

SCHRIFTEN DES  
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT  
*REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE*

---

*HEFT 10*

*DR. HANS JOACHIM ENGE*

**Die Behandlung  
von Verschuldenstatbeständen in der deutschen  
und englischen Seekaskoversicherung**

Die Behandlung  
von Verschuldenstatbeständen in der deutschen  
und englischen Seekaskoversicherung

Vortrag gehalten in der Jahresversammlung des  
Deutschen Vereins für Internationales Seerecht  
am 1. Februar 1965 von Dr. Hans Joachim Enge

Meine sehr geehrten Herren!

Verschuldenstatbestände spielen — soweit der Versicherungsnehmer betroffen ist — in der Seekaskoversicherung in zweifach verschiedener Hinsicht eine Rolle. Bei der ersten Gruppe handelt es sich um ein schuldhaftes Verhalten des Versicherungsnehmers oder derjenigen Personen, deren Verschulden er sich anrechnen lassen muß, das entweder als culpa in contrahendo oder als positive Vertragsverletzung das Verhältnis zwischen den Parteien des Versicherungsvertrages betrifft. Hierbei ist insbesondere an die vorvertragliche Anzeigepflicht nach §§ 19 ff ADS, die Gefahrstandspflicht nach §§ 23 ff ADS, die Schadenverhütungspflicht, genauer gesagt, die Pflicht, den Versicherungsfall nicht schuldhaft herbeizuführen, nach § 33 ADS und die nach Eintritt des Versicherungsfalles zu erfüllende Schadenabwendungs- und -minderungspflicht nach § 41 ADS zu denken. Eine schuldhafte Verletzung dieser Pflichten hat nach den ADS die Leistungsfreiheit des Versicherers zur Folge. Bei der zweiten Gruppe handelt es sich um Verschuldenstatbestände, die Rechtswirkungen im Verhältnis zu Dritten, die außerhalb des Versicherungsvertrages stehen, nach sich ziehen. Wegen der Einbeziehung von Elementen der Haftpflichtversicherung in die Seekaskoversicherung sind derartige Verschuldenstatbestände in einem gewissen Umfange Gegenstand des Schutzes der Seekaskoversicherung. In bezug auf diesen Umfang, besonders wie er durch die marktübliche sogenannte erweiterte Kollisionsklausel gewährt wird, bestehen Meinungsverschiedenheiten, die bisher noch keiner Klärung durch die Rechtsprechung zugeführt worden sind.

Ich möchte mich zunächst mit einigen Fragen befassen, die für die erste Gruppe von Bedeutung sind:

Im Hinblick auf die Rechtsnatur dieser Pflichten in der Seeversicherung wird noch heute darüber gestritten, ob es sich, der Auslegung des § 6 VVG folgend, um Obliegenheiten im Sinne von Voraussetzungen für die Erhaltung des Versicherungsschutzes oder um echte Rechtspflichten handelt. Die Entscheidung darüber klärt zur gleichen Zeit die Frage, ob für die aus einer Verletzung dieser Pflichten resultierende Leistungsfreiheit des Versicherers im Hinblick auf das Verschulden von Personen, die anstelle des Versicherungsnehmers handeln, der Umweg über die für das VVG entwickelte Repräsentantenlehre gegangen werden muß oder ob die

Ursprünglich enthielt der Entwurf zu den ADS einen § 46 mit dem Wortlaut: „Der Versicherungsnehmer hat in Ansehung der Erfüllung seiner Obliegenheiten das Verhalten der Personen, deren er sich hierbei bedient, im gleichen Umfange zu vertreten, wie eigenes Verhalten. Er hat jedoch das Verhalten der Schiffsbesatzung als solcher nicht zu vertreten“. Dem seinerzeitigen Antrag der Handelskammer Hamburg, den Ausdruck „Obliegenheiten“ durch den Ausdruck „Verbindlichkeiten“ zu ersetzen und so den Wortlaut der Bestimmung mit § 278 BGB in Einklang zu bringen, hielten die Versicherer entgegen, daß die Pflichten des Versicherungsnehmers in ihrer Rechtsnatur unterschiedlich seien und sowohl Verbindlichkeiten im Rechtssinne als auch Obliegenheiten im Sinne von Voraussetzungen für die Erhaltung der Leistungspflicht umfassen. Bei Beschränkung auf echte Verbindlichkeiten würden die Rechte der Versicherer eingeschränkt.

