

Materialien
zu den
Allgemeinen Deutschen
Seeversicherungs- = Bedingungen

Im Auftrage
der
vereinigten Handelskammern
herausgegeben
von
Dr. iur. E. Brud
ord. Professor a. d. Universität Hamburg



Hamburg 1919
Verlag von L. Friederichsen & Co.

Hermann & Wulf Buchh.
Crosari & Co
Hamburg 11
*** ***

Dem langjährigen Vorsitzenden der Affekuranz-Sektion
der Handelskammer in Hamburg
Herrn
Oscar Nuperti
in größter Ehrerbietung
zugeeignet.

Vorbemerkung.

Bei der Zusammenstellung der Materialien der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen hat sich als Mangel besonders fühlbar gemacht, daß mir die Vorarbeiten der Affekuradeure nicht zur Verfügung gestanden haben. Nur insoweit diese ihren Niederschlag in der Begründung des von den Seeversicherern herausgegebenen Entwurfs gefunden haben, konnten sie berücksichtigt werden. Ferner haben auch die Akten der Hamburger Handelskammer, so umfangreich sie auch sind, keinerlei Gewähr für Vollständigkeit geboten. So ist es mir zu meinem lebhaften Bedauern nicht möglich gewesen, das Ziel vollkommen zu erreichen, das ich mir bei Übernahme des Auftrages gesetzt hatte. Trotzdem hoffe ich, daß die Materialien über manche Punkte Aufklärung geben und bei der Einarbeitung in das neue Recht weiten Kreisen von Nutzen sein werden.

Bei der Sichtung und Bearbeitung des weitſchichtigen Materials hat mir mein Freund Dr. Kurt Mittelstein wertvolle Dienste geleistet. Ich möchte ihm auch an dieser Stelle herzlichen Dank sagen.

H a m b u r g , September 1919.

Brück.

Erster Band.

Materialien.

Inhaltsübersicht.

	Seite
1. Abkürzungen	11
2. Zur Entstehungsgeschichte der ADEB.	13
3. ADEB.	17

Abkürzungen.

A. D. S. V.	= Allgemeine Deutsche Seeversicherungs- Bedingungen.
A. S. V.	= Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen von 1867.
Allg. Verf.-Schutz-Verb. Begr.	= Allgemeiner Versicherungs-Schutz-Verband. = Begründung zum Entwurf Allgemeiner Deutscher Seeversicherungsbedingungen. Herausgegeben von einer von den deutschen Seeversicherern eingesetzten Kommission. 1910.
Bremer Exporteure Bremer Reeder	= Verein der Bremer Exporteure. = Bremer Reederverein.
B. S. V.	= Versicherungsbedingungen der Bremischen Seeversicherungs-Gesellschaften. Revidiert 1875.
E. 10	= Entwurf Allgemeiner Deutscher Seeversicherungs-Bedingungen. Herausgegeben von einer von den deutschen Seeversicherern eingesetzten Kommission. 1910.
E. 14	= Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen. Herausgegeben von den deutschen Seeversicherern. Entwurf vom Juli 1914.
Hamburger Einfuhrverband	= Verband des Hamburger Einfuhrhandels.
Hamburger Exporteure	= Verein Hamburger Exporteure.
Hamburger Reeder	= Verein Hamburger Reeder.
H. G. B.	= Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (R. G. B. S. 219) in der sich aus dem Gesetz betr. Änderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Seeversicherung vom 30. Mai 1908, (R. G. B. S. 307), ergebenden Fassung.
H. K.	= Handelskammer.
M. G.	= Allgemeine Seeversicherungs- Bedingungen von 1910. Entwurf der Hamburger Affekuranzmaller nebst Sitzungsprotokollen. Hamburg 1909.
M. I. A.	= Marine Insurance Act 1906.
Ostasienverein	= Ostasiatischer Verein.
Verein der Getreidehändler	= Verein der Getreidehändler der Hamburger Börse.

B&A.	= Verein Hamburger Affekuradeure.
B&G.	= Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 (RGBl. S. 263).
Wvb.	= Deutscher Wirtschaftsverband für Süd- und Mittelamerika
3G. Dez. 12	= Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen, Entwurf vom Dezember 1912.
3G. Jan. 13	= Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen, Entwurf vom Januar 1913.
3G. April 13	= Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen, Entwurf vom April 1913.
3G. Dez. 13	= Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen, Entwurf vom Dezember 1913.

Zur Entstehungsgeschichte der ADSVB.

Die seit dem 1. Januar 1868 gültigen „Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867“ (ASVB.) führen auf die Hamburger Affekuranz- und Havarei-Ordnung von 1731, den Allgemeinen Plan hamburgischer Seeversicherungen vom Jahre 1847 (revidiert 1852) und die Artikel 782—905 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs zurück. Die Absicht, die ASVB. in allen deutschen Seeversicherungsplätzen einzuführen, ist gescheitert, da die Bremer Versicherungsgesellschaften besondere Versicherungsbedingungen (BSVB.), revidiert 1875, herausgegeben haben.¹⁾

Die Weiterentwicklung der ASVB. ist durch die Wandlungen des Seehandels stark beeinflusst worden. Außerdem haben das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 in seinen §§ 778—900, das Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 und schließlich das Gesetz betreffend Änderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Seeversicherung vom 30. Mai 1908 grundlegende Neuerungen mit sich gebracht.

Die neue Bearbeitung der ASVB. ist mit dem von einer Kommission der Hamburger Affekuranzmakler veröffentlichten Entwurf „Allgemeine Seeversicherungsbedingungen von 1910“ (M. G.), dem umfangreiche Sitzungsprotokolle beigegeben sind, eröffnet worden. Ihm ist Anfang August 1910 der von einer Kommission der Deutschen Seeversicherer ausgearbeitete „Entwurf Allgemeiner Deutscher Seeversicherungsbedingungen“ (G. 10) nebst Begründung gefolgt. Mitte August 1910 hat die Hamburger Handelskammer die Verhandlungen über die neuen Bedingungen durch ein an zahlreiche Handelsvertretungen und anderweitige Interessenten gerichtetes Rundschreiben eingeleitet, in welchem sie unter dem ausdrücklichen Hinweis, daß die neuen Bedingungen allgemeine deutsche Bedingungen werden sollten, zu gemeinsamen Beratungen aufgefordert hat.²⁾ Die Bearbeitung

¹⁾ Nähere Angaben über die rechtliche Entwicklung des Seeversicherungswesens bei K i e s s e l b a c h, Die wirtschafts- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg. Hamburg 1901. Seite 109 ff.

²⁾ Vgl. Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen. Verhandlungen zwischen den deutschen Handelskammern und den Versicherern 1910 bis 1914, Vorbemerkung.

der Angelegenheit ist der Affekuranz-Sektion der Handelskammer in Hamburg übertragen worden, die sich durch Hinzuziehung namentlich von Vertretern der Affekuradeure, der Makler, der Reeder, der Spediteure und sonstiger kaufmännischer Verbände zu einer Kommission, zuerst unter Vorsitz des Herrn Oscar Kuperti, später unter Vorsitz des Herrn Richard C. Krogmann, ausgestaltet hat. Die Kommission hat vom November 1910 bis Juni 1911 in fünfzehn Sitzungen, über die Niederschriften vorliegen, den E. 10 durchberaten. Die Ergebnisse der Verhandlungen sind zusammen mit den Anträgen der auswärtigen Handelskammern und des Allgemeinen Versicherungsschutzverbandes am 4. und 5. Dezember 1911 beraten worden und den Affekuradeuren als „Anträge der vereinigten Handelskammern und des Allgemeinen Versicherungsschutzverbandes“ (Dezember 1911) übermittelt worden. Nach Stellungnahme seitens der Affekuradeure zu diesen Anträgen in ihrem Schreiben vom 17. Mai 1912 und nochmaliger Beratung der Hamburger Handelskammer mit Hamburger und Bremer Sachverständigen, die in einer Denkschrift vom September 1912 ihren Niederschlag gefunden hat, haben die Affekuradeure den Entwurf vom Dezember 1912 (Z. E. Dez. 12) aufgestellt, dem im Januar, April und Dezember 1913 weitere Zwischenentwürfe (Z. E. Januar 13; Z. E. April 13; Z. E. Dez. 13) gefolgt sind. Mit Schreiben vom 21. April 1913 haben die Affekuradeure das Schreiben vom September 1912 beantwortet. Der Z. E. Dez. 13 ist im Dezember 1913 und Januar 1914 von der Kommission unter Hinzuziehung von Vertretern der Bremer Handelskammer und des Internationalen Transportversicherungverbandes in fünf Sitzungen durchberaten worden. In den Vollversammlungen vom 21. März und 17. Juni 1914 ist es gelungen, eine Einigung über die noch unerledigten und neu gestellten Anträge herbeizuführen, die in dem Entwurf vom Juli 1914 (E. 14) zum Ausdruck gelangt ist. Die Ingebrauchnahme der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen (A. D. S. V.) war zum 1. Januar 1915 in Aussicht genommen.

