

62. Endigt bei der Versicherung gegen Hafen- und Reviergefahr die Gefahr für den Versicherer mit dem Antritt der Reise oder erst, wenn das Schiff auf der Reise die Grenzen des Hafenreviers überschritten hat? Begriff des Verholens.

HGB. § 823.

Hamb. Allg. BW. § 72.

I. Zivilsenat. Ur. v. 23. Dezember 1916 i. S. G. B. und C. B.
(Rl.) w. Nordd. Versicherungsges. und Gen. (Bekl.). Rep. I. 149/16.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Kläger haben laut Police vom 24. Oktober 1913 bei den Beklagten „vorläufig für die Zeit von 1 Monat, beginnend am 28. November 1913“ ihr Segelschiff „Henriette“ „nur für Seegefahr“ nach den Hamburger Allg. Seeverversicherungsbedingungen von 1867 versichert. In der Police heißt es:

„Das Schiff ist am 28. November (1913) in Frederikstad angekommen und deckt diese Versicherung die Hafen- und Reviergefahr daselbst . . . Dock- und Skiprisiko irgendwelcher Art sowie die Gefahren des Verholens innerhalb des oben genannten Reviers gelten eingeschlossen . . . Sollte das Risiko dieser Police mit dem Ablaufstake noch nicht beendet sein, so läuft diese Police stillschweigend weiter gegen $\frac{1}{100}$ % Prämie für jede weiteren angefangenen 15 Tage.“ . . .

Nach der Verklarung war die Beladung am 14. Januar 1914 beendet. Am 17. Januar fuhr das Schiff mit Hilfe zweier Schlepper nach der Insel Belgene (etwa 4 Seem. von Frederikstad), wo die Kompassse reguliert wurden, und versuchte alsdann — wie es in der Verklarung heißt — mit Hilfe von zwei Schleppern am 19. Januar die Reise zu beginnen; es mußte aber wegen Nebels bei Bratholmen (etwa 8 Seem. von Frederikstad) zu Anker gehen und blieb hier wegen Nebels und Sturmes bis zum 15. Februar. An diesem Tage brach unter Deck Feuer aus, das erst am 16. Februar mit Hilfe eines Bergungsdampfers gelöscht werden konnte. Am 18. Februar wurde das schwer beschädigte Schiff wieder nach Frederikstad zurückgeschleppt und blieb dort bis zum 21. März liegen. An diesem Tage trat es mit Schlepperhilfe die Reise nach Sandefjord an, um dort repariert zu werden. Hier blieb es bis zum 10. Mai und ging dann in See nach Hamburg. Ursprünglich war nach der Police in Aussicht genommen, daß es zunächst noch einmal wieder nach Frederikstad zurückkehren würde. In bezug auf diese letzteren Vorgänge befindet sich auf der Police eine Prämienberechnung und ein Nachtrag vom 21. März 1914, der besagt: „Das Schiff verholt per Schlepper von Frederikstad nach dem Reparaturhafen Sandefjord und später wieder zurück. Während der Reisen, beginnend mit Unteraufnehmen und endigend mit Ankerfallenlassen, tritt diese Police außer Kraft, deckt während des Aufenthalts in Sandefjord und tritt später mit Ankunft in Frederikstad wieder in Kraft.“ . . .

Die Parteien streiten darüber, ob der durch den Brand vom 15. Februar 1914 angerichtete Schaden unter die Versicherung falle. Die Kläger behaupten, daß Bratholmen zum Revier Frederikstad gehöre, was die Beklagten verneinen. Die Beklagten vertreten sodann die Ansicht, daß die Versicherung sofort mit Antritt der Reise geendigt habe, da es sich um eine Aufenthalts- im Gegensatz zu einer Reiseversicherung handle, während die Kläger meinen, daß das Risiko auch nach Antritt der Reise bis zur Erreichung der Reviergrenze fortbauerte.

