

31. Seeversicherung. Wann sind die Schäden im Sinne des § 849 HGB. (§ 101 Hamb. Allg. SB.) „zunächst durch Kriegsgefahr“, und wann durch Seegefahr verursacht? Wesentliche Erhöhung der Gefahr durch die Kriegereignisse.

A.

I. Zivilsenat. Ur. v. 29. November 1916 i. S. B. Gebr. & Co. (Kl.) w. Versicherungsgef. „Hamburg“ (Bekl.). Rep. I. 159/16.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Auf laufende Police vom 1. Januar 1914 hat die Klägerin bei verschiedenen Gesellschaften, darunter der Beklagten, mehrere Partien Manufakturwaren, die im Sommer 1914 mit dem deutschen Dampfer *Totmes* von Antwerpen nach Chile verschifft werden sollten, nach den Hamb. Allg. Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 „nur für Seegefahr“ und mit besonderer Diebstahlsklausel versichert. Nach Abladung der Güter wurde das Schiff bei Kriegsausbruch von der belgischen Regierung an der Ausreise gehindert. Wie die Klägerin vorgetragen hat, wurden Schiff und Ladung beschlagnahmt, die Besatzung ausgewiesen oder abgemustert und durch zwei von der Commission des Navires et Marchandises saisis in Antwerpen bestellte Wächter ersetzt. Am 28. September 1914 brach in den Kohlenbunkern Feuer aus, worauf die Kommission im Interesse von Schiff und Ladung die Entloshung anordnete. Die versicherten Waren sollen im Laufe des Monats Oktober während der Belagerung und Eroberung von Antwerpen, als sie am Kai lagerten, gestohlen sein. Die im § 101 Allg. SB. vorgesehene Zusatzprämie war vereinbart und bezahlt. Für diesen Fall galt laut Police ein Zusatz zu § 101, laut dessen der Versicherer auch die Gefahr der Ausladung und Lagerung der Güter im Falle jeglichen Aufenthaltes wegen Kriegsgefahr — soweit es sich nicht um Schäden handelt, die während der Ausladung und Lagerung durch Kriegereignisse eingetreten sind — unter der Bedingung rechtzeitiger Anzeige des Versicherten zu tragen hatte.

Beide Vorinstanzen haben die Klage auf Ersatz des Schadens schon nach der Darstellung der Klägerin für unbegründet erachtet,

weil Kriegsschaden anzunehmen sei. Dagegen hat die Revision der Klägerin zur Aufhebung des Berufungsurteils geführt aus folgenden

Gründen:

... „Nach §§ 100, 101 Allg. ÖB. (§§ 848, 849 §ÖB.) ist der Versicherer bei der Klausel „frei von Kriegsmost“ frei von allen Unfällen, welche auch nur mittelbar durch die Kriegsgefahr verursacht werden, bei der Klausel „nur für Seegefahr“ dagegen ist er nur frei von solchen Unfällen, welche zunächst, d. h. unmittelbar, durch die Kriegsgefahr verursacht werden. Bei der Klausel „frei von Kriegsmost“ kann der Versicherer auch dann frei sein, wenn eine „reine Seegefahr“ (selbst unmittelbar) den Schaden verursacht hat (Protokolle S. 3306). Es genügt ein Kausalzusammenhang zwischen Schaden und Kriegsgefahr, mit anderen Worten, daß diese Gefahr die *conditio sine qua non* des Schadens war (vgl. Prot. S. 3307, 3308). Anders bei der Klausel „nur für Seegefahr“. Hier befreit der bloße Kausalzusammenhang zwischen Kriegsgefahr und Schaden den Versicherer noch nicht, vielmehr tritt die Befreiung nur dann ein, wenn die Kriegsgefahr die *causa proxima* des Schadens war. So bleibt der Versicherer z. B. haftbar, „wenn das Schiff nach der Nehrung durch einen Kaper in dessen Gewalt infolge eines Unwetters auf den Strand gerät“ (Prot. S. 3308). Der Versicherer wird bei dieser Klausel „bloß von den unmittelbaren Folgen der Kriegsgefahr befreit“ (Prot. S. 4362). Es kommt daher darauf an, ob die Gefahr, welche den Unfall unmittelbar verursacht hat, sich typisch als See- oder Kriegsgefahr darstellt (vgl. Mc. Arthur, *Contract of Marine Insurance* S. 108 Note a a. E.). Dagegen ist es unerheblich, ob diese entscheidende Gefahr durch andere nicht unter die Versicherung fallende Gefahren erhöht wurde.