Die während des Krieges gesammelten Erfahrungen haben es wünschenswert erscheinen lassen, in eine Überprüfung des E. 14 einzutreten. Anfänglich hat die Hamburger Handelskammer die Überprüfung der Bestimmungen nur über die Kriegsgefahr zulassen wollen, diesen Standpunkt aber nach der Vollversammlung vom 13. Dezember 1917 nicht mehr in vollem Umfange aufrecht erhalten. Die zahlreich gestellten neuen Anträge sind zunächst in Vorbesprechungen am 22. und 23. August 1918, und mit den Reedern am 17. und 18. September

1918 durchberaten worden. Die Schlußverhandlungen sind am 7. Oktober 1918 eröffnet worden. Eine juristische Unterkommission zur Erörterung einiger besonders wichtiger Rechtsfragen hat am 8. und 9. Oktober 1918 getagt. Die Vollversammlungen sind am 10. Oktober wiederaufgenommen und am 12. Oktober 1918 mit der Annahme der Allgemeinen Deutschen Seeverversicherungsbedingungen vorbehaltlich der von der eingesetzten Redaktionskommission vorzunehmenden Änderungen geschlossen worden. Die Redaktionskommission hat sich ihrer Aufgabe in den Sitzungen vom 30. Juni, 14. Juli und 16. September 1919 erledigt.

Über den Zeitpunkt der Ingebrauchnahme der A.D.S.V. sind die Meinungen anfänglich auseinandergegangen, aber schließlich ist in der Vollversammlung vom 12. Oktober 1918 beschlossen worden, die Bedingungen vom 1. Januar 1920 an in Gebrauch zu nehmen.

Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen.

Im Jahre 1919
herausgegeben von den deutschen Seeversicherern
nach Beratungen mit Handelskammern und Fachverbänden
unter Vorsitz der Handelskammer Hamburg.

Inhaltsübersicht.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

I. Interesse	§§ 1—5
II. Versicherungswert. Unter-, Über-, Doppelversicherung	§§ 6—12
III. Versicherungstreue	§ 13
IV. Police. Prämie. Ristornogeühr	§§ 14—18
V. Anzeigepflicht. Gefähränderung	§§ 19—27
VI. Umfang und Dauer der Haftung des Versicherers	§§ 28—39
VII. Unfallsanzeige. Schadensabwendung	§§ 40, 41
VIII. Andienung. Auskunfterteilung. Entschädigung	§§ 42—44
IX. Übergang von Schadensersatzansprüchen	§§ 45, 46
X. Zahlungsunfähigkeit des Versicherers	§ 47
XI. Verjährung	§ 48
XII. Veräußerung der versicherten Sache. Verpfändung der Entschädigungsforderung	§§ 49—51
XIII. Versicherung für fremde Rechnung	§§ 52—57

Zweiter Abschnitt.

Besondere Bestimmungen über die Versicherung einzelner Gegenstände.

Erster Titel. Raßversicherung	§§ 58—79
Zweiter Titel. Güterversicherung	§§ 80—99
Dritter Titel. Versicherung von imaginärem Gewinn und Provision	§§ 100—104
Vierter Titel. Versicherung von Fracht, Schiffsmiete und Überfahrtsgehd	§§ 105—109
Fünfter Titel. Versicherung von Bodmerei-, Haverei- und ähnlichen Geldern	§§ 110—112

Dritter Abschnitt.

Besondere Vereinbarungen (Klauseln)	§§ 113—124
---	------------

Vierter Abschnitt.

Schlufßbestimmungen	§§ 125—127
-------------------------------	------------

Inhalt der Paragraphen.

Erster Abschnitt. Allgemeine Bestimmungen.

I. Interesse.

- § 1. Versicherbares Interesse.
- § 2. Fehlendes Interesse.
- § 3. Prämienzahlung bei fehlendem Interesse.
- § 4. Wegfall des Interesses. Künftiges Interesse.
- § 5. Versicherungsbeginn vor Vertragsschließung.

II. Versicherungswert. Unter-, Über-, Doppelversicherung.

- § 6. Versicherungswert.
- § 7. Besondere Lage.
- § 8. Unterversicherung.
- § 9. Überversicherung.
- § 10. Haftung der Versicherer bei Doppelversicherung.
- § 11. Beseitigung der Doppelversicherung.
- § 12. Mitteilung von Doppelversicherungen.

§ 13. III. Versicherungstreue.

IV. Police. Prämie. Risikornogebühr.

- § 14. Police.
- § 15. Inhalt der Police.
- § 16. Fälligkeit der Prämie und der Nebenkosten. Sicherheitsleistung.
- § 17. Nichtzahlung der Prämie. Nichtleistung der Sicherheit.
- § 18. Risikornogebühr.

V. Anzeigepflicht. Gefahränderung.

- § 19. Anzeigepflicht.
- § 20. Verletzung der Anzeigepflicht.
- § 21. Gefahrerhebliche Umstände.
- § 22. Anzeigepflicht bei Vertragsschließung durch Vertreter
- § 23. Gefahränderung.
- § 24. Rechtsfolgen der Gefahränderung.
- § 25. Zuschlagsprämie bei Gefahränderungen.
- § 26. Anzeige von Gefahrerhöhungen.
- § 27. Anzeigepflichtverletzung und Gefahränderung hinsichtlich eines Teiles der versicherten Gegenstände.

VI. Umfang und Dauer der Haftung des Versicherers.

- § 28. Umfang der Haftung im allgemeinen.
- § 29. Große oder gemeinschaftliche Haverei.
- § 30. Beiträge.
- § 31. Aufopferungen.
- § 32. Aufwendungen.

- § 33. Verschulden des Versicherungsnehmers
- § 34. Schaden von weniger als 3 %.
- § 35. Frei von Kriegsgefahr.
- § 36. Haftung für Arrestgefahr.
- § 37. Grenzen der Haftung.
- § 38. Befreiung von der Haftung nach dem Versicherungsfall.
- § 39. Zeitversicherung.

VII. Unfallsanzeige. Schadensabwendung.

- § 40. Unfallsanzeige.
- § 41. Abwendung und Minderung des Schadens.

VIII. Andienung. Auskunfterteilung. Entschädigung.

- § 42. Andienung des Schadens.
- § 43. Auskunfterteilung.
- § 44. Schadensrechnung. Fälligkeit des Entschädigungsanspruchs.

IX. Übergang von Schadenersatzansprüchen.

- § 45. Übergang.
- § 46. Schadenminderung nach Übergang.

X. Zahlungsunfähigkeit des Versicherers.

- § 48. XI. Verjährung.

XII. Veräußerung der versicherten Sache. Verpfändung der Entschädigungsforderung.

- § 49. Veräußerung im allgemeinen.
- § 50. Veräußerung versicherter Schiffe und Schiffsparten.
- § 51. Verpfändung der Entschädigungsforderung.

XIII. Versicherung für fremde Rechnung.

- § 52. Versicherung für eigene Rechnung, für fremde Rechnung, für Rechnung wen es angeht.
- § 53. Rechtsstellung des Versicherten.
- § 54. Rechtsstellung des Versicherungsnehmers.
- § 55. Verhältnis des Versicherungsnehmers zum Versicherten.
- § 56. Aufrechnung.
- § 57. Kennen, Kennenmüssen, Verschulden.

Zweiter Abschnitt. Besondere Bestimmungen über die Versicherung einzelner Gegenstände.

Erster Titel: Kaskoversicherung.

- § 58. Seetüchtigkeit.
- § 59. Abnutzung, Alter usw.
- § 60. Gefährliche Ladungen.
- § 61. Durchbruch durch feststehendes Eis.

- § 62. Aufopferung von Decksgütern.
- § 63. Aufopferung bei Ballaststreifen.
- § 64. Anrechnung von Leichter-, Schlepp-, Hilfslohn.
- § 65. Kajüts- und Maschinenschaden.
- § 66. Dauer der Versicherung.
- § 67. Verlängerung der Versicherung.
- § 68. Verlängerung der Zeitversicherung.
- § 69. Versicherung für mehrere Reisen.
- § 70. Versicherungswert.
- § 71. Totalverlust.
- § 72. Verschollenheit.
- § 73. Verfügung von hoher Hand. Nehmung durch Seeräuber.
- § 74. Teilschaden.
- § 75. Ausbesserung.
- § 76. Unterschied zwischen neu und alt.
- § 77. Reparaturunfähigkeit. Reparaturunwürdigkeit.
- § 78. Mittelbarer Kollisionschaden.
- § 79. Sonstige auf das Schiff sich beziehende Versicherungen.

Zweiter Titel: Güterversicherung.

- § 80. Gegenstand der Versicherung.
- § 81. Verfügung über die Güter zur Fortsetzung der Reise.
- § 82. Haftung für Beschädigung. Tod von Tieren.
- § 83. Vorreisegüter. Retourwaren.
- § 84. Beschädigte Güter.
- § 85. Deckladung.
- § 86. Natürliche Beschaffenheit der Güter.
- § 87. Frachtklauseln.
- § 88. Dauer der Versicherung.
- § 89. Leichtergefähr.
- § 90. Versicherungswert.
- § 91. Totalverlust. Abandon.
- § 92. Teilverlust.
- § 93. Beschädigung.
- § 94. Teilbeschädigung.
- § 95. Änderung der Beförderung.
- § 96. Verkauf der Güter.
- § 97. Laufende Versicherung.
- § 98. Abschreiberversicherung.
- § 99. Sonstige auf die Güter sich beziehende Versicherungen.