Während also die Anerkennung von Verbindlichkeiten im Rechtssinne und die Anwendung des § 278 BGB darauf überhaupt nicht infrage stand, ging der Streit damals nur darum, ob das Vertretenmüssen des Versicherungsnehmers für das Verhalten anderer Personen über den Kreis der Verbindlichkeiten hinausgehend auch auf andere Fälle Anwendung finden sollte. Da aber über diese „anderen Fälle“ keine Klarheit erzielt werden konnte, wurde der vorgesehene § 46 gestrichen. Lediglich der letzte Satz wurde als Anhang in den § 33 ADS aufgenommen. Es wurde jedoch eine Erklärung der Versicherer zu Protokoll genommen, die folgenden Inhalt hat:

„Die Streichung soll nicht bedeuten, daß der im § 46 ausgesprochene Grundsatz nicht gilt. Der Versicherte muß das Verhalten derjenigen gegen sich gelten lassen, die Obliegenheiten wahrnehmen, welche im allgemeinen vom Versicherten selbst wahrgenommen werden. Die Versammlung ist sich hierüber einig und erwartet, daß die Rechtsprechung sich dieser Auffassung anschließen wird. Sollte diese Erwartung getäuscht werden, so würden die Assekuradeure die Bestimmung des § 46 in ihre Bedingungen wieder aufnehmen.“

Die Reeder erklärten dazu, daß man in der Sache einig sei.

Im Lichte dieses chronologischen Rückblickes fällt es leicht, auf eine Vertiefung der Diskussion zu diesem Thema zu verzichten und sich der insbesondere von Ritter und dem OLG Hamburg vertretenen Meinung (vgl. Ritter, Kommentar zu den ADS, Vorbemerkung VIII und Schlegelberger, Kommentar zu den ADS, Vorbemerkung III und die dort zitierten Quellen) anzuschließen und für das Seeversicherungsrecht zu bejahen, daß die Pflichten des Versicherungsnehmers sich als echte Rechtspflichten darstellen und nicht nur Voraussetzungen für die Erhaltung des Versicherungsschutzes sind.

Ich möchte dies am Beispiel des § 13 ADS erläutern:

§ 13 ADS fordert von allen am Versicherungsvertrag Beteiligten die Betätigung von Treu und Glauben im höchsten Maße. Dies ist unzweifelhaft eine selbständige Rechtspflicht. Ein Verstoß gegen sie kann zu Schadenersatzpflicht führen. Diese Tatsache kommt mit besonderer Deutlichkeit in einem Urteil des Hans. OLG vom 27. Mai 1940 (vgl. Sasse Nr. 452) zum Ausdruck. Der Versicherungsnehmer war Eigner einer Schute, die er an einen Dritten vermietet hatte. Durch Verschulden

keit des Dritten keinen Erfolg. Das Gericht erkannte dem Versicherer aus § 13 einen Schadenersatz gegen den Versicherungsnehmer zu, weil er die Schute dem Dritten, dessen finanzielle Lage ihm bekannt war, vermietet hatte, ohne auf den Abschluß einer Haftpflichtversicherung durch den Dritten zu bestehen, die zur Sicherstellung des Regresses des Versicherers erforderlich gewesen wäre. Durch diese Unterlassung hat nach Auffassung des Gerichts der Versicherungsnehmer seine Treupflicht dem Versicherer gegenüber verletzt. Weil jedoch auch von seiten des Kaskoversicherers der Abschluß einer solchen Haftpflichtversicherung nicht verlangt worden war, billigte das Gericht nach Gesichtspunkten des § 254 BGB ihm nur einen Schadenersatz in Höhe eines Teils der gezahlten Entschädigung zu.

