zweigniederlassungen besitzt, 41 Faß Eigelb und 32 Kisten Eiweiß oif Hamburg gekauft. Die Verkäuferin hatte die Ware im Versicherungswerte von 13100 M bei der Beklagten auf ihre laufende Police für Rechnung wen es angeht unter Bezugnahme auf die Allg. Seeversicherungsbedingungen von 1867 versichert. Die Versicherung deckte neben der Seegefahr auch die Kriegsgefahr nach Maßgabe folgender Klausel:

„Die Versicherung deckt folgende Gefahren, soweit solche bei der Originalversicherung ausgeschlossen sind, und zwar so lange, als sich die Ware an Bord des Seedampfers befindet:

die Risiken der Konfiskation, Nehmung“...

Auf Grund der ordnungsmäßigen Deklaration waren an die Order der Verkäuferin die Versicherungsscheine vom 29. Juni 1914 ausgestellt worden; die Verkäuferin hat die Scheine nebst den Konnossementen vom 29. Juni 1914 mit ihrem Blankoindossament der Klägerin übergeben. Die Waren wurden Ende Juni 1914 auf dem englischen

in deutscher Charter laufenden Dampfer *Feliciaua* abgeladen. Dieser hatte bei Kriegsausbruch bereits Nord Said passiert. Der Dampfer fuhr nunmehr nach London, wo er am 23. August 1914 ankam, und entließte dort die Waren. Diese sind später durch das rechtskräftige Preisgerichtsurteil vom 26. April 1915 kondemniert worden. Nach der Unterstellung der Vorinstanzen ist für die Revisionsinstanz gemäß Behauptung der Beklagten davon auszugehen, daß eine Beschlagnahme erst durch die englischen Zollbeamten nach der Entlösung im Zollhause stattgefunden hat.

Die Klägerin hat Anfang März 1915 unter Beobachtung der Fristen des § 116 Allg. S.W. den Abandon erklärt. Sie behauptet eventuell Totalverlust und verlangt mit der Klage die Versicherungssumme von 13100 *M* nebst Zinsen. Die Beklagte beantragt Klageabweisung, indem sie einmal bestrittet, daß die Klägerin, wie es erforderlich gewesen wäre, zu der Versicherung gegen Kriegsgefahr Auftrag erteilt habe, und sodann geltend macht, daß, solange die Ware sich auf dem Schiffe befunden habe, weder eine Rechnung noch eine Kondemnation erfolgt sei. Das Landgericht verurteilte die Beklagte gemäß der Klage. Die Berufung der Beklagten wurde zurückgewiesen. Auf die Revision der Beklagten wurden diese Urteile aufgehoben aus folgenden

Gründen:

„Die Revision ist begründet. Zwar kann der erste Angriff keinen Erfolg haben, denn das Berufungsgericht legt zutreffend dar, daß die Versicherung für Rechnung der Firma *H. D. & Co.* genommen war und die Rechte daraus durch Indossierung der Versicherungsscheine auf die Klägerin übergegangen sind. Es ist richtig und entspricht den Ausführungen der Entscheidung dieses Senates vom 25. Oktober 1916¹, daß schon an sich die für Rechnung wen es angeht von dem Cif-Verkäufer genommene Seeversicherung im Zweifel als zur Deckung seines Eigentumsinteresses bestimmt zu erachten ist. Jedenfalls hat aber der Cif-Verkäufer im Regelfalle das Recht, nachträglich zu erklären, daß die Versicherung diese Bedeutung hat, und eine solche Erklärung ist im vorliegenden Falle dadurch abgegeben worden, daß die Firma *H. D. & Co.* die Versicherungsscheine an ihre

¹ S. oben Nr. 7 S. 34.

Order hat ausstellen lassen und sie sodann in blanko indossiert und an die Klägerin begeben hat.