Dritter Titel: Versicherung von imaginärem Gewinn und Provision.

- § 100. Tare.
- § 101. Gemeinschaftliche Güter- und Gewinnversicherung.
- § 102. Laufende Versicherung.

- § 103. Verlust der Güter. Anrechnung auf die Versicherungssumme. Beschädigung der Güter.
§ 104. Provision.

Vierter Titel: Versicherung von Fracht, Schiffsmiete und Überfahrtsgehd.

- § 105. Umfang der Haftung des Frachtversicherers.
§ 106. Dauer der Frachtversicherung.
§ 107. Versicherungswert der Fracht.
§ 108. Schiffsmiete.
§ 109. Überfahrtsgehd.

Fünfter Titel: Versicherung von Bodmerei-, Haverei- und ähnlichen Geldern.

- § 110. Versicherungswert. Verlust. Übergang von Rechten.
§ 111. Umfang der Haftung des Versicherers.
§ 112. Dauer der Versicherung.
-

Dritter Abschnitt. Besondere Vereinbarungen (Klauseln).

- § 113. „Frei von Beschädigung“.
§ 114. „Frei von Beschädigung außer im Strandungsfall“.
§ 115. „Frei von Bruch“.
§ 116. „Frei von Bruch außer im Strandungsfall“.
§ 117. „Frei von gewissen Prozenten“.
§ 118. „Frei von gewissen ersten Prozenten“.
§ 119. „Frei von Kriegsmolest“.
§ 120. „Für behaltene Ankunft“. „Für behaltene Fahrt“.
§ 121. „Nur für Kriegsgefahr“.
§ 122. „Auch für Kriegsgefahr“.
§ 123. „Nur für Totalverlust“.
§ 124. „Von Haus zu Haus“.
-

Vierter Abschnitt. Schlußbestimmungen.

- § 125. See- und Binnenreise.
§ 126. Anwendbarkeit des deutschen Rechtes und der Vorschriften über die Transportversicherung.
§ 127. Gerichtsstand.
-

Erster Abschnitt. Allgemeine Bestimmungen.

I. Interesse.

§ 1.

Versicherbares Interesse.

(1) Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt besteht, kann versichert werden.

(2) Insbesondere können versichert werden:

das Schiff;

die Güter;

von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwarteter Gewinn (imaginärer Gewinn);

im Falle der Ankunft des Schiffes oder der Güter am Bestimmungsorte zu verdienende Provision;

Fracht;

Schiffsmiete;

Überfahrtselder;

Bodmereigelder;

Havereigelder;

sonstige Forderungen, zu deren Deckung der Seegefahr ausgesetzte Gegenstände dienen;

die vom Versicherer übernommene Gefahr (Rückversicherung).

In der einen dieser Versicherungen ist die andere nicht enthalten; insbesondere gilt eine Versicherung nur dann als Rückversicherung, wenn sie bei der Schließung des Vertrags ausdrücklich als solche bezeichnet wird.

(3) Soweit das Interesse unrichtig bezeichnet wird, ist die Versicherung für den Versicherer nicht verbindlich. Der Versicherer kann sich jedoch nicht darauf berufen, daß Schiffsmiete als für bestimmte Zeit geschlossene Fracht oder daß solche Fracht als Schiffsmiete bezeichnet ist.

REVB. §§ 1, 2, 58; **SEVB.** § 49; **GGB.** §§ 778, 779; **WBG.** § 53;
MG. §§ 1, 14 Abs. 1, 42; **E. 10** § 1; **E. 14** § 1.

Abf. 1.

Bem. 1.

Abf. 1 stimmt im wesentlichen mit § 1 UEB. überein.

Bem. 2.

Die Maklerkommission war der Ansicht gewesen, daß die Fassung „Interesse, welches jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt besteht“, deshalb den heutigen Bedürfnissen nicht mehr genüge, weil es im Laufe der Zeit allgemein üblich geworden sei, unter den UEB. Risiken zu decken, die zu der Schifffahrt und ihren Gefahren nur in loser oder in gar keiner Beziehung ständen. Mit Bezug auf derartige Risiken war man sich einig gewesen, daß es einer weitgehenden Berücksichtigung kombinierter Reisen (Transporte von Haus zu Haus), und zwar namentlich im Hinblick auf die Fälle bedürfe, in denen reine Landtransporte unter den UEB. gedeckt würden. Es war die Meinung geäußert worden, daß bereits im § 1, und zwar durch erläuternde Auslegung des Wortes „Seeschifffahrt“, hierauf hingewiesen werden müsse. Im Anschluß an verschiedene Anträge war folgende Fassung vorgeschlagen worden:

„Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt eventuell in Verbindung mit den Gefahren des Transportes oder des Aufenthaltes auf Binnengewässern oder zu Lande, besteht, kann Gegenstand der Seeversicherung sein“.

Die Begr. hat hierzu keine Stellung genommen. Die H.R. Leipzig und Lübeck haben sich den Bedenken und der Fassung der Maklerkommission angeschlossen.

Die Anträge sind unberücksichtigt geblieben.

Bem. 3.

Der Antrag der H.R. Bremen:

„hinter „Ladung“ „oder ein anderer beweglicher Gegenstand“ einzufügen“

ist unberücksichtigt geblieben.

Abf. 2.

Bem. 4.

Das Verzeichnis stimmt mit § 2 UEB. überein; die Reihenfolge ist geändert; Schiffsmiete ist neu aufgenommen. Vgl. Bem. 8.

Bem. 5.

Die H.R. Lübeck und Lensburg haben beantragt:

„den Begriff „imaginärer Gewinn“ dahin zu bestimmen, daß er umfaßt den von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwarteten Gewinn, Provisionen, etwaige Preissteigerungen der betreffenden Ware gegenüber dem Anschaffungswert, den aus der Nichtankunft der Waren eventuell entstandenen Verlust, Ersatz der Kosten der Beförderung bis an Bord, endgültig vor auszuzahlende Fracht und Versicherungskosten“.

Zu diesem Antrage ist keine Stellung genommen worden.

Bem. 6.

Die Worte „von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwartete Provision“ sind seit 3. E. Dez. 12 umgeändert in „im Falle der Ankunft des Schiffes oder der Güter am Bestimmungsorte zu verdienende Provision“.

Bem. 7.

§. 10 hat das Verzeichnis des § 2 UEB. erweitert. Neben der gewöhnlichen Fracht sind ferner die „vom Verfrachter endgültig erhaltene

Fracht“ und „die vom Befrachter endgültig bezahlte Fracht“ als selbständige versicherbare Interessen aufgeführt.

a) Die Begr. E. 54 geht davon aus, „daß die Versicherung endgültig erhaltener Fracht allerdings eine Frachtversicherung darstellt und deshalb auch im übrigen keiner besonderen Regelung bedarf, daß aber doch mit Rücksicht auf den besonderen Kreis von Gefahren, die dieser Art von Frachtversicherung eigentümlich sind und sie von der sonstigen Frachtversicherung unterscheiden, die Versicherung endgültig erhaltener Fracht als die Versicherung eines besonderen Interesses zu behandeln ist. Ist endgültig erhaltene Fracht versichert, so versteht sich von selbst, daß keine gewöhnliche Fracht versichert ist. Aus dem Grundsatz des § 1 Abs. 2 Satz 2 würde aber auch folgen, daß im Falle einer gewöhnlichen Fracht keine endgültig erhaltene Fracht versichert sein würde“.

b) Die Erwähnung der „vom Befrachter endgültig bezahlten Fracht“ als selbständiges versicherbares Interesse ist im E. 10 im Gegensatz zu der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts, nach der die Versicherung endgültig bezahlter Fracht als Frachtversicherung zu behandeln ist (RG. 38 S. 53; 40 S. 51) erfolgt, da die endgültig bezahlte Fracht, „die einen Teil des Empfangswertes der Güter bildet, und deshalb, wenngleich sie nicht ohne weiteres einen Teil des Versicherungswertes der Güter bildet, doch von den Parteien zur Grundlage einer anderweitigen Bestimmung des Versicherungswertes der Güter gemacht werden kann (§ 799 Abs. 1)“. Begr. E. 54.

Um den Wünschen verschiedener Kreise, die darauf hinausgingen, daß nicht durch eine unrichtige Bezeichnung der mehrfachen Art von Fracht Schwierigkeiten für den Versicherungsnehmer entstünden, entgegenzukommen, ist die bisherige Fassung des § 2 UGB. seit 30. April 13 wieder aufgenommen worden.