Aus der Anerkennung von echten Rechtspflichten im Bereich des Seeversicherungsrechts folgt neben der Anwendung des § 278 BGB auf eine Verletzung dieser Pflichten auch der Umstand, daß ihr Inhalt weiter reicht als nur bis zur *diligentia quam in suis*. Der Versicherungsnehmer hat sich nicht nur so zu verhalten, als wäre er nicht versichert, also nicht nur sein eigenes Interesse wahrzunehmen, sondern er hat das Interesse des Versicherers wahrzunehmen.

Auf der anderen Seite folgt ebenso selbstverständlich aus dieser Anerkennung die Tatsache, daß Rechtsfolgen aus einer Verletzung der Pflichten nur dann eintreten können, wenn ein Verschulden vorliegt. Soweit eine schuldhaftige Verletzung der Schadenverhütungspflicht in Betracht kommt, greift jedoch § 33 ADS ein, wonach es bei nautischen Fragen auf ein Verschulden der Schiffsbesatzung, also auch des Kapitäns, überhaupt nicht ankommt und bei vom Versicherungsnehmer selbst begangenen nautischen Verschulden, auf das ich noch zurückkommen werde, Rechtsfolgen erst bei grober Fahrlässigkeit bzw. Vorsatz eintreten.

Die Anerkennung von Rechtspflichten für den Bereich des Seeversicherungsrechts bedeutet nun nicht etwa, daß jede vom Versicherungsnehmer geforderte Verhaltensweise die Erfüllung von Rechtspflichten bedeutet. Der Ausdruck Obliegenheiten im Sinne einer Voraussetzung für die Erhaltung der Leistungspflicht des Versicherers wird in den ADS allerdings nur im § 44 verwendet, und zwar im Zusammenhang mit der Einreichung der für die Schadenregulierung erforderlichen Belege. Im übrigen gibt es auch im Seeversicherungsrecht eine weitere Anzahl von Bestimmungen, die sich nicht als Verbindlichkeiten des Versicherungsnehmers, sondern als Voraussetzungen für die Leistungspflicht des Versicherers darstellen. So hat z. B. gemäß Ziff. 13 der DTV-Kasko-Klauseln der Anspruch des Versicherten auf Ersatz eines Teilschadens die Ausführung der Reparatur zur Voraussetzung, oder der Entschädigungsanspruch des Versicherungsnehmers hat nach § 42 zur Voraussetzung, daß der Schaden innerhalb einer Frist von 15 Monaten angedient worden ist. Aber diese „Voraussetzungen“ der ADS sind nicht Obliegenheiten im Sinne des VVG. Bei Nichterfüllung treten ihre Folgen ohne Rücksicht auf ein Verschulden des Versicherungsnehmers ein. Sie sind entweder aufschiebende, wie z. B. die Ziff. 13 der DTV-Kasko-Klauseln, oder auflösende Bedingungen, wie z. B. die Andienungsfrist des § 42 ADS, für die Leistungspflicht des Versicherers.

Wieder etwas völlig anderes sind die auch in der Transportversicherung vorhan-

Im englischen Recht sind für die hier zur Diskussion stehenden Fragen vier Bestimmungen des Marine Insurance Act (MIA) von Bedeutung:

1. § 17 MIA

Hiernach haben die Vertragsparteien Treu und Glauben im höchsten Maße zu betätigen. Diese Vorschrift entspricht weitgehend dem § 13 ADS. Darüber hinaus enthält sie jedoch eine Rechtsfolge bei Verletzung des Grundsatzes von Treu und Glauben. Der Vertrag als Ganzes kann von der anderen Vertragspartei für nichtig erklärt werden. Darüber hinausgehende Ansprüche, etwa auf Schadenersatz, richten sich nach Common Law.