Der zweite Angriff, der sich gegen die Feststellung des Berufungsgerichts richtet, daß ein der Police entsprechender Versicherungsfall vorliegt, muß dagegen für begründet erachtet werden. Es handelt sich um eine sehr beschränkte Kriegsklausel, nach der lediglich die Fälle der Nehmung und Konfiskation, und diese auch nur so lange in Frage kamen, als sich die Ware an Bord des Seedampfers befand. Die Begründung des Berufungsgerichts, welche darauf hinauszulaufen scheint, daß ein Tatbestand, welcher der Nehmung gleich zu achten ist, schon vorgelegen habe, als sich die Ware noch an Bord befand, ist schwer verständlich. Das Berufungsgericht meint, es könne sich nur fragen, ob die Ware zu dieser Zeit bereits das Risiko der Konfiskation lief, was bejaht werden müsse, weil die prisengerichtliche Verurteilung erfolgt sei, obwohl eine Nehmung auf See nicht erfolgt sei. Die Gefahr der Konfiskation sei in dem Augenblick entstanden, als der Schiffer beschloß, nach London zu fahren und damit die seinem Schiffe anvertraute Ladung der Gewalt der englischen Regierung zu überantworten. Damit habe er dasselbe bezweckt und erreicht, was eine Nehmung herbeigeführt hätte: die Schaffung der Unterlage für die prisengerichtliche Untersuchung. Aus dieser Konfiskationsgefahr habe sich dann in einheitlichem und für den Verlust der Güter kausalem Zusammenhange die Entlöschung der Ware, die eigentliche Konfiskation im Londoner Zollhause und die nachfolgende prisengerichtliche Kondemnation entwickelt.

Abgesehen davon, daß bei diesen Ausführungen die Begriffe Beschlagnahme (Nehmung) und Konfiskation nicht gehörig auseinander gehalten werden — die Zollbeamten haben die Ware nur beschlagnahmt („seized“), während die Konfiskation erst im Wege der Kondemnation erfolgt ist —, ist es unzulässig, den Eintritt der Konfiskationsgefahr der Nehmung oder der Konfiskation selbst gleich zu achten. Ebenso gut hätte der bloße Ausbruch des Krieges als fortwirkende Ursache der demnächstigen Beschlagnahme und Kondemnation hingestellt werden können; denn es war wohl ausgeschlossen, daß das englische Schiff sich in Kenntnis des Kriegsausbruchs nach Hamburg in die Gewalt der Feinde begab, ganz abgesehen davon, ob es mit Rücksicht auf Minengefahr und Beseitigung der Schiffahrtszeichen

überhaupt dorthin hätte gelangen können, es war vielmehr natürlich, daß es sich nach England in Sicherheit brachte. Nehmung und Konfiskation sind versicherungsrrechtlich feststehende Begriffe, die keineswegs ausgedehnt werden können auf Umstände, die eine Gefahr der Nehmung oder Konfiskation begründen. Geht man aber hiervon aus, so heißt es sich über den klaren Wortlaut der Kriegsklausel hinwegsetzen, wenn man einerseits einräumt, daß die Nehmung und Konfiskation erst stattgefunden haben, als die Ware sich nicht mehr an Bord des Seedampfers befand, andererseits aber wegen der schon vorher begründeten Gefahr einer Nehmung und Konfiskation die Klausel für anwendbar erklärt. Denn die Klausel sagt, daß der Versicherer für Nehmung und Konfiskation nicht mehr haftet, wenn diese erfolgen, nachdem die Ware von Bord gebracht ist. Es ist zuzugeben, daß eine Konfiskation (Kondemnation) im Regelfalle erfolgt, nachdem die feindliche Ware bereits gelöscht ist. Dagegen findet die Nehmung regelmäßig statt, während die Ware sich an Bord befindet. Die Berücksichtigung des ersteren Umstandes könnte daher höchstens die Folge haben, im Falle einer der Regel entsprechenden Nehmung, wenn diese durch eine nach der Löschung stattfindende Kondemnation bestätigt wird, die Klausel ausdehnend dahin auszulegen, daß der Versicherer nicht nur auf Grund der Nehmung nach den Bestimmungen über Abandon für haftbar erklärt wird, sondern auf Grund der durch Kondemnation bestätigten Nehmung auch für Totalverlust. Dagegen fehlt es an der Möglichkeit, die Klausel anzuwenden, wenn sowohl Nehmung wie Kondemnation erst nach der Löschung erfolgen; denn der Versicherer hat deutlich zum Ausdruck gebracht, daß er nur für die gewöhnliche Nehmung haften und frei sein will, sobald die Ware unbeschlagnahmt und uneingezogen das Schiff verläßt.