Dem. 8. MG. § 14 Abs. 1 Satz 2 hat vorgeschlagen: „als Fracht ist auch Schiffsmiete versicherbar (Charterfracht)“. Auch die Begr. E. 55 hält die besondere Aufführung der „Schiffsmiete“ neben der Fracht nicht nur aus rechtlichen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen für notwendig.

Dem. 9. Entsprechend § 2 Abs. 2 Satz 1 UGB. ist ausdrücklich hervorgehoben, daß in der einen der in der Liste aufgeführten Versicherungen die andere nicht enthalten ist. Dieser Rechtsatz ist namentlich im Hinblick auf die Rückversicherung begründet, bei der der Versicherte sein Interesse nicht nachträglich als Rückversicherungsinteresse bezeichnen darf (§ 58 UGB.; § 49 BGB.). Der von den Maklern gemachte Vorschlag, „daß der Versicherte im Falle der Rückversicherung den Tag des Abschlusses der ursprünglichen Versicherung angeben müsse“, ist fallen gelassen worden.

Abf. 3.

Dem. 10. Der Rechtsatz, daß die richtige Bezeichnung des Interesses eine Voraussetzung für die Verbindlichkeit des Vertrages ist, ist aus § 2 Abs. 2 Satz 2 UGB. mit der Einschränkung übernommen, daß die teilweise unrichtige Bezeichnung auch nur teilweise Unwirksamkeit des Vertrages zur Folge hat.

Bem. 11. In der Maklerkommission war beantragt worden, die Verpflichtung zur Bezeichnung des Interesses ganz zu beseitigen, da die Fälle, in denen das Interesse nicht bezeichnet werde, in der Praxis überaus häufig seien. Gegen diesen Antrag ist geltend gemacht worden, daß, wenn man den Versicherten von der Verpflichtung entbinde, das Interesse zu bezeichnen, als Folge eintreten werde, daß der Versicherte, wenn das von ihm behauptete Interesse nicht durchschlage, immerhin ein anderes Interesse nachschieben werde, bis ihm endlich bei einem derselben der erforderliche Nachweis gelinge. Es würden sich alsdann dieselben unliebsamen Vorkommnisse zeigen, wie sie in England bei der Klausel „policy proof of interest“ hervorgetreten sind. Der Antrag ist unberücksichtigt geblieben.

Bem. 12. Die Makler haben beantragt:

„Wird das Interesse bezeichnet, so muß die Bezeichnung mit derjenigen Genauigkeit geschehen, die erforderlich ist, um dem Versicherer ein zutreffendes Urteil über Umfang der Gefahr und Haftung zu ermöglichen. Sind Umfang der Gefahr und Haftung tatsächlich erheblich größer, als er nach der geschehenen Bezeichnung des Interesses anzunehmen berechtigt war, so kann er die Ungültigkeit des Vertrages geltend machen“

und den Antrag in der Vollversammlung vom 15. November 1910 begründet: Auch das englische Recht verlange lediglich die Angabe des Interesses mit genügender Genauigkeit. Namentlich sei es im Binnenlande üblich, daß der Versicherungsnehmer, welcher Waren exportiere, das zu versichernde Interesse in der Weise berechne, daß er den Fakturapreis zuzüglich Kosten der Beförderung bis zur Annahme durch das Schiff und Versicherungskosten, sowie ferner die Fracht, wenn sie voraus zu bezahlen sei, und einen gewissen Prozentsatz als imaginären Gewinn zusammenrechne und diese Summe dem Versicherer als Versicherungswert aufgebe; dabei werde die Anzeige, daß Fracht und imaginärer Gewinn eingerechnet seien, regelmäßig aus Unkenntnis unterlassen. Im Binnenlande seien solche Policen im Schadensfalle häufig angefochten worden. Für den Versicherer liege kein Interesse daran vor, darüber unterrichtet zu sein, ob Fracht und imaginärer Gewinn mit eingerechnet seien. Tatsächlich enthielten alle laufenden Policen regelmäßig die Klausel, daß es dem Versicherungsnehmer freistehende, die Fracht und imaginären Gewinn, letzteren sogar in einer nach seinem jeweiligen Belieben bemessenen Höhe, mit in die Werte, welche auf die Police deklarieren würden, einzurechnen. Selbst im Schadensfalle pflege der Asskuradeur sich nicht danach zu erkundigen, in welcher Höhe imaginärer Gewinn in den deklarierten Wert eingerechnet sei und hierüber keine Aufgabe zu erhalten. Bei weitem der größte Teil der Güterversicherungen vollziehe sich in der Form der Versicherung auf laufende Policen. Es empfehle sich, auch für die offene Police einen dieser Übung entsprechenden Rechtszustand zu schaffen. Von Seiten der Asskuradeure ist diesen Ausführungen entgegengehalten worden, daß der Versicherer unter Umständen ein Interesse daran besitze, zu wissen, ob Fracht und imaginärer Gewinn in die Versicherungssumme ein-

gerechnet seien oder nicht; insbesondere sei die Kenntnis dieser Umstände für den Asskuradeur von Wert in Schadensfällen, wenn es sich darum handele, ob und welche Aufwendungen der Versicherer zur Rettung der Güter und Verringerung des Schadens machen wolle oder nicht. Es sei richtig, daß an sich die Möglichkeit bestehe, an Stelle des Versicherungswertes, den die Ware im Zeitpunkt des Antritts der Reise habe, den Versicherungswert am Bestimmungsorte oder etwa einen noch anderen Versicherungswert zu Grunde zu legen. Doch liege keine Veranlassung vor, eine grundsätzliche Veränderung des bisherigen Rechtszustandes in dieser Beziehung vorzunehmen. Selbstverständlich könne durch besondere Vereinbarungen ein anderer Versicherungswert, als der im Entwurf für die Güterversicherung vorgesehene, festgelegt werden. Von anderer Seite ist darauf hingewiesen worden, daß der bestehende Rechtszustand den Vorteil mit sich bringe, daß der Exporteur in Fällen, wo die Versicherung bereits von dem Fabrikanten genommen werde, aus der Police oder dem Versicherungszertifikate, wenn dieses nicht ausdrücklich Fracht und imaginären Gewinn als mitversichert bezeichnet, ersehen könne, daß er im Schadensfalle für Fracht und imaginären Gewinn nicht gesichert sei; wolle man generell vorschreiben, daß der Versicherungswert der Güter die Fracht und einen bestimmten Prozentsatz imaginären Gewinns mit umschließe, so müsse der Exporteur in solchem Falle umgekehrt von der Annahme ausgehen, daß Fracht und imaginärer Gewinn mit gedeckt seien; in Fällen, wo der Fabrikant tatsächlich Fracht und imaginären Gewinn nicht mit eingerechnet habe, würde alsdann der Exporteur insoweit Selbstversicherer sein und somit gegen seinen Willen einen Teil des Schadens selbst tragen müssen. Die Makler haben weiter geltend gemacht, daß die Bezeichnung „imaginärer Gewinn“, wenn die Ware bereits verkauft sei, nicht mehr zutrefte und alsdann nur noch von „realisiertem Gewinne“ gesprochen werden könne. Nach der Vorschrift des §. 10 bestehe die Gefahr, daß auch in einem solchen Falle die Police als ungültig wegen unrichtiger Bezeichnung des Interesses angefochten werden könne. Unbillig sei es auch, daß die Versicherung ungültig sein solle, wenn der Versicherungsnehmer aus Unkenntnis der juristischen Begriffe anstelle der Schiffs-hypothek oder der Bodmereiforderung das Schiff selbst als den Gegenstand des Interesses bezeichnet habe. Auch die Versicherung des Interesses an der „behaltenen Fahrt“, welche den etwaigen Mehrwert des Schiffes über die Kaskotage hinaus, die Ausrüstung des Schiffes, den Verlust des Reeders dadurch, daß ihm sein Schiff zur Verwendung entzogen sei und daß er ein neues Schiff bauen oder kaufen müsse und dabei infolge gesteigerter Herstellungskosten Aufwendungen über den wirtschaftlichen Wert des alten Schiffes hinaus machen müsse, usw. umfasse, könnte möglicherweise wegen ungenügender Bezeichnung des Interesses angefochten werden. Seitens der Asskuradeure ist demgegenüber ausgeführt worden, daß unter imaginärem Gewinn stets auch das Interesse verstanden sei, welches die Makler als realisierten Gewinn bezeichnet hätten; auch die Rechtsprechung habe in dieser Beziehung niemals Zweifel gehabt; es sei nicht die Absicht des §. 10 an diesem Rechtszustande etwas zu ändern.

Ebenso wenig könnten die Versicherungen des Interesses an „behaltener Fahrt“ des Schiffes durch die Bestimmungen des § 1 E. 10 irgendwie berührt werden. Unter der Versicherung der „behaltenen Fahrt“ werde seitens der Versicherer die Versicherung jedes nur denkbaren Interesses an der Ankunft des Schiffes, mithin alle die von Seiten der Asskuranzmakler erwähnten Interessen, aber auch z. B. das Interesse eines Schiffsmaklers an der erhofften Provision usw. verstanden. Von anderer Seite ist angeregt worden, eine dementsprechende Definition des Ausdrucks „behaltene Fahrt“ an geeigneter Stelle in den Entwurf aufzunehmen, da der Entwurf die Klausel nicht definiere. Der Antrag ist unberücksichtigt geblieben.