Im vorliegenden Falle ist der Verlust nach Darstellung der Klägerin durch Diebstahl entstanden, als die Güter, nachdem sie in ihrem eigenen Interesse wegen eines Bunkerbrandes gelöscht waren, auf der Raje lagerten. Dies ist ein Unfall, der zweifellos, wie ein Vergleich der Nr. 2 und 4 des § 69 Allg. ÖB. ergibt, zu Lasten des Versicherers ist, der mit der Klausel „nur für Seegefahr“ versichert hat. Eine Befreiung der Beklagten kann auch nicht darauf gegründet werden, daß nach dem ursprünglichen Wortlaute des § 101

Allg. S.W. und der Auslegung, welche die Bestimmung in der Rechtsprechung gefunden hat (vgl. HansG. 1888 Nr. 9 und 75), die Haftung dann fortfallen soll, wenn die Entlöschung und Lagerung Folgen eines durch Kriegsgefahr verursachten Aufenthalts im Hafen sind; denn dem steht entgegen, daß nach dem hier vereinbarten Zusätze zu § 101 der Versicherer auch die Gefahr der Ausladung und Lagerung im Falle jeglichen Aufenthalts wegen Kriegsgefahr — soweit es sich nicht um Schäden handelt, die während der Ausladung und Lagerung durch Kriegsereignisse eingetreten sind — bei Erfüllung einer Anzeigepflicht (die hier als erfüllt zu unterstellen ist) zu tragen hat. Auch nach diesem Zusätze kommt es daher darauf an, ob der Verlust durch ein Kriegsereignis, d. h. unmittelbar durch die Kriegsgefahr, verursacht ist. Um dies anzunehmen, genügt es aber nicht, daß die Diebstahlgefahr durch die Kriegsereignisse wesentlich erhöht sein mag; denn dies bedeutet nur, daß der Krieg mittelbar zu dem Schaden beigetragen hat, würde also bei der Klausel „frei von Kriegsmolest“ von Bedeutung sein, schließt aber nicht aus, daß unmittelbare Ursache des Verlustes eine Gefahr war, welche unter die Versicherung „nur für Seegefahr“ fällt. Der Fall in HansG. 1872 Nr. 6 und 45, auf den sich das Berufungsgericht bezieht, lag wesentlich anders. Dort wurde ein Kriegsunfall angenommen, als ein gekapertes Schiff ohne jede Besatzung in der offenen See nahe Helgoland vor Anker den Naturkräften preisgegeben wurde und so im stürmischen Wetter unterging, mit der Begründung, daß die etwaige Rettung nach Lage der Umstände nur als ein glücklicher Zufall hätte betrachtet werden können und es gleichgültig sei, ob „der Raptor das genommene Schiff in eine solche Lage versetzt, oder direkt dasselbe zerstört“. Der Richter ging also davon aus, daß das Schiff durch eine kriegerische Maßnahme unmittelbar dem Untergange geweiht worden sei. Davon ist im vorliegenden Falle nicht die Rede. Vielmehr veranlaßte eine durch den Hunkerbrand gebotene Rettungsmaßnahme die Lagerung auf der Raje.

Wenn bewiesen wird, daß die Waren hier durch gemeinen Diebstahl oder Raub (§ 69 Nr. 4 Allg. S.W.) abhanden gekommen sind, so ist die Klage gerechtfertigt. Aber auch wenn die Frage offen bleibt, ob die Beraubung oder Wegnahme auf kriegerischen Maßnahmen beruht, würden die Beklagten die Haftung nicht ablehnen

können, weil nach § 101 Abs. 2 (HGB. § 849 Abs. 2) im Zweifel angenommen wird, daß ein eingetretener Schade nicht durch Kriegsgefahr verursacht sei. Der ihr nach § 144 Allg. SB. obliegenden Aufklärungspflicht genügt die Klägerin schon dann, wenn sie dargetut, daß die Waren auf der Reize durch Diebstahl, Raub oder sonstige Eingriffe abhanden gekommen sind, und es wäre Sache des Gegenbeweises, darzutun, daß eine Kriegsmaßnahme vorlag. Gegenteiliges ist auch der Entsch. des RG. in HansRG. 1888 Nr. 75 S. 170 nicht zu entnehmen." . . .

B.

I. Zivilsenat. Urt. v. 29. November 1916 i. S. S. R. u. Gen. (Rl.)
w. Nordwestdeutsche Versicherungsgef. u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 154/16.