Auch die Erwägung des Berufungsgerichts, daß tatsächlich deutsche in Ostasien verladene Güter in großem Umfange auf englischen Schiffen befördert wurden und daher unter der vorliegenden Kriegsklausel bei Ausbruch eines Krieges zwischen Deutschland und England nicht gegen Kriegsgefahr versichert gewesen wären, wenn man die Klausel nicht ausdehnend auslegt, geht fehl. Denn es ist einmal sehr wohl möglich, daß die Versicherten sich mit der Klausel einverstanden erklärt haben, weil sie die Gefahr eines Krieges zwischen

Deutschland und England für fernliegend erachteten. Sodann aber kommt in Betracht, daß nach völkerrechtlicher Auffassung, wie sie bei Ausbruch des gegenwärtigen Krieges herrschte; keineswegs damit zu rechnen war, daß die Engländer feindliches Eigentum, das ihren eigenen Schiffen vor Ausbruch des Krieges im guten Glauben anvertraut war, einziehen würden, und zwar selbst dann, wenn es ohne vorherige Beschlagnahme an Land gebracht war.

Schon seit dem Krimkriege drängte sich allgemein die Überzeugung auf, daß es unbillig sei, unmittelbar oder kurz nach Ausbruch der Feindseligkeiten Handelschiffe und Ladungen harmloser Kaufleute, die im Vertrauen auf friedliche Verhältnisse ihren Geschäften nachgingen, wegzunehmen.

Vgl. Bonfils-Fauchille-Grah, Völkerrecht, 1904, S. 716. Unter dem Vorgange von Großbritannien, Frankreich und Rußland entstand daher der Gebrauch, daß den in eigenen Häfen befindlichen oder diese Häfen in Unkenntnis des Krieges anlaufenden feindlichen Handelschiffen eine Indultfrist gewährt wurde, binnen deren sie sich in Sicherheit bringen konnten.

Vgl. Bonfils a. a. O. S. 717; Liszt, Völkerrecht, 9. Aufl., S. 330; Hattenhein, Handelschiffe der Kriegführenden, S. 38;

Wehberg, Beuterecht im Land- und Seekriege, 1909, S. 37.

Bestätigt wurde diese Auffassung in dem VI. Haager Abkommen über die Behandlung der feindlichen Rauffahrtschiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten. In Art. 1 wird die Gewährung der Indultfrist als erwünscht bezeichnet. In Art. 2 wird die Einziehung der betreffenden Schiffe, denen die Frist nicht gewährt wurde, oder die davon keinen Gebrauch machen konnten, untersagt. In Art. 3 wird auch die Einziehung von feindlichen Handelschiffen untersagt, die vor Ausbruch des Krieges in See gegangen sind und dort in Unkenntnis der Feindseligkeiten betroffen werden. Und nach Art. 4 dürfen Waren, die sich an Bord jener Schiffe befinden, nicht eingezogen werden. Wenn auch die völkerrechtliche Verbindlichkeit dieses Abkommens mit Rücksicht auf den von Deutschland und Rußland zu den Art. 3 und 4 gemachten Vorbehalt — womit sie sich für den Notfall das Recht entschädigungsloser Zerstörung von Konterbande (statt der Anhaltung oder Zurückhaltung) wahren wollten — zweifelhaft ist, so geben die Bestimmungen doch Zeugnis von der damals

das Völkerrecht beherrschenden Auffassung und beweisen, daß der mittelalterliche Standpunkt, wonach das Seebeuterecht, soweit es in der Pariser Deklaration aufrechterhalten war, die Bereicherung des nehmenden Staates bezwecke, überwunden und durch die Zweckbestimmung einer Bekämpfung des feindlichen Seehandels mit präventiven Mitteln ersetzt war.

Vgl. Wehberg, Land- und Seekriegsrecht, 1915, S. 5 und S. 254.

Der ausgesprochene Grund der seit dem Krimkrieg in Übung gekommenen Indultfrist war denn auch, wie auf der Haager Konferenz von 1907 dargelegt wurde,

„de concilier les intérêts du commerce avec les nécessités de la guerre et, même après l'ouverture des hostilités de protéger encore, aussi largement que possible, les opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution avant la guerre“ (Actes et documents I p. 250).

Demgemäß heißt es in der Begründung zu Art. 2 des VI. Abkommens:

„On ne saurait, dans l'état actuel du commerce moderne, admettre qu'à chaque période de plus ou moins grande tension politique entre les Etats, les armateurs, assureurs, chargeurs, intéressés de toute sorte au commerce de mer aient à craindre de voir leurs entreprises, confiées à la bonne foi des relations politiques, sombrer dans la brutalité d'une confiscation inopinée“ (Actes et documents p. 253).