Bem. 13. Die Makler haben beantragt:

„der Versicherer hat das Recht, im Falle der unrichtigen Bezeichnung des Interesses die Versicherung anzufechten“
und ihren Antrag in der Vollversammlung vom 15. Oktober 1910 mit dem Hinweis begründet, daß nach § 121 BGB. eine Anfechtung unzulässig, nachdem der Anfechtungsberechtigte von dem Anfechtungsgrunde Kenntnis erlangt hat, durch Erklärung an die andere Vertragspartei auszuüben sei. Der Versicherer werde ohne Zweifel in vielen Fällen von dem Rechte der Anfechtung keinen Gebrauch machen. Für den Versicherungsnehmer bringe eine solche Regelung den großen Vorteil, daß ihm die Ungültigkeit der Versicherung oft noch so rechtzeitig zum Bewußtsein komme, daß er für die ganze Reise oder wenigstens für den Rest derselben, noch eine andere Versicherung nehmen könne. Von Seiten der Asskuradeure ist dem entgegengehalten worden, daß, wenn ein anderes Versicherungsinteresse versichert sei als dasjenige, welches habe versichert werden sollen, der ganze Vertrag ohne weiteres ungültig sein würde. Der Antrag der Makler bezwecke offenbar, den Versicherer zu veranlassen, von seinem Anfechtungsrechte, um ein Obium zu vermeiden, keinen Gebrauch zu machen. Der Antrag ist unberücksichtigt geblieben.

Bem. 14. Die vereinigten S. K. und der Allg. Verf.-Schutz-Verb. haben beantragt:

„Wird das Interesse im Versicherungsvertrage angegeben, so muß dasselbe mit solcher Genauigkeit bezeichnet werden, daß durch die unrichtige Bezeichnung desselben weder die von dem Versicherer zu tragende Gefahr, noch die Haftung desselben im Versicherungsfall erheblich vergrößert wird, widrigenfalls der Versicherer die Ungültigkeit des Vertrages geltend machen kann.“

Bei einer Güterversicherung kann sich der Versicherer nicht darauf berufen, daß imaginärer Gewinn in der Versicherungssumme enthalten, aber nicht ausdrücklich als Gegenstand der Versicherung aufgegeben ist, sofern der Versicherte nachweist, daß er den imaginären Gewinn mit in die Versicherung eingerechnet hat und der in die Versicherungssumme eingerechnete imaginäre Gewinn nachweislich die Höhe von 10 % nicht übersteigt“.

Die Affekuradeure haben zwar keine Bedenken erhoben, wenn endgültig bezahlte Fracht und imaginärer Gewinn allgemein in den Versicherungswert der Güter eingerechnet werden, haben es aber für unzulässig gehalten, daß der Versicherungsnehmer hierzu einseitig berechtigt sein soll, ohne bei Abschluß des Vertrages seine Absicht klar zum Ausdruck zu bringen.

Der Antrag ist hierauf nicht weiter verfolgt worden.

Bem. 15. Entsprechend dem Antrage der Affekuradeure, die Versicherung des imaginären Gewinns ohne seine ausdrückliche Bezeichnung ablehnen zu können, hat seit 30. Dez. 13 Satz 1 die Fassung erhalten: „Soweit das Interesse“. Dadurch soll klar zum Ausdruck gebracht werden, daß im Falle nicht ausdrücklicher Bezeichnung des imaginären Gewinns als solchen die Versicherung im übrigen bestehen bleibt, also nur den imaginären Gewinn ungedeckt läßt.

Bem. 16. Über die seit 30. Dez. 12 erfolgte Weglassung der Worte „oder daß endgültig erhaltene Fracht als Fracht“ vgl. Bem. 7.

Bem. 17. Die H.R. Frankfurt a. M. hat zu den Schlußverhandlungen 1918 beantragt:

„zum Ausdruck zu bringen, daß jedes versicherbare Interesse auch ohne besondere Bezeichnung als mit der Ware versichert gilt, soweit die Versicherungssumme ausreichend ist“.

Der Antrag ist unberücksichtigt geblieben. Vgl. Bem. 18.

Bem. 18. Die H.R. Frankfurt a. M. hat zu den Schlußverhandlungen 1918 beantragt:

„eine unrichtige Bezeichnung des versicherbaren Interesses schadet nichts, es sei denn, daß Betrug vorliegt“,

den Antrag aber nicht weiter verfolgt, als sie auf die Erörterung der Frage in der Vollversammlung vom 15. November 1910 (Bem. 12) hingewiesen worden ist.

Bem. 19. Die Anträge der H.R. Stettin, statt „unrichtig“ „wissentlich unrichtig“ zu setzen, und der H.R. Mannheim, eine Bestimmung aufzunehmen, daß das Interesse „absichtlich“ oder „grob-fahrlässig“ unrichtig bezeichnet sein muß, sind nicht weiterverfolgt worden.

Bem. 20. Obwohl der Frachtvertrag und die gewöhnliche Schiffsmiete nicht bloß rechtlich, sondern auch wirtschaftlich im allgemeinen von einander durchaus verschieden sind, mithin auch die durch sie begründeten versicherbaren Interessen einer durchaus verschiedenen Art der Gefährdung ausgesetzt werden, hat die Veg. S. 55 ermogen, „daß eine gewisse Art des Frachtvertrages sich der Schiffsmiete so weit nähert, daß die Anwendung des bezeichneten Grundsatzes zu unbilligen Ergebnissen führt. Ist die Fracht nach Zeit bedungen (HGB. §§ 622, 637 Abs. 2, 638 Satz 2), so kann sie für eine Reise oder mehrere Reisen bedungen sein. Sie kann aber auch ohne Rücksicht auf eine Reise oder mehrere Reisen geschlossen sein (sog. Timecharter). Es ist nicht zu verkennen, daß auch Zeitfrachtverträge dieser Art sich in ihren Wirkungen von der Schiffsmiete unterscheiden. Insbesondere haben auch beim sogenannten eigentlichen Zeitfrachtvertrag Umstände, die auf die Güter Bezug haben, auf die Ver-

pflichtung des Befrachters zur Zahlung der Fracht wesentlichen Einfluß (vgl. HGB. §§ 628 ff.), während Umstände dieser Art auf die Verpflichtung des Mieters zur Zahlung des Mietzinses grundsätzlich keinen Einfluß haben. Die Rechtsprechung hat deshalb auch daran festgehalten, daß die Versicherung, wenn ein Frachtinteresse unter Versicherung gebracht, das Interesse aber in Wirklichkeit ein Schiffsmietinteresse ist, für den Versicherer gemäß § 2 Abs. 2 der VVB. unverbindlich ist. (RG. 48 S. 89, OLG. Hamburg und RG. in Hans. GZ. 08 Hauptbl. S. 289 und 290). Immerhin ist der Unterschied mit Rücksicht auf die vom Versicherer zu tragende Gefahr nicht sehr erheblich und er wird daher auch im Verkehr so wenig empfunden, daß sowohl eigentliche Zeitfrachtverträge wie Schiffsmieteverträge als Timecharter, die darüber ausgestellte Urkunde als Chartepartie bezeichnet werden. Unter solchen Umständen wird zugelassen werden dürfen, daß die Bezeichnung eines Schiffsmietevertrags als eines für bestimmte Zeit geschlossenen Frachtvertrags und die Bezeichnung eines solchen Vertrags als eines Schiffsmietevertrags die Versicherung nicht zu einer für den Versicherer unverbindlichen macht“.

Bem. 21.

Der Wvb. hat in der Vollversammlung vom 10. Oktober 1918 beantragt, zu Absatz 3 Satz 2 der Redaktionskommission anheim zu geben, eine Fassung zu finden, nach der nicht nur ein Irrtum über Schiffsmiete und Fracht, sondern auch ein anderer Irrtum über das versicherte Interesse, beispielsweise über Mehrwert und imaginären Gewinn, dem Versicherer keinen Nachteil bringen solle. Er hat folgende Fassung empfohlen:

„Eine unrichtige Bezeichnung schadet jedoch nicht, wenn außer Zweifel ist, was der Versicherer gemeint hatte und die Unrichtigkeit für den Abschluß ohne Bedeutung war, z. B. wenn Schiffsmiete und Zeitfracht verwechselt würde“.

Diesem Wunsche hat sich auch die H.R. Frankfurt a. M. angeschlossen. In der Redaktionskommissionsitzung vom 30. Juni 1919 ist die Aufnahme des Begriffs „Mehrwert“ abgelehnt worden. Die „Mehrwertsversicherung“ sei kein eindeutiger Begriff, ferner sei sie im Allgemeinen der Güterversicherung so ähnlich, daß eine Verweisung auf diese den Anschein erwecken könnte, als ob alle Bestimmungen der Güterversicherung auf die Mehrwertsversicherung Anwendung fänden. Dieses sei aber namentlich nicht der Fall hinsichtlich des Übergangs von Rechten. Man müsse besondere Bestimmungen über die Mehrwertsversicherung schaffen, was eine unnötige Erweiterung der Bedingungen zur Folge haben würde. Infolgedessen ist den Anregungen des Wvb. und der H.R. Frankfurt a. M. keine Folge gegeben worden. Vgl. auch § 97 Bem. 39 und § 99 Bem. 5.