2. § 55 MIA

Das englische Recht arbeitet grundsätzlich nicht nach dem Prinzip der Allgefahrendeckung des § 28 ADS, sondern nach dem Grundsatz der named perils. Die Ersatzleistung des Versicherers bezieht sich also nur auf solche Schäden, deren causa proxima in einer ausdrücklich als versichert bezeichneten Gefahr liegt. Im Vordergrund stehen also nicht Fragen des Verschuldens, sondern Fragen der Kausalität. Liegt die causa proxima in einem Verschulden des Versicherungsnehmers, so kann ein ersatzpflichtiger Schaden nicht entstehen, weil Verschulden kein versichertes Risiko darstellt. Auf der anderen Seite bildet jedoch ein Verschulden des Versicherungsnehmers als causa remota keinen Hinderungsgrund für die Leistungspflicht des Versicherers, es sei denn, es handelt sich um "wilful misconduct".

3. § 78 Abs. 4 MIA

Hiernach hat der Versicherungsnehmer die Pflicht — der Marine Insurance Act verwendet den Ausdruck "duty" — Maßnahmen zu ergreifen, um einen Schaden zu verhindern oder so gering wie möglich zu halten. Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf das Verhalten vor, sondern nach Eintritt des Versicherungsfalles. Sie korrespondiert also mit § 41 ADS und der dort niedergelegten Schadenabwendungs- und minderungspflicht.

4. Eine besonders wichtige Rolle spielen die Warranties, mit denen sich der Marine Insurance Act in den §§ 33 ff sehr ausführlich befaßt. Sie stehen in vielen Fällen anstelle der im deutschen Versicherungsrecht verankerten Pflichten des Versicherungsnehmers. Sie sind Garantien dem Versicherer gegenüber mit dem Inhalt, daß bestimmte Dinge getan oder unterlassen werden, daß bestimmte Bedingungen erfüllt werden oder daß ein bestimmter Sachverhalt gegeben oder nicht gegeben ist. Der Unterschied in der Behandlung der Rechtsfolgen eines Bruches der Warranty gegenüber den deutschen Rechtspflichten liegt im wesentlichen in zwei Dingen. Erstens spielt die im deutschen Recht strittige Frage der Haftung des Versicherungsnehmers für seine Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB im englischen Recht keine Rolle, weil es bei den Warranties nur auf die objektiv zu beantwortende Frage ankommt, ob die Warranty erfüllt worden ist oder nicht; das Verschulden spielt also keine Rolle. Zweitens kommt es nicht auf eine Kausalität zwischen der

Die Rechtsfolgen eines Bruches der Warranty werden durch eine Bestimmung des Marine Insurance Act generell (§ 34 MIA) und für den Bereich der Seekaskoversicherung durch die Breach of Warranty-Clause der Institute Time Clauses (Hull) gemildert. Nach Marine Insurance Act gilt diese Milderung nur dann, wenn die betreffende Warranty infolge Veränderung der Umstände überhaupt nicht mehr zum Zuge kommen kann und ihre Einhaltung deshalb unvernünftig sein würde, sowie dann, wenn die Einhaltung der Warranty gegen ein später erlassenes Gesetz verstoßen würde und damit ein Verstoß gegen die Implied Warranty der Legalität des versicherten Unternehmens gegeben sein würde.

Die Erleichterungen der Breach of Warranty-Clause beziehen sich nur auf Fälle, bei denen es sich um eine Warranty "as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing" handelt und nur unter der Voraussetzung der unverzüglichen Anzeige an den Versicherer und Zahlung einer entsprechenden Zulageprämie.

Ich möchte dazu ein Beispiel erwähnen:

Die Seetüchtigkeit des Schiffes unterliegt im englischen Recht bei Reiseversicherungen einer Implied Warranty. Ist das Schiff dennoch nicht seetüchtig — ein Fall, für den nicht die Erleichterungen der Breach of Warranty-Clause zum Zuge kommen — so kommt es weder auf ein Verschulden noch auf einen Kausalzusammenhang mit dem Schaden an; der englische Versicherer ist leistungsfrei. Demgegenüber mutet der in der Praxis ohnehin meist geänderte § 58 ADS nahezu bescheiden an.