Dieser Gesichtspunkt des Schutzes des gutgläubigen Handels trifft nun ganz besonders zu auf feindliche Waren, welche vor Ausbruch eines Krieges den eigenen Schiffen der Kriegführenden zur Beförderung anvertraut wurden. Der Zweck der Verhinderung des feindlichen Seehandels im Kriege rechtfertigt lediglich die Anhaltung und Zurückhaltung solcher Waren, nicht aber deren Konfiskation, welche nur durch den Zweck einer rücksichtslosen, selbst den Vertrauensbruch nicht scheuenden Schädigung der Angehörigen des feindlichen Staates und der eigenen Bereicherung begründet werden kann.

Nimmt man hinzu, daß während des Krieges feindliche Waren den eigenen Schiffen überhaupt nicht anvertraut zu werden pflegen, oder wenn dies in seltenen Fällen doch geschehen sollte, regelmäßig besonderen Strafbestimmungen wegen Landesverrats oder verbotenen

Handels mit dem Feinde unterliegen würden, so erklärt es sich, daß die neueren Verordnungen und internationalen Abmachungen über das Seebeuterecht den Fall der Beschlagnahme und Konfiskation von Waren auf eigenen Schiffen gar nicht in Betracht ziehen, und daß er auch in der völkerrechtlichen Literatur fast durchweg übergangen wird. So spricht z. B. auch Art. 4 des VI. Haager Abkommens nur von feindlichen Waren auf feindlichen Schiffen. Ebenso behandeln die Art. 58 bis 60 der Londoner Erklärung von 1909 nur feindliche oder neutrale Waren auf feindlichen Schiffen. § 2 der Deutschen Preisengerichtsordnung vom 15. April 1911 (RGBl. 1914 S. 302) bestimmt den Begriff der Preisen, wie folgt:

„Preisen im Sinne dieser Verordnung sind feindliche oder neutrale Rauffahrteischiffe . . . sowie auf solchen Schiffen befindliche feindliche oder neutrale Güter, sofern sie in Ausübung des Preisenrechts in Beschlag genommen werden.“

Ähnlich die Deutsche Preisenordnung vom 30. September 1909 Nr. 1 (RGBl. 1914 S. 276).

Vgl. ferner Art. 39 des Oxforder Reglements des Instituts für internat. Recht bei Wehberg, Land- und Seekriegsrecht, S. 195. Westlake, International Law (1907) II p. 129 beschreibt geradezu die Wirkung der Pariser Deklaration, wie folgt:

„We may therefore conclude that enemy ships and enemy goods on board them are now, by international law, the only enemy property which, as such, is capturable at sea.“

Wehberg, der die Frage der Einziehbarkeit des feindlichen Eigentums auf eigenen Schiffen erörtert (s. Land- und Seekriegsrecht S. 175, 176) ist der Ansicht, daß an sich vom juristischen Standpunkt aus die Einziehung zulässig sei, weil die Pariser Konvention nicht extensiv ausgelegt werden könne. Er fügt jedoch hinzu: „Praktisch aber werden die Staaten auch hier bedenken, daß ihren Handelsschiffen ein Vorteil durch die Beförderung feindlicher Waren entsteht, und sie werden wohl entsprechend Art. 48 und 49 des englischen naval prize law und § 41 Abs. 2 der japanischen Seepreisenordnung von 1904 das feindliche Gut nur einziehen, wenn gleichzeitig das Schiff auf Grund einer Bestimmung des Landesrechts der Beschlagnahme unterliegt.“ Ähnlich Schramm, Das Preisenrecht (1913) S. 98. Was aber die vor Ausbruch des Krieges den eigenen Schiffen an-

vertrauten feindlichen Waren anlangt, so erachtet Wehberg (a. a. D. S. 199 Note 1) mit Recht den Art. 4 des VI. Haager Abkommens für anwendbar, weil die auf feindlichen Schiffen befindlichen Waren naturgemäß nicht besser behandelt werden dürften als die auf eigenen Fahrzeugen (A. A. Huberich, Engl. Prisenrecht, 1915, S. 56). Nun haben allerdings im gegenwärtigen Kriege die englischen Prisen-gerichte nicht nur im vorliegenden, sondern auch in mehreren anderen Fällen feindliche Waren, die vor Ausbruch des Krieges britischen Schiffen zur Beförderung anvertraut waren, beschlagnahmt und ein-gezogen. Sie haben dabei den mehrfach ausgesprochenen Satz des englischen Prisenrechts, wonach das Seebeute-recht feindliches Eigen-tum ergreift, das auf See oder schwimmend im Hafen betroffen wird (s. z. B. das *Bitat aus Wheaton-Dana*, 1866, in dem Urteile über die *Miramichi*, *Prize Cases* 1916 S. 147: in maritime warfare „the private property of the enemy taken at sea or afloat in port is indiscriminately liable to capture and confiscation“, sowie die oben erwähnte Stelle bei *Westlake* und *Prize Cases* 1916 S. 544; vgl. auch Huberich a. a. D. S. 52) dahin ausdehnend ausgelegt, daß die Beschlagnahme und Konfiskation auch an Land zulässig sei, sofern es sich um eine den Eigentümern noch nicht ausgehändigte Ladung handle.