Bem. 22.

Der Wvb. hat zu den Schlußverhandlungen 1918 beantragt, als neuen Satz anzufügen:

„Unrichtige Bezeichnung des Interesses begründet nur bei Erhöhung des Risikos die Forderung einer Zuschlagsprämie“.

Die H.R. Hamburg hat dem Antrage entgegengehalten: Er erscheine ohne weitere Darlegungen nicht verständlich. Bei der Bestimmung des Absatzes 3 komme eine Zuschlagsprämie überhaupt nicht in Frage, er

spreche vielmehr lediglich die, schon nach allgemeinen Rechtsregeln (BGB. §§ 154–55) sich ergebende Folge aus, daß bei unrichtiger Bezeichnung des Vertragsgegenstandes überhaupt kein Vertrag, mithin keine Bindung der Parteien zustande komme. Der affekuranztechnische Grund für die Bestimmung bestehe darin, daß für den Versicherer eine unbestreitbare Notwendigkeit vorliege, daß ihm das zu versichernde Interesse genau bezeichnet werde. Er werde beispielsweise eine sehr unterschiedliche Stellung einnehmen gegenüber einer Güterversicherung und einer Gewinnversicherung (Fortfall des Provenues). Daß diese Regelung nach der Absicht der Verfasser nicht in schikanöser Weise ausgenutzt werden solle — z. B. auf Grund einer sprachlich unrichtigen Bezeichnung des imaginären Gewinns als Mehrwert — ergebe sich einmal aus Satz 2 des Absatzes 3, wonach der Versicherer sich nicht auf die Haftungsbefreiung berufen kann, wenn „Schiffsmiete“ als „für Zeit geschlossene Fracht“ oder umgekehrt bezeichnet sei, zum anderen aus § 13 in Verbindung mit § 157 BGB. Die Aufnahme des beantragten Zusatzes würde um so gefährlicher sein, als in § 1 Absatz 2 das versicherbare Interesse gegenständlich aufgeführt werde als „Schiff“, „Güter“, „imaginärer Gewinn“, „Provision“, „Fracht“ usw. Der Antrag würde also dazu führen, daß eine unrichtige Bezeichnung des versicherten Gegenstandes den Versicherer nicht befreien, ihm vielmehr nur eine Zuschlagsprämie zubilligen würde, angesichts der Autonomie des Versicherers über die Auswahl der Risiken eine ganz unmögliche Zumutung. Was den Gedanken des Abänderungsvorschlages — losgelöst von der Verbindung mit der unrichtigen Bezeichnung des Interesses — angehe, daß eine Zuschlagsprämie nur bei Erhöhung des Risikos gefordert werden dürfe, so werde auf § 20 Absatz 3 verwiesen, wo die Zuschlagsprämie definiert sei, als die „der höheren Gefahr entsprechend höhere Prämie.“

Der Antrag ist hierauf nicht weiter verfolgt worden.

§ 2.

Fehlendes Interesse.

(1) Ein Vertrag, dem ein versicherbares Interesse nicht zugrunde liegt, ist unwirksam. Dies gilt insbesondere von Wettversicherungen.

(2) Dem Versicherer gebührt gleichwohl die Prämie, es sei denn, daß er bei der Schließung des Vertrags den Grund der Unwirksamkeit kannte.

ABWB. §§ 4 Abs. 4, 155; BGB. § 895; VVG. § 68 Abs. 1; MG. § 2; E. 10 § 2; E. 14 § 2.

Abf. 1.

Bem. 1.

Bei mangelndem Interesse sprechen die ABWB. § 4 Abs. 4 von Ungültigkeit oder Unwirksamkeit (§ 155) der Versicherung, E. 10 von Nichtigkeit. Die ABWB. nehmen den Ausdruck Unwirksamkeit wieder auf, um eine dem Kaufmann leichter verständliche Fassung anzuwenden.

Dem. 2. Der Antrag der *H.R. Flensburg*, *Abf. 1* folgende Fassung zu geben:

„Wettversicherungen sind nichtig, außerdem Verträge, denen ein versicherbares Interesse nicht zugrunde liegt“
ist nicht weiter verfolgt worden.

Abf. 2.

Dem. 3. Wie nach § 155 *ASWB.* hat der Versicherer trotz mangelndem Interesse Anspruch auf die Prämie, wenn er bei Abschluß des Vertrages den Grund der Unwirksamkeit nicht kannte.

Dem. 4. *§. 10* verlangt die Kenntnis des Nichtigkeitsgrundes, während das *§WB. § 785* *Abf. 3* und das *WBG. §§ 51* *Abf. 2, 59* *Abf. 3* an die Kenntnis der Nichtigkeit des Versicherungsvertrages gewisse Folgen knüpfen. „Man wird annehmen dürfen, daß in diesen Fällen nicht sowohl die Kenntnis der Nichtigkeit als solcher, als vielmehr die Kenntnis des Nichtigkeitsgrundes entscheiden soll. Immerhin sind gewisse Zweifel möglich, zumal das *WBG.* zwischen der Kenntnis der Nichtigkeit oder Anfechtbarkeit (vgl. *WBG. §§ 142* *Abf. 2, 1344, 1345, 1699, 1701, 1703, 1704*) und der Kenntnis des Grundes der Nichtigkeit oder Anfechtbarkeit (vgl. *WBG. §§ 121* *Abf. 1, 122* *Abf. 2, 318* *Abf. 2*) unterscheidet“. *B. e. g. r. § 2.*

Dem. 5. Die *MaKler* haben beantragt:

„im Hinblick darauf, daß *§. 10* für den Versicherungsnehmer dem „„Kennen““ regelmäßig das „„Kennenmüssen““ gleichsetzt, auch für den *Affekturateur* das „„Kennenmüssen““ dem „„Kennen““ gleichzustellen“. In der *Vollversammlung* vom 15. November 1910 ist demgegenüber darauf hingewiesen worden, daß aus dem Vertrage eine besondere Verpflichtung für den Versicherer, sich über alle Umstände auf dem Laufenden zu erhalten, aus welchem sich die etwaige Nichtigkeit der Versicherung ergebe, dem Versicherungsnehmer gegenüber nicht hergeleitet werden könne; es sei Sache des Versicherungsnehmers, sich ausreichend darüber zu unterrichten, ob ein versicherbares Interesse vorliege oder nicht. Die *MaKler* haben ihren Antrag fallen gelassen.

Dem. 6. Der *Wvb.* hat zu den *Schlußverhandlungen 1918* beantragt:

„die Prämie entsprechend dem Umfang der Wirksamkeit der Versicherung zu teilen“.

Der Antrag ist auf die *Vorstellung* der *H.R. Hamburg* hin, daß der Versicherer ein zwingendes Interesse an der richtigen Deklaration habe, weil er nur dadurch in die Lage versetzt werde, seine Prämie richtig zu bemessen, nicht weiter verfolgt worden.

§ 3.

Prämienzahlung bei fehlendem Interesse.

(1) Der Versicherungsnehmer ist im Falle des § 2 *Abf. 1* von der Verpflichtung zur Zahlung der Prämie frei, wenn er bei der Schließung des Vertrages den Grund der Unwirksamkeit weder kannte noch kennen mußte. Wird der Vertrag von einem Vertreter

geschlossen, so kommt in bezug auf die Kenntnis und das Kennenmüssen nicht nur die Person des Vertreters, sondern auch diejenige des Versicherungsnehmers in Betracht.

(2) Die Verpflichtung des Versicherungsnehmers zur Zahlung der Prämie bleibt bestehen, wenn der Versicherungsnehmer nicht, sobald er von dem Grunde der Unwirksamkeit Kenntnis erlangt, dies dem Versicherer unverzüglich mitteilt. Das Gleiche gilt, wenn seit dem Abschlusse des Vertrags ein Jahr verstrichen ist und der Versicherungsnehmer den Grund der Unwirksamkeit dem Versicherer nicht innerhalb eines Jahres mitgeteilt hat.

(3) Ist der Versicherungsnehmer von der Verpflichtung zur Zahlung der Prämie frei, so kann der Versicherer die Risikogebühr verlangen.

ABWB. §§ 155, 156, 159; BCBW. § 67; SGB. §§ 895, 896; BVB. § 68 Abs. 1; M.E. §§ 139—141; E. 10 § 3; E. 14 § 3.

Abf. 1.

Bem. 1.

In der Überschrift sind die Worte „Verpflichtung zur“ seit 3E. Dez. 12 weggelassen.

Bem. 2.

Über die Umänderung von „Nichtigkeitsgrund“ in „Grund der Unwirksamkeit“ vgl. § 2, Bem. 1.

Bem. 3.