Und nun zu der Frage, die uns für das deutsche Recht beschäftigt hat, nämlich, ob die Pflichten des Versicherungsnehmers echte Rechtspflichten sind und ob der Versicherungsnehmer für das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen — der englische Wortlaut verwendet dafür das Wort "agents", das jedoch den gleichen Inhalt hat — eintreten muß.

Wie ich soeben gesagt habe, spielt diese Frage für die Warranties wegen ihrer Eigengesetzlichkeit keine Rolle.

Hinsichtlich der schuldhaften Herbeiführung des Versicherungsfalles ergibt sich aus der Konstruktion der Haftung nur für "named perils" eine völlig andere Situation als im deutschen Recht. Es gibt im englischen Recht keine Obliegenheit und keine Rechtspflicht, den Versicherungsfall nicht herbeizuführen. Das ist auch nicht erforderlich, denn man könnte sagen, daß die schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Versicherungsnehmer einer Art objektiven Beschränkung der Gefahr unterliegt, weil die Möglichkeit der schuldhaften Herbeiführung des Versicherungsfalles, mag sie auch eine Gefahr im Sinne eines zufällig eintretenden schädigenden Ereignisses sein, keine versicherte Gefahr darstellt.

Die schuldhafte Verletzung der Schadenabwendungs- und -minderungspflicht gemäß § 78 MIA bedeutet genauso wie nach deutschem Recht die Verletzung einer echten Rechtspflicht, obwohl, dem englischen Standardwerk über Marine Insurance von Arnold zufolge (Ziff. 799 a), noch kein Fall eingetreten zu sein scheint, in dem es erforderlich war, daß ein Gericht zu entscheiden hatte, ob es sich hier um eine

In allen genannten Fällen schadet ein Verschulden eines Agent des Versicherungsnehmers in gleicher Weise wie das des Versicherungsnehmers selbst, und die Agents werden in § 78 Abs. 4 MIA ausdrücklich erwähnt.

Bei der schuldhaften Herbeiführung des Versicherungsfalles ergibt es sich daraus, daß auch das Verschulden der Agents — zu denen auch Kapitän und Besatzung zählen können — nur in bestimmten Fällen als versichertes Risiko anerkannt wird. Dies geschieht in der SG-Policy für Barratry und in den Institute Time Clauses für alle Schäden durch Verschulden des Kapitäns und der Besatzung. Im übrigen gilt aber die Bestimmung des § 55 MIA, derzufolge die Leistungspflicht des Versicherers bei Verwirklichung einer versicherten Gefahr nicht beeinträchtigt wird, selbst dann, wenn die versicherte Gefahr sich wegen eines Verschuldens des Kapitäns oder der Besatzung realisieren konnte. Trotz dieser Bestimmung ist das Verschulden von Kapitän oder Besatzung nicht die versicherte Gefahr selbst und insofern geht der Schutz des Versicherungsnehmers durch das englische Recht weniger weit als durch § 33 Abs. 3 ADS.

Ich möchte mich nun der zweiten Gruppe, nämlich der Behandlung von versicherten Verschuldenstatbeständen zuwenden. Dabei möchte ich über den Bereich von versicherter Verschuldenschaft hinaus auch die sonstigen Fälle zumindest streifen, die unter eine Versicherung für Ersatz-an-Dritte-Schäden fallen.