Es außer dem Falle der *Miramichi* (*Prize Cases* 1916, S. 137) besonders das Urteil des Privy Council im Falle *The Roumanian* (a. a. D. S. 536), den Fall *The Achaia* (S. 635) und das Urteil des ägyptischen Prisen-gerichts zu Alexandria in *British and Colonial Prize Cases*, herausgegeben von Grant, 1916 S. 247; vgl. dazu Schaps in *Recht und Wirtschaft* 1917 S. 11.

Was die Frage der Konfiskation am Lande betrifft, so hat sich der Privy Council dabei über eine Vorentscheidung aus dem Jahre 1784, betreffend die *Doster-Gems*, hinwegsetzen zu können geglaubt (s. *Prize Cases* 1916 S. 549 flg. und S. 536).

Ob diese Erkenntnisse rechtlich haltbar sind, ist hier nicht zu prüfen. Sedenfalls entsprechen sie nicht der vor Ausbruch des großen Krieges herrschenden, fortgeschrittenen völkerrechtlichen Auffassung und den Erwartungen, die überwiegend vor dem Kriege in bezug auf die demnächstige Handhabung des Völkerrechts in einem etwaigen Kriege gehegt wurden. Und schwerlich wären sie in dieser Weise ergangen

wenn die britische Kriegführung nicht von der Absicht beherrscht würde, die deutschen Handelsinteressen auch für die Zeit nach dem Kriege nach Möglichkeit zu schädigen.

Ist dies aber richtig, so entfällt jedes Bedenken gegen die Auslegung der Police, die dem deutlichen Wortsinne entspricht. Daß auf Grund der Police nach Ausbruch eines Krieges Waren mit feindlichen Schiffen befördert wurden, war ausgeschlossen oder wenigstens vermeidlich. Daß aber bona fide vor Ausbruch eines Krieges mit demnächst feindlich werdenden Schiffen verladene Güter nach ihrer Entlöschung im feindlichen Hafen gekapert und eingezogen wurden, war ein unerwartetes Ereignis, mit dem der Versicherte bei Abschluß des Vertrags mutmaßlich nicht gerechnet hat und mit dem auch dann noch nicht zu rechnen war, als der Schiffer der Feliciana sich entschloß, das Schiff nach England zu bringen. Daher läßt sich auch dieser Entschluß nicht der in der Police vorgesehenen Nehmung oder Konfiskation gleichstellen.

Da hiernach die Auslegung der Vorinstanzen nicht zu billigen ist, unterliegt das angefochtene Urteil der Aufhebung, und es fragt sich, ob sofort auf Klageabweisung erkannt werden kann. Diese Frage ist zu bejahen, weil Behauptungen, welche bei Zugrundelegung der richtigen Auslegung die Verurteilung rechtfertigen würden, insbesondere des Inhalts, daß die Beschlagnahme oder Einziehung stattgefunden hätte, während die Güter sich noch an Bord der Feliciana befanden, nicht aufgestellt sind. Unerörtet geblieben sind nur die Behauptungen des Klägers in dem Schriftsatz Nr. . . . Diese gehen dahin, daß die englische Regierung schon vor der Löschung die Anhaltung der Güter angeordnet und die Aushändigung an die deutschen Berechtigten untersagt hätte. Diese Maßnahme erklärt sich aber aus dem englischen Verbote des Handels mit dem Feinde und der Erfüllung der mit dem Feinde abgeschlossenen, noch nicht erlebten Verträge. Sie ist keineswegs gleichbedeutend mit Nehmung und Konfiskation, ließ vielmehr der Möglichkeit Raum, daß die Waren nach Beendigung des Krieges der Klägerin ausgehändigt oder für ihre Rechnung verwertet wurden, und löst daher die Haftung der Beklagten nicht aus. Die Klage ist hiernach kostenpflichtig abzuweisen.“