Die Hamburger Reeder haben beantragt zu sagen:

„statt „kannte““ und „kennen mußte““ „im guten Glauben““ und statt „auf die Kenntnis und das Kennenmüssen““ „auf den guten Glauben““

und diesen Antrag in der Vollversammlung vom 15. Oktober 1910 folgendermaßen begründet. Ihr Vorschlag entspreche dem bisherigen Rechtszustande, über den E. 10 hinausgehe. Der Ausdruck „Kennenmüssen“ lege dem Versicherungsnehmer eine Erkundigungspflicht auf, die ihm nicht zugemutet werden könne; in gleicher Weise solle er überdies noch dafür haften, daß auch sein Vertreter dieser Erkundigungspflicht genügt habe. Seitens eines Vertreters der Assureure ist ausgeführt worden, daß es nicht beabsichtigt gewesen sei, von dem bisherigen Rechtszustand erheblich abzuweichen; es sei richtig, daß die bisherigen Bedingungen nur den „guten Glauben“ des Versicherungsnehmers verlangten. Indessen habe sich der Begriff des „guten Glaubens“ seit der Abfassung der ABWB. wohl etwas verschoben. Unter „gutem Glauben“ würde jetzt verstanden werden, daß der Versicherungsnehmer den Nichtigkeitsgrund weder kannte noch ohne grobe Fahrlässigkeit nicht kannte. Der Ausdruck „Kennenmüssen“ lege dem Versicherungsnehmer eine besondere Erkundigungspflicht daraus nicht auf, es werde von dem Versicherungsnehmer nach E. 10 nur verlangt, daß er den Nichtigkeitsgrund nicht kenne und sich auch nicht ausdrücklich dem Kennen entziehe. Von anderer Seite ist darauf hingewiesen worden, daß E. 10 jedenfalls eine Verschärfung des bestehenden Rechtszustandes in diesem Punkte bedeute, indem auch nach den Ausführungen der Vertreter der Versicherer bisher der Versicherungsnehmer

nur für grobe Fahrlässigkeit in diesen Punkten gehaftet habe, während er in Zukunft für jede Fahrlässigkeit haften solle.

Über das weitere Schicksal des Antrages vgl. Bem. 4; vgl. § 57 Bem. 1 u. 2.

Bem. 4. Denselben Antrag (Bem. 3) haben die H.R. Bremen, Hamburg, Lübeck und die Hamburger Reeder gestellt. Die Assekuradeure haben jedoch an ihrer ablehnenden Meinung festgehalten, daß die fahrlässige Nichtkenntnis der Kenntnis gleichgestellt wird. Sie haben geglaubt, schweren Schädigungen ausgesetzt zu sein, wenn es als Regel anerkannt werden würde, daß sich der Versicherungsnehmer darauf berufen kann, infolge von Sorglosigkeit eine für die Begründung des Versicherungsverhältnisses bedeutsame Tatsache nicht gekannt zu haben. Dies springe besonders für den Fall der „lost or not lost“-Versicherung in die Augen. Der Versicherungsnehmer müsse sich in diesem Falle vor der Beantragung der Versicherung davon überzeugen, daß nichts Verdächtiges vorliege. Und noch natürlicher erscheine, daß er bei der Erfüllung dieser Obliegenheit die im Verkehr erforderliche Sorgfalt an den Tag lege, da er nach kaufmännischem und gemeinbürgerlichem Rechte allgemein auch bei der Erfüllung viel weniger bedeutsamer Obliegenheiten das bezeichnete Maß von Sorgfalt anwenden müsse und andererseits gewohnt sei, die Anwendung eben derselben Sorgfalt von seinen Geschäftsfreunden zu verlangen. Dem Antrage ist nicht stattgegeben worden. Vgl. § 57 Bem. 1—3.

Bem. 5. Die H.R. Magdeburg hat beantragt:
„die Worte „oder kennen mußte“ und „das Kennenmüssen“ zu streichen“.

Dem Antrage ist nicht stattgegeben worden. Vgl. § 57 Bem. 3.

Bem. 6. Die H.R. Magdeburg, Lübeck und die Hamburger Exporteure haben darauf hingewiesen, daß auf seiten des Versicherungsnehmers in der Regel der mit einem Rechtsnachteil verbundenen „Kenntnis“ eines Umstandes das „Kennenmüssen“ gleichgestellt sei. Dagegen sei auf seiten des Versicherers diese Gleichstellung meist nicht ausgesprochen (C. 10 §§ 2, 22). Diese verschiedene Behandlung der beiden Kontrahenten sei ungerecht und müsse beseitigt werden. Hiergegen hat die H.R. Hamburg die Ansicht vertreten, daß mit einer schematischen Gleichstellung des Versicherten und des Versicherers in dieser Beziehung nicht ohne weiteres den Bedürfnissen des Verkehrs entsprochen sein würde. Sie hat geglaubt, daß z. B. in dem Falle des C. 10 § 3 eine Milderung zu Gunsten des Versicherten in Erwägung gezogen werden solle, und daß auf der anderen Seite z. B. in § 22 C. 10 für den Versicherer insofern eine Verschärfung werde vorgesehen werden können, als eine Bestimmung eingefügt werde, daß allgemein bekannte börsennotorische Umstände nicht angezeigt zu werden brauchten, daß somit solche der Versicherer kennen müsse.

Bem. 7. Der W.v.b. hat zu den Schlußverhandlungen 1918 beantragt:
„statt „Unwirksamkeit weder kannte noch kennen mußte“ zu sagen „Unwirksamkeit nicht kannte““.

Auf den Hinweis der *H. R. Hamburg*, daß der Antrag, an der Definition des § 122 Abs. 2 *BGB.*, aus der sich ergibt, daß den Sachverhalt kennen mußte, wer den Sachverhalt infolge von Fahrlässigkeit nicht kannte, und der allgemeinen Rechtsregel des § 276 *BGB.*, nach der der Schuldner im allgemeinen Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten hat, scheidet, ist der Antrag fallen gelassen worden.

Bem. 8. Die Worte in *E. 10* von einem „Bevollmächtigten oder einem Vertreter ohne Vertretungsvollmacht“ sind in den Ausdruck „von einem Vertreter“ zusammengefaßt. Vgl. § 5 *Bem. 9*.

Bem. 9. Über die Umänderung von „Nichtigkeitsgrund“ in „Grund der Unwirksamkeit“ vgl. § 2 *Bem. 1*.

Abf. 2.

Bem. 10. In Satz 2 ist „innerhalb des Jahres“ in „innerhalb eines Jahres“ geändert worden.

Abf. 3.

Bem. 11. Die *H. R. Frankfurt a. M.* hat beantragt hinzuzufügen:
„es sei denn, daß er den Nichtigkeitsgrund kannte“.
Der Antrag ist unberücksichtigt geblieben.

§ 4.

Wegfall des Interesses. Künftiges Interesse.

(1) Fällt das Interesse, für das die Versicherung genommen ist, vor dem Beginne der Versicherung weg oder gelangt, falls die Versicherung für ein künftiges Interesse genommen ist, das Interesse nicht zur Entstehung, so ist der Versicherungsnehmer von der Verpflichtung zur Zahlung der Prämie frei. Die Verpflichtung bleibt bestehen, wenn seit dem Abschlusse des Vertrags ein Jahr verstrichen ist und der Versicherungsnehmer dem Versicherer nicht unverzüglich nach dem Ablaufe des Jahres mitteilt, daß das Interesse weggefallen oder nicht entstanden ist. Ist der Versicherungsnehmer von der Verpflichtung zur Zahlung der Prämie frei, so kann der Versicherer die Risikoprämie verlangen.

(2) Die Verpflichtung des Versicherungsnehmers zur Zahlung der Prämie wird dadurch, daß das Interesse, für das die Versicherung genommen ist, nach dem Beginne der Versicherung wegfällt, nicht berührt.

ABWB. §§ 154 Abs. 1, 157, 159; *BGB.* § 67; *GGB.* §§ 894 Abs. 1, 896; *BVG.* § 68; *RG.* § 139; *E. 10* § 4; *E. 14* § 4.

Abf. 1 u. 2.

Bem. 1. In der Überschrift sind die Worte „vor Beginn der Versicherung“ seit *RG. Dez. 12* weggelassen.

Bem. 2. Die *Malterkommission* hatte beantragt:
„die Bestimmung des § 68 *BVG.* aufzunehmen und in Abs. 1 desselben die Worte aus § 155 *ABWB.* „und hat sich der Versicherungsnehmer

. . . im guten Glauben befunden“ einzufügen; ferner in § 68 Abs. 2 B.W.G. dem Satz „Fällt das Interesse . . . weg“ hinzuzufügen „und hat ein dem Versicherer zur Last kommender Schaden sich nicht ereignet“, und den Schluß des Abs. 2 zu fassen „bei Reiseversicherungen für den gelaufenen Reiseabschnitt, bei Zeitversicherungen für die gelaufene Versicherungsperiode“.

Diesen Anträgen hat E. 10 nicht stattgegeben.

Abf. 2.

Bem. 3.