Welche Art von Haftpflichtschäden wird nun für den Bereich der Seekaskoversicherung vom deutschen Versicherungsrecht erfaßt? Nach § 78 ADS zunächst nur diejenigen, die sich aus einem Zusammenstoß von Schiffen ergeben. Dabei kommt es jedoch nicht darauf an, ob das versicherte Schiff selbst mit einem anderen zusammengestoßen ist; es genügt vielmehr, daß der Versicherungsnehmer den wegen eines Zusammenstoßes von irgendwelchen Schiffen entstandenen Schaden zu ersetzen hat. Es mag dahingestellt bleiben, ob der Parteiwille bei Schaffung der ADS nur auf die Deckung der den Reeder aus §§ 734 ff HGB treffenden Haftung, also nur auf die Übernahme einer gesetzlichen Haftung für direkte Kollision des versicherten Schiffes, ging, denn nach dem Wortlaut des § 78 ADS kommt es nicht darauf an, ob das versicherte Schiff selbst unmittelbar an der Kollision beteiligt war oder ob sich die Haftung des Versicherungsnehmers aus den §§ 734 ff HGB ergibt; ja, es kommt nicht einmal darauf an, ob die Haftung des Versicherungsnehmers auf einer gesetzlichen Grundlage beruht, sofern nur der Versicherungsnehmer den einem Dritten infolge eines Zusammenstoßes von Schiffen entstandenen Schaden zu ersetzen hat.

Das bedeutet, daß auch Elemente der Haftung aus § 485 HGB von § 78 ADS erfaßt werden. Ein solcher Fall liegt z. B. dann vor, wenn infolge des Zusammenstoßes im Hafen, der vom versicherten Schiff A verschuldet ist, Feuer entsteht und dadurch Schaden an einem Schuppen verursacht wird. Das bedeutet ferner, daß auch auf vertraglicher Grundlage gegen den Versicherungsnehmer gerichtete Ersatzansprüche erfaßt werden. Damit ist aber nicht gemeint, daß der Versicherungsnehmer jegliche vertragliche Haftungsübernahme zu Lasten seines Kaskoversicherers eingehen kann. Die Grenze wird durch § 13 gesetzt. Die versicherungstechnische Kalkulierbarkeit eines bestimmten Risikos setzt eine Vielzahl gleichartiger Risiken voraus. Schleppverträge sind z. B. an den einzelnen Hafentplätzen in ihrem Wortlaut einheitlich. Die daraus entstehenden Haftpflichtrisiken



anerkennt. Das daraus für ihn und damit auch für den Versicherer im Hinblick auf § 78 ADS entstehende zusätzliche Risiko kann nicht als eine Gefähränderung nach § 23 ADS mit der Rechtsfolge der Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 24 ADS angesehen werden. Der Versicherungsnehmer hat aber die Verpflichtung, das Interesse des Versicherers wahrzunehmen und keine vertragliche Haftung zu übernehmen, die über das verkehrübliche Maß hinausgeht. Verletzt er diese Verpflichtung, so wäre der Versicherer insoweit leistungsfrei. Gedeckt ist aber nach § 78 ADS nicht jegliche Haftung aus einem ortsüblichen Schleppvertrag, sondern nur diejenige, die sich aus einem Zusammenstoß von Schiffen ergibt. Der Definition des Zusammenstoßes kommt deshalb Bedeutung zu.

Trotz des im Vergleich zur Haftung des englischen Versicherers für Kollisionsschäden schon sehr weitgehenden Deckungsschutzes durch § 78 ADS nahmen in Deutschland Reeder und Makler schon sehr bald nach Inkrafttreten der ADS verstärkte Bemühungen auf, Erweiterungen des Versicherungsschutzes für Ersatz-an-Dritte-Schäden in die Policen aufzunehmen; Bemühungen, denen bei den Verhandlungen, die den ADS vorausgingen, der Erfolg versagt blieb. Dies geschah gleichsam in drei Etappen, deren erste sich in der Kollisionsklausel der DTV-Kasko-Klauseln und deren zweite und dritte sich in heute marktüblichen Policen-Klauseln widerspiegeln.

Es handelt sich in der ersten Etappe um die Erweiterung auf Ersatzansprüche wegen Zusammenstoßes mit anderen schwimmenden Gegenständen als Schiffen, deren Deckung aus der erwähnten Kollisionsklausel der DTV-Kasko-Klauseln hervorgeht, und in der zweiten Etappe um die Erweiterung des Versicherungsschutzes auch auf Schäden durch Zusammenstoß mit festen Gegenständen durch marktübliche Erweiterungsklauseln. In beiden Fällen liegt eine Erweiterung des § 78 ADS vor, so daß die sonstigen Voraussetzungen der Haftung des Versicherers, auf die soeben hingewiesen worden ist, die gleichen sind.