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

Die Klägerinnen waren bei den Beklagten für Baumwollladungen des dänischen Dampfers Canadia, der auf der Reise von Galveston nach Kristiania begriffen war, „nur gegen Kriegsgefahr“ gemäß der Hamburger Kriegs Klausel — »Die Police deckt die durch die Klausel „nur für Seegefahr“ ausgeschlossenen Gefahren usw.« —, im übrigen nach den Hamb. Allgemeinen Seeverficherungs-Bedingungen von 1867 versichert. Der Dampfer wurde am 11. März 1915 von dem britischen Kreuzer Hilarly angehalten und mit einer Preisensbesatzung von 1 Offizier und 6 Mann — mit Order nach Kirkwall, Kurs zwischen Schellandsinseln und Fair Isle — belegt. Nach der Verklarung frug der Schiffer am Abend des 12. März den Offizier, ob es nicht besser wäre, da das Feuer an der Nordspitze von Fair Isle nicht brannte, den nächsten Morgen für die Durchfahrt abzuwarten, erhielt aber die Antwort, dies wäre wegen der im Fahrwasser befindlichen deutschen Unterseeboote nicht angängig. Das Schiff lief alsdann auf Felsen bei Fair Isle auf und ging mit der Ladung total verloren. Die Klägerinnen beanspruchen Schadenersatz. Die Parteien streiten darüber, ob als nächste Ursache des Unfalls die Kriegsgefahr oder die Seegefahr zu gelten habe.

Das Landgericht sprach die Klagenansprüche zu, das Oberlandesgericht wies sie ab. Die Revision der Klägerinnen wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„Da die vorliegende Versicherung allein die durch die Klausel „nur für Seegefahr“ ausgeschlossenen Gefahren — unter weiteren Einschränkungen — deckt, so fragt es sich zunächst, ob ein Versicherer nach der Klausel „nur für Seegefahr“ für den hier entstandenen Schaden haftbar wäre. Diese Frage ist mit dem Berufungsgericht zu bejahen. (Es wird im Sinne der vorherigen Entscheidung dargestellt, es komme darauf an, ob die Gefahr, welche den Unfall unmittelbar verursacht hat, sich typisch als See- oder als Kriegsgefahr darstellt.)

Diese Auffassung liegt auch RRG. Bd. 67 S. 251 zugrunde, wiewohl es sich dort in der Hauptsache um eine andere Frage handelte, nämlich die, ob nach einer sich den Umständen nach als berechtigt darstellenden Meinung überhaupt noch ein Totalverlust durch Seegefahr denkbar sei. Diese Frage ist damals bejaht worden und mußte nach den besonderen Bestimmungen des § 101 Allg. S.W. auch bejaht werden (vgl. Boyens in Goldschmidts Rchr. Bd. 76 S. 409), während sie von den englischen Gerichten auf Grund des englischen Seeversicherungsrechts entgegengesetzt beantwortet wurde (vgl. Arnould, Marine Insurance II S. 820, S. 1027). Diese Frage kommt hier nicht in Betracht, denn es kann keine Rede davon sein, daß Schiff oder Ladung schon durch die bloße Anhaltung und Verweisung zur Untersuchung nach Kirkwall verloren gegangen wären. Es kann aber kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß im vorliegenden Falle die unmittelbare Ursache des Verlustes in einer typischen Seegefahr bestand, weil das Schiff infolge unabsichtlich fehlerhafter Navigierung auf den Felsen lief und strandete. Daß die Kriegsgefahr in mehrfacher Hinsicht ebenfalls ursächlich für den Schaden war, indem das Schiff angehalten, von der britischen Macht besetzt und geführt wurde, wegen Unterseebootgefahr bei Nacht einen gefährlichen Weg einschlug und das Feuer auf Fair Isle infolge der Kriegszustände gelöscht war, kann die Haftung der Beklagten nicht begründen, würde vielmehr nur dann von Bedeutung sein, wenn sie das Risiko des Kriegsmolests übernommen hätten. Schon die Ver-

gleichung der §§ 100 und 101 Allg. OB. ergibt klar, daß die bloße Anhaltung, die Beeinträchtigung der freien Führung des Schiffes, die Wahl eines die Seegefahr erhöhenden Weges lediglich unter den Begriff des Kriegsmolests fällt, soweit dadurch nicht unmittelbar ein durch die Versicherung gedeckter Schaden verursacht wird. Was aber die Löschung des Feuers auf Fair Isle anlangt, so läßt sich zwar nicht bestreiten, daß sie einerseits durch den Krieg veranlaßt war, und daß sie andererseits den Totalverlust mitverursacht hat. Indessen genügt diese konkurrierende Kausalität nicht, um dem Ereignis den Charakter eines Seeunfalles zu nehmen; denn die positive Maßnahme der Löschung des Feuers steht auf derselben Linie wie sonstige die Gefahr der Seefahrt erhöhende Ereignisse, z. B. Abweichung von dem gewöhnlichen und sichersten Wege, die gegenüber der dadurch veranlaßten unrichtigen Navigation nur als mittelbare Schadensursachen erscheinen. Der Fall liegt in dieser Hinsicht ähnlich wie die Sache *Ionides v. Univ. Mar. Insur. Assoc.* (Boigt S. 394; Arnould, II s. 790 S. 985), in der ebenso entschieden ist.“