Das Landgericht trat in beiden Streitpunkten den Klägern bei und gab der auf Zahlung eines Teiles des Schadens gerichteten Klage statt. Das Oberlandesgericht ließ unentschieden, ob der Unfallort Bratholmen noch zum Revier von Frederikstad zu rechnen sei, trat aber darin den Beklagten bei, daß die Versicherung mit Antritt der Reise, welcher spätestens am 19. Januar 1914 erfolgt sei, geendet habe, und wies demgemäß die Klage ab. Die Revision der Kläger ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Aus der auf der Police stehenden Prämienberechnung und dem Nachtrage zur Police läßt sich eine sichere Auslegung der Police nicht entnehmen. Die Prämienberechnung bis 19. Januar beruht offenbar darauf, daß die Reise nach Auffassung der Kläger und nach der Erklärung erst mit diesem Tage, beim Verlassen der Insel Belgene, wo die Kompassse reguliert waren, angetreten wurde, und die Beklagten keinen Grund hatten, dieser Auffassung zu widersprechen. Man konnte annehmen, daß das Schiff vor der Kompaßregulierung noch nicht reisefertig war, und daß die immerhin nicht weit von Frederikstad gelegene Insel Belgene eben deshalb als im Sinne der Police zum Revier gehörig anzusehen war, weil der dortige Aufenthalt dazu dienen sollte, die Reisefertigkeit zu vollenden. Insofern konnte auch das Abschleppen nach Belgene als ein „Verholen“ innerhalb des Reviers angesehen werden. Unter „Verholen“ ist zunächst zu verstehen das Wechseln des Liegeplatzes in einem bestimmten Hafen oder auf der Reede im Gegensatz zur Reise, welche die Erreichung eines anderen Bestimmungsortes bezweckt. Dieser Begriff läßt sich aber ohne Zwang ausdehnen auf das Auffuchen eines in der Nähe gelegenen Platzes, wo das Schiff völlig reisefertig gemacht werden

soß. Daß sodann für den zweiten Aufenthalt in Frederikstad die Prämie berechnet ist, erklärt sich einfach daraus, daß die Kläger allgemein eine Aufenthaltversicherung im Gegensatz zur Reiseversicherung, die sie selbst trugen, zu nehmen pflegten, wie sie denn auch in dem Nachtrage vom 21. März 1914 den demnächstigen Aufenthalt in Sandefjord und den in Aussicht genommenen dritten Aufenthalt in Frederikstad versicherten. Andererseits läßt sich aus dem erwähnten Nachtrage nicht mit Sicherheit herleiten, daß die Kläger die Auffassung der Beklagten, wonach die Versicherung ohne weiteres mit dem Antritt der Reise endigte, auch für die Vergangenheit als berechtigt anerkannt haben, indem sie sich ihr für die Zukunft fügten; denn damals bestand vermutlich schon Streit über die den Gegenstand des Rechtsstreits bildende Gastpflicht der Beklagten.

Entscheidend ist daher, wie die ursprüngliche Gefahrklausel auszulegen ist. Die Auslegung des Landgerichts ist in sich widerspruchsvoll. Es erkennt an, daß die Police nur das Aufenthaltstrisiko decken wolle und daß daher ein nach Antritt der Reise eintretender Schaden nicht unter die Police falle, selbst wenn der Unfall sich innerhalb der Reviergrenzen ereignet habe. Das Landgericht nimmt ferner an, daß die Reise spätestens am 19. Januar angetreten sei, was auch ohne Zweifel zutrifft, und es hätte danach von dem ersterwähnten Standpunkt aus zur Abweisung der Klage gelangen müssen. Es entzieht sich aber dieser Schlußfolgerung, weil die Seereise wieder zurzeit aufgegeben und verschoben und wegen Nebels ein langdauernder Aufenthalt innerhalb des Reviers genommen sei. Mit Recht verweist das Oberlandesgericht demgegenüber auf § 72 der Allg. S. V. (vgl. § 823 HGB.), wonach die Reisegefahr spätestens beginnt mit der Abfahrt des Schiffes und frühestens endigt mit dem Fallenlassen des Ankers im Bestimmungshafen. Offenbar ist es nicht die Meinung des Oberlandesgerichts — wie die Revision annimmt —, daß im vorliegenden Falle die Versicherung gemäß § 72 schon mit dem Beginn der Ladungseinnahme geendigt habe, obwohl bei der gewöhnlichen Reiseversicherung die Gefahr allerdings mit diesem Zeitpunkte beginnt. Vielmehr kam es dem Oberlandesgerichte nur darauf an, nachzuweisen, daß die einmal begonnene Reisegefahr — im Gegensatz zur Aufenthaltsgefahr — nicht bei einer vorübergehenden Unterbrechung der Reise aufhöre. Dies ist auch zutreffend und entspricht