In der dritten Etappe wurde durch die sogenannte erweiterte Kollisionsklausel die Haftungsgrundlage des Versicherungsvertrages auf diejenigen Fälle des § 738 HGB ausgedehnt, die noch nicht durch § 78 ADS erfaßt worden sind, also auf Fernschädigungen durch Sog, Dünung, Behinderung anderer Schiffe durch falsche Manöver etc.

Diese Erweiterung ist verschuldensabhängig. Dabei wurde als Voraussetzung für die Haftung des Versicherers der Begriff „nautisches Verschulden“ verwendet. Es ist jedoch dabei in den Klauseltexten nicht klar zum Ausdruck gebracht worden, ob die Haftungsvoraussetzung des „nautischen Verschuldens“ als Oberbegriff der eben erwähnten Fälle der erweiterten Kollisionshaftung gelten oder ob mit der Erwähnung des „nautischen Verschuldens“ noch eine zusätzliche Erweiterung des Versicherungsschutzes in Form eines selbständigen Haftungstatbestandes geschaffen werden sollte. Außerdem ist nicht klargestellt worden, wie der Begriff „nautisches Verschulden“ gegenüber dem technischen, administrativen und kommerziellen Verschulden abzugrenzen ist.

Die ADS selbst verwenden den Begriff „nautisches Verschulden“ nur in § 33. Dort handelt es sich nicht um die Frage der Haftung für Ersatz-an-Dritte-Schäden, sondern darum, wann der Versicherer bei schuldhafter Herbeiführung des Ver-

Die Bezeichnung „nautisches Verschulden“ wird als Klammerdefinition für eine fehlerhafte Führung des Schiffes verwendet. In dem letzten Halbsatz des Abs. 1 in § 33 ADS wird zur Klarstellung gesagt, daß als „nautisches Verschulden“ nicht Verschulden in Ansehung der Übernahme, Stauung, Verwahrung oder Ablieferung der Güter gilt.

Die Frage ist jedoch, ob mit der „Führung des Schiffes“ lediglich der navigatorische Bereich gemeint ist, oder ob es möglich ist, die Grenzen des nautischen Bereichs weiter zu ziehen als die des navigatorischen. Bei Fragen im Zusammenhang mit der Haftung des Schiffes für die Ladung durch die Haager Regeln bzw. das HGB haben wir es mit der Abgrenzung zwischen haftpflichtigem kommerziellem und haftungsbefreiendem nautisch-technischem Verschulden zu tun. Auf diese Unterscheidung kommt es für die Kaskoversicherung nicht an. Hier steht im Vordergrund die Frage, ob der Begriff nautisch-technisches Verschulden in seine beiden Bestandteile Nautik und Technik aufgelöst werden kann.

Schon bei den Beratungen, die der Einführung der ADS vorausgingen, ist darauf hingewiesen worden, daß der Begriff „nautisches Verschulden“ umstritten sei. Die Versicherer haben seinerzeit die Auffassung vertreten, daß der Begriff deshalb zu keinen Mißverständnissen führen könne, weil er dem Ausdruck „fehlerhafte Führung des Schiffes“ nur erläuternd hinzugefügt sei. Nun, ich glaube, daß gerade diese Erläuterung Anlaß zu Erläuterungen gibt. Die Unklarheiten liegen wohl im wesentlichen darin begründet, daß vom Harter Act von 1893, mit dem im Zusammenhang mit der Begrenzung von Freizeichnungen für Ladungsschäden im Seefrachtrecht die Begriffsbestimmungen eingeleitet wurden, über den Carriage of Goods bei Sea Act, die Haager Regeln bis zum HGB im Vordergrund Fragen der Abgrenzung des zur Haftung des Reeders führenden kommerziellen Verschuldens zu anderen haftungsfreien Verschuldenstatbeständen gestanden haben und die Gruppierung der haftungsfreien Verschuldenstