

28. Tritt bei der laufenden Versicherung (§ 817 HGB.; § 64 Hamb. Allg. VB.) infolge der Deklaration oder der Abladung eine Bindung der Versicherung an das betreffende Schiff mit der Wirkung

ein, daß nunmehr eine Versicherung von Gütern in einem bestimmten Schiffe (§ 816 HGB.; § 63 Allg. VB.) vorliegt? Wann ist die versicherte Reise im Sinne des § 877 Allg. VB. (vgl. § 828 HGB.) gezwungen aufgegeben? Wann liegt Zustimmung des Güterversicherers zur Aufgabe der Reise, oder Genehmigung der Aufgabe vor?

HGB. §§ 824, 828, 816, 817.

Allg. VB. §§ 73, 77, 63, 64.

I. Zivilsenat. Ur. v. 25. November 1916 i. S. L. S. & Co. (Kl.)
w. Nordd. Versicherungs-Ges. u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 82/16.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Auf Grund der laufenden Police vom 1. Januar 1914 hat die Klägerin bei den Beklagten ihre Abladungen von europäischen Plätzen nach dem La Plata für das Jahr 1914 gegen Seefahrt und gemäß einer der Police hinzugefügten Kriegsklausel gegen Kriegsgefahr versichert. Infolge vertragsmäßiger Kündigung der Beklagten vom 27. Juli 1914 trat die letztere Versicherung mit dem 4. August für alle Abladungen, deren Risiko mit diesem Tage oder später begann, außer Kraft. Bis zum 1. August waren teils auf dem Hamburger Dampfer *Badenia*, teils auf dem Bremer Dampfer *Gießen* für Buenos Ayres bestimmte Rotationsdrucke im Versicherungswerte von 99270 *M* abgeladen, welche die Klägerin den Beklagten bis zum selben Tage auch vorschriftsmäßig deklarirt hat. Etwa am 14. August wurde die Klägerin von den Reedereien benachrichtigt, daß die beiden Dampfer infolge des inzwischen ausgebrochenen Krieges nicht fahren würden. Die Klägerin hat darauf die Rotationsdrucke mit neutralen Dampfern über Lübeck und Kopenhagen nach Buenos Ayres befördert, wo sie glücklich angekommen sind. Zwischen den Parteien bestand Meinungsverschiedenheit darüber, ob das von den Beklagten übernommene Risiko der Ware gemäß § 77 Allg. VB. sich auf die Verfrachtung mit den neutralen Dampfern erstrecke, oder ob es, wie die Beklagten behaupten, mit der Löschung aus den deutschen Dampfern und mit dem Aufgeben ihrer Reise beendet worden sei. Die Klägerin hat das Kriegsrisiko in Kopenhagen andertweit

gedeckt und verlangt von den Beklagten pro rata ihrer Beteiligung Erstattung der dafür verauslagten Prämie in Höhe von 4139,25 *M.* Die Beklagten beantragen Klageabweisung, indem sie hilfsweise geltend machen, daß sie nach § 77 Abs. 2 Zusatz zu den Allg. S.W. in Verbindung mit § 60 Abs. 4 daselbst einen Zuschlag zur Prämie würden beanspruchen können, der der Klagesumme gleich käme.

Das Landgericht hat angenommen, daß das Kriegsrisiko des Transportes nach Buenos Ayres noch durch die Versicherung gedeckt gewesen sei, daß aber die Beklagten eine Zusatzprämie zu beanspruchen hätten, und zwar in Gemäßheit des darüber erhobenen Sachverständigenbeweises in Höhe von 2% der Versicherungssumme. Demgemäß verurteilte es die Beklagten pro rata ihrer Beteiligung zur Zahlung von 2153,85 *M.* und wies die Klage zum Betrage von 1985,40 *M.* ab. Das Oberlandesgericht dagegen trat der Ansicht der Beklagten, daß ihr Risiko mit der Zurücknahme der Ware aus den deutschen Dampfern geendigt habe, bei und wies demgemäß die Klage gänzlich ab.

Auf die Revision der Klägerin wurde dieses Urteil aufgehoben aus folgenden

Gründen:

„Da die Beklagten, wie schon das Landgericht feststellt, gegen die anderweite Deckung des Kriegsriskos seitens der Klägerin Einwendungen nicht erheben, so hängt die Entscheidung, abgesehen von der Frage der Zusatzprämie, davon ab, ob diejenige Gefahr, welche nach § 73 Allg. S.W. (§ 824 HGB.) mit dem Scheiden der Güter vom Lande zwecks Einladung in die deutschen Dampfer bei bestehender Kriegsversicherung begonnen hatte, gemäß § 77 Abs. 2 Allg. S.W. (§ 828 HGB.) fortbauerte, bis die Güter ihren Bestimmungshafen Buenos Ayres erreicht hatten, oder ob diese Gefahr endete, als die Güter nach Ausladung aus den deutschen Dampfern wieder an Land kamen. Im letzteren Falle würde eine neue Transportgefahr erst nach dem 3. August, mit welchem die Kriegsversicherung hinsichtlich aller nicht bereits laufenden Risiken ablief, begonnen haben. Daß § 63 Allg. S.W. (§ 816 HGB.) nicht Platz greift, wird von den Vorinstanzen zutreffend dargelegt. Er beruht auf dem allgemeinen Grundsatz, daß der Versicherte der Regel nach die gemäß dem Vertrage von dem Versicherer übernommene Gefahr nicht verändern darf

(vgl. die Überschriften in den Allg. S.W. vor § 60 und § 64). Ist daher im Vertrage die Beförderung der Güter mit einem bestimmten Schiffe verabredet, so wird der Versicherer regelmäßig frei, wenn die Beförderung nicht mit diesem, sondern mit einem anderen Schiffe erfolgt, weil dies als Änderung der übernommenen Gefahr angesehen wird. Bei der laufenden Versicherung nach § 64 Allg. S.W. (§ 817 HGB.) wird aber von der Bestimmung eines Schiffes im Vertrag Abstand genommen, diese vielmehr dem Versicherten freigestellt; es kann daher keine Rede davon sein, daß der Versicherte gegen den Vertrag verstößt, oder daß er das vom Versicherer übernommene Risiko ändert, wenn er sich nachträglich veranlaßt sieht, die Güter unter entsprechender Anzeige mit einem anderen als dem ursprünglich ins Auge gefaßten und in der Deklaration aufgegebenen Schiffe zu befördern. Es ist unrichtig, wenn die Beklagten ausführen, bei der laufenden Police trete durch die Deklaration oder Abladung der Ware eine Konkretisierung oder Konzentration auch bezüglich des Schiffes derart ein, daß von nun an eine Versicherung von Gütern in einem bestimmten Schiffe vorliege. Vielmehr unterscheiden sich Deklaration und Abladung bei der laufenden Police von der Bezeichnung des Schiffes in der Police selbst wesentlich dadurch, daß sie nur die vorgeschriebene Mitteilung des Versicherten über den Eintritt der Bedingung, von der das Inkrafttreten der Versicherung in bezug auf die betreffenden Güter abhängt, oder die Tatsache des Eintritts selbst darstellen, während die Bezeichnung des Schiffes in der Police die vertragsmäßige Beschränkung der übernommenen Gefahr auf ein bestimmtes Schiff enthält. Gegenteiliges kann auch aus RGZ. Bd. 44 S. 31 nicht entnommen werden.

Der Auslegung des § 77 Allg. S.W. seitens des Oberlandesgerichts kann aber nicht zugestimmt werden, vielmehr ist der Standpunkt der Klägerin und des Landgerichts der richtige. Schon der Gegensatz der freiwilligen und gezwungenen Aufgabe der Reise ist ein anderer als wie vom Oberlandesgericht angenommen wird. Im Preuß. Entwürfe zum A.D.H.G.B. Art. 637 hieß es: „Wenn ein Schiff durch höhere Gewalt seinen Bestimmungshafen zu erreichen verhindert wird usw.“ In der ersten Lesung wurde vorgeschlagen, zu sagen: „Wenn die Reise freiwillig aufgegeben wird oder aufgegeben werden muß“, und die Beratung ergibt, daß man ins-

besondere Fälle im Auge hatte, wo das Schiff wegen einer Verfügung von hoher Hand verhindert wurde, den Bestimmungshafen zu erreichen, und alsdann den ihm angewiesenen oder freiwillig aufgesuchten Hafen erreichte. Man sprach von der Aufgabe der Reise „infolge einer Verfügung von hoher Hand und eines deshalb gefaßten Beschlusses“. Die Begründung zu Art. 637 nahm auf § 55 des Hamburger Planes Bezug, wo der Fall geregelt ist, daß das Schiff durch eine Verfügung von hoher Hand gehindert wird, seinen Bestimmungshafen zu erreichen (Prot. S. 3276, 3277). Bei der weiteren Beratung wurde vorgeschlagen, zu sagen: „Wenn die Reise freiwillig oder gezwungen aufgegeben wird usw.“, und dieser Vorschlag zum Beschluß erhoben, nachdem noch die Auffassung erklärt worden war, die gezwungene Aufgabe bedeute, daß nicht eine bloße Weigerung des Schiffers vorliege, sondern der Weitertransport in dem betreffenden Schiffe unausführbar geworden sei (Prot. S. 3279). Bei der zweiten Lesung (Prot. S. 4345) wurde beantragt, zu sagen: „Wenn nach Beginn der Gefahr das Schiff die Reise infolge einer Verfügung von hoher Hand aufgeben muß, usw.“ Es wurde aber beschlossen, den Fall des freiwilligen Aufgebens der Reise miteinzubeziehen, und ferner — und zwar auf Grund der Erwägung, daß sich noch andere zwingende Gründe denken ließen, als Irreparabilität des Schiffes (vgl. HGB. § 873 Abs. 2) oder Verfügungen von hoher Hand — es bei dem Worte „gezwungen“ zu belassen. Hieraus ergibt sich, daß ein äußerer zwingender Umstand, welcher die Reise unausführbar erscheinen läßt, wie z. B. auch bringende Gefahr der Aufbringung des Schiffes durch feindliche Mächte, genügt, um die Aufgabe der Reise als eine erzwungene erscheinen zu lassen. Dies ist auch offenbar die Ansicht von Voigt S. 501.