dem, was das Reichsgericht schon wiederholt über den Begriff „unterwegs“ im Sinne von § 831 HGB. ausgeführt hat (s. RÖZ. Bd. 12 S. 28 und Urteil vom 21. Juni 1916 I 29/16). Das Schiff blieb im vorliegenden Falle unterwegs, als es sich wegen ungünstigen Wetters bei Bratholmen vor Anker legte, und die Reisegefahr wurde damit nicht unterbrochen. Es handelt sich also um den Gegensatz der Aufenthaltversicherung und einer solchen Reiseversicherung, bei der die Aufenthaltsgefahr ausgeschlossen war. Hätten daher die Beklagten für die Reisegefahr auch dann nicht einzustehen, wenn sie innerhalb des Reviers eintrat, so ist die Klage un begründet.

Es kann daher nur darauf ankommen, ob die fragliche Klausel mit den Klägern dahin auszulegen ist, daß die Reisegefahr auch insoweit eingeschlossen sein sollte, als sie sich innerhalb des Reviers ereignete. Dies wird aber vom Oberlandesgericht (insoweit in Übereinstimmung mit dem Landgericht) aus Erwägungen, die einen Rechtsirrtum nicht erkennen lassen, verneint. Die Kläger haben erklärt, sie trügen bei ihren Schiffen das Reiserisiko selbst, versicherten aber die Hafens- und Reviergefahr, weil dort besonders leicht Schäden entstünden. Schon diese Erklärung spricht dafür, daß mit dem eigentlichen Antritt der Reise die von ihnen genommene Versicherung endigen sollte. Dabei erwähnt das Berufungsgericht weiter, daß die Grenzen eines Reviers sich nach verschiedenen Gesichtspunkten — wie auch der vorliegende Fall zeige — verschieden bestimmen ließen, und daher der Umfang der übernommenen Gefahr äußerst zweifelhaft sein würde, wenn jene Ortsbestimmung maßgebend wäre, während der eigentliche Antritt der Reise leicht feststellbar ist. Ferner spreche der Umstand, daß die Versicherung mit der Ankunft des Schiffes in Frederikstad (nicht etwa mit dem Erreichen der Reviergrenzen) beginnen sollte, dafür, daß sie mit der Abfahrt endigen sollte. Mit Recht endlich betont das Berufungsgericht besonders den Umstand, daß die Gefahr des Verholens ausdrücklich eingeschlossen wurde, denn dies sollte den Zweifel beseitigen, ob auch bloße Ortsbewegungen im Reviere, die nicht zum Zwecke der Erreichung eines anderen Bestimmungshafens erfolgten, unter den Begriff der Reise im Gegensatze zum Aufenthalte fielen, was verneint wurde.

Ebenso werden auch in England die sogenannten Port- oder

Harbour-Policies ausgelegt (Harbour ist der weitere Begriff: geschützter Ruheplatz; Port bezeichnet einen künstlich hergerichteten Hafen). Vgl. Arnould, Marine Insurance p. 508.⁴ . . .