Besteht das versicherte Interesse zwar bei Beginn der Versicherung, fällt aber später weg, so findet der auch in § 897 HGB. zum Ausdruck kommende Grundsatz von der Unteilbarkeit der Prämie Anwendung. Die Begr. § 4 steht auf dem Standpunkt, daß kein Anlaß vorliege, von diesem Grundsatz abzuweichen. „Auch das B.W.G. erkennt ihn für den Fall des § 4 Abs. 2 an, indem es dem Versicherer trotz Wegfalls des versicherten Interesses die Prämie für die laufende Versicherungsperiode beläßt (§ 68 Abs. 2). Für das Seeversicherungswesen, dem Versicherungsperioden im allgemeinen unbekannt sind, bedeutet dies nichts anderes als das, was § 897 des HGB. ausspricht. Keiner besonderen Regelung wird der Fall bedürfen, daß in Ansehung nur eines Teiles des versicherten Interesses die im § 4 Abs. 1 bezeichneten Voraussetzungen zutreffen. Die entsprechende Anwendung der im § 4 Abs. 1 enthaltenen Grundsätze wird keinem Bedenken begegnen und ohne weiteres zu angemessenen Ergebnissen führen“.

Bem. 4.

Die Makler haben beantragt:

„daß, auch wenn das Versicherungsinteresse erst nach dem Beginn der Versicherung fortfällt, je nach den Umständen des Falles der Versicherungsnehmer Anspruch auf Rückerstattung eines der Billigkeit entsprechenden Teiles der Prämie haben soll, sofern die Versicherung nicht von einem Schaden getroffen sei.“

In der Vollversammlung vom 15. November 1910 haben die Asskura-
beure dem Antrage widersprochen und darauf hingewiesen, daß E. 10 in diesem Punkte dem schon bisher bestehenden Rechtszustande entspreche. Die Makler haben erklärt, dem Antrage besondere Tragweite nicht beizumessen.

Bem. 5.

Zu den Schlußverhandlungen 1918 sind eine Reihe von Abänderungsanträgen gestellt worden:

a) Die Makler haben die Aufnahme folgender Zusatzbestimmung beantragt:

„Ist jedoch frei von Kriegsgefahr versichert und das Interesse geht infolge Kriegsgefahr verloren, oder ist nur Kriegsgefahr versichert und das Interesse geht infolge nicht übernommener Gefahr verloren, so finden die Bestimmungen des § 50 Abs. 2 Anwendung“.

b) Die Hamburger Reeder haben beantragt:

„Abs. 2 ist dahingehend zu mildern, daß in Fällen, in denen das Interesse zur Versicherung wegfällt, ohne daß ein Totalschaden die bezügliche Polize getroffen hat, verhältnismäßige Prämienrückgabe (pro rata temporis) erfolgt“.

- c) Die Bremer Reeder haben die Aufnahme folgender Zusatzbestimmung beantragt:

„Ist ein Schiff auf Zeit gegen Seegefahr und daneben für Reise gegen Kriegsgefahr versichert, und geht dieses Schiff durch Kriegsgefahr verloren, so ist die Prämie für die Zeitversicherung gegen Seegefahr nur bis zum Verlusttage zu bezahlen, der Versicherer jedoch berechtigt, 25 % der auf die Zeit nach dem Verluste entfallenden Prämie für Verwaltungskosten einzubehalten“.

- d) Die H. R. Lübeck und Stettin haben sich dem Antrag unter c) insbesondere unter Hinweis auf die skandinavischen Seeversicherer, die schon heute den betreffenden Teil der Prämie bei Zeitversicherung zurückzahlen, angeschlossen.

Die Asskuradeure haben sich in der Vorbesprechung am 22. und 23. August 1918 gegen eine Außerachtlassung des Grundsatzes von der Unteilbarkeit der Prämie in diesem Falle ausgesprochen und mitgeteilt, daß auch die binnenländischen Versicherer denselben Standpunkt vertreten. Wenn in C. 10 § 53 Abs. 2 der Grundsatz durchbrochen sei, so liege der Fall des Verkaufs durchaus anders als die Fälle, die hier zur Erörterung ständen, insofern der Asskuradeur beim Verkauf eines Schiffes meistens die Aussicht habe, die Versicherung des Schiffes auch von dem neuen Eigentümer zugewiesen zu bekommen. Die Makler haben darauf hingewiesen, daß die Ablehnung der Forderung besonders dann zu großen Härten führt, wenn der Reeder den durch Kriegsgefahr entstandenen Schaden selbst zu tragen hat. Im Laufe der Verhandlungen haben die Asskuradeure die Erklärung abgegeben, für den Fall, daß maßgebende Kreise des Auslandes später sich auf den Standpunkt der vorliegenden Anträge stellen, werden auch sie bereit sein, dieser Regelung zu folgen. In der Vorbesprechung mit den Reedern am 17. und 18. September 1918 haben die Hamburger, Bremer, Flensburger und Stettiner Reeder nochmals betont, daß sie ihren Antrag in vollem Umfange aufrecht erhalten müßten, da es einem Gebot der Billigkeit entspräche, wenn der Asskuradeur für eine Polize, bei der er künftighin kein Risiko mehr laufe, auch künftighin keine Prämie mehr erhalte. Aus einer Mitteilung der H. R. Stettin gehe hervor, daß die skandinavischen Reeder schon im Sinne der gestellten Anträge verfahren. Demgemäß müßten sie erneut beantragen, daß die Asskuradeure entsprechend ihrer Zusage nunmehr dieser Regelung folgten. Die Asskuradeure haben im eigenen und im Namen der binnenländischen Versicherer erwidert, daß sie auch jetzt noch auf dem Standpunkt ständen, es käme darauf an, ob sich maßgebende Kreise im Auslande diesem Vorgehen anschließen, insbesondere wie sich die englischen und holländischen Asskuradeure verhalten werden. Aber das weitere Schicksal der Anträge vgl. Bem. 7.

Bem. 6.

In der Sitzung am 8. und 9. Oktober 1918 hat der W v b. die Aufnahme folgender Bestimmungen beantragt:

- a) „Bei späterem Wegfall des Interesses ist die Prämie angemessen herabzusetzen“.

b) „Geht jedoch bei der Zeitversicherung nur für Seegefahr das Interesse durch Kriegsgefahr verloren, oder geht bei Zeitversicherung nur für Kriegsgefahr das Interesse durch reine Seegefahr verloren, so ermäßigt sich die Prämie für die spätere Zeit auf ein Viertel“.

Aber das weitere Schicksal der Anträge vgl. Bem. 7.

Bem. 7.

In der Vollversammlung vom 10. Oktober 1918 hat der W v b., nachdem er Kenntnis von der Stellungnahme der Hamburger Affekuradeure bekommen hat (vgl. Bem. 5), Bedenken gegen den Gesichtspunkt erhoben, daß die deutschen Versicherten auf das Vorgehen des Auslandes warten müßten. Der juristische Beirat der Bremer Reeder hat darauf hingewiesen, daß bloß für die Zeitversicherung eine Prämienrückgabe pro rata temporis in Betracht käme. Er hat angeregt, die Lösung dieser Frage der Redaktionskommission zu überlassen. Der juristische Beirat der Hamburger Reeder hat betont, daß die Redaktionskommission keine materiellen Fragen behandeln dürfe. Die Makler haben sich damit einverstanden erklärt, daß die Fassung des Abs. 2 bestehen bleibe, da ihre Abänderung den Affekuradeuren nicht zugemutet werden könne.

Abf. 2 ist unter dem Widerspruch der Reeder in der bisherigen Fassung angenommen worden.

§ 5.

Versicherungsbeginn vor Vertragsschließung.

(1) Die Versicherung kann auch so genommen werden, daß sie in einem vor der Schließung des Vertrags liegenden Zeitpunkt beginnt. Dem Versicherer steht in diesem Falle ein Anspruch auf die Prämie nicht zu, wenn er bei der Schließung des Vertrags wußte, daß die Möglichkeit des Eintritts des Versicherungsfalls schon ausgeschlossen war. Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer bei der Schließung des Vertrags wußte oder wissen mußte, daß der Versicherungsfall schon eingetreten war; dem Versicherer gebührt die Prämie, sofern er nicht bei der Schließung von dem Eintritte des Versicherungsfalls Kenntnis hatte.

(2) Wird der Vertrag von einem Vertreter geschlossen, so kommt in bezug auf die Kenntnis und das Kennenmüssen nicht nur die Person des Vertreters, sondern auch diejenige des Vertretenen in Betracht.

ACEB. § 8; HGB. § 785; BGB. § 2; RE. § 8; C. 10 § 5; C. 14 § 5.

Abf. 1.

Bem. 1.

Im Anschluß an § 2 BGB. wird bloß der Fall besonders geregelt, daß die Versicherung bereits in einem früheren Zeitpunkt als in dem des Vertragsabschlusses beginnen soll. Ob ein ungültiger Versicherungsvertrag (vgl. § 785 Abf. 2 HGB.; § 8 Abf. 2 ACEB.) als ein Rechtsgeschäft