Es kommt aber hierauf nicht einmal an. Denn sollte auch die Aufgabe der Reise seitens der Reedereien sich als eine freiwillige kennzeichnen, so kann doch von einer Zustimmung oder nachfolgenden Genehmigung der Klägerin keine Rede sein. § 77 Abs. 2 Allg. SB. bezweckt ebenso wie § 828 Abs. 2 HGB., den Güterversicherern zu schützen, wenn nach Beginn der Gefahr der Transport in der beabsichtigten Weise infolge eines von seinem Willen unabhängigen Umstandes aufgegeben wird. In diesem Falle soll die von dem Versicherten übernommene Gefahr für den anderweiten Transport

zum Bestimmungshafen weiterlaufen. Bei der ersten Lesung des Entwurfs zum Allg. Deutschen Handelsgesetzbuche wurde dafür als Bedingung aufgestellt: „wenn der Versicherte deren Weiterbeförderung nicht aufgibt“. Bei der Beratung wurde bemerkt, daß der Versicherer die weitere Gefahr der Ladung dann nicht zu tragen habe, „wenn diese willkürlich und ohne Not in ein anderes Schiff gebracht worden sei“, und daß der Weitertransport in dem früheren Schiffe für den Versicherten auch dann unausführbar erscheinen könne, wenn nur eine entschiedene Weigerung des Schiffers vorliege (Prot. S. 3279). Um noch schärfer ersichtlich zu machen, „daß die Einstellung der Reise von seiten des Schiffers oder Reeders eine freiwillige, für den Güterversicherter aber eine gezwungene sein könne“ (Prot. S. 4346), wurde bei der zweiten Lesung die Fassung beschloffen, die mit redaktionellen Änderungen dem Gesetze zugrunde liegt: „„Werden die Güter in anderer Art als mit dem zum Transport bestimmten Schiffe weiter befördert (Art. 710, jetzt § 816, vgl. § 63 Allg. S.W.), so läuft inbetreff““ usw. Wie schon Voigt S. 500 erklärt und vom RGZ. Bd. 25 S. 98 anerkannt wird, kommt dem § 77 keine wesentlich andere Bedeutung zu wie dem Gesetze. Der Vorteil des § 77 soll dem Versicherten dann entzogen sein, wenn er selbst die beabsichtigte und begonnene Reise aufgegeben hat. Erfolgt aber die Aufgabe ohne seinen Willen, und ohne daß er es hindern kann, so bedarf es nicht noch eines zwecklosen und wirkungslosen Protestes, um ihm den Vorteil zu sichern.

Im vorliegenden Falle hatten die Reedereien gemäß §§ 629, 634 HGB. das gesetzliche Recht, von dem Frachtvertrage zurückzutreten, und haben von diesem Rechte Gebrauch gemacht. Die Klägerin war außerstande, sich dagegen zu wehren, ganz abgesehen von der Frage, ob sie nicht gegen den Versicherungsvertrag verstoßen hätte, wenn sie die Ausführung des Transportes mit den betreffenden deutschen Schiffen herbeigeführt und so die Güter der dringenden Gefahr der Kaperung ausgesetzt hätte. Eine Genehmigung ihrerseits im Sinne des § 77 liegt daher nicht vor. Diese erfordert, wie auch RGZ. Bd. 25 S. 92 zu entnehmen ist, eine für die Aufgabe der Reise ursächliche Entschliebung oder wenigstens eine Willensäußerung, durch welche der Versicherte etwaigen ihm gegen den Reeder zustehenden Ansprüchen zum Nachteile des Versicherers präjudiziert.

Auf letzteres deutet der Satz in § 77 Abs. 2 hin: „in welchem Falle der letztere den Umständen nach zufolge § 71 Abs. 2 und 3 für die Sicherstellung des Interesses des Versicherers zu sorgen hat“. Da den Reedern der Rücktritt vom Frachtvertrage kraft Gesetzes zustand, so kommt es auf die Klauseln der Konnossemente, in denen ein solches Rücktrittsrecht ebenfalls bedungen ist, nicht weiter an; nach § 27 Allg. S. B. würde übrigens eine von der Klägerin im voraus in dieser Weise erklärte Zustimmung zum Rücktritte für sie nicht präjudizierlich sein (vgl. R. G. B. Bd. 25 S. 101 und 102).

Da hiernach das Risiko für die Weiterbeförderung mit den neutralen Dampfern fortbauerte, so entbehrt die angefochtene Entscheidung der Grundlage und unterliegt der Aufhebung.“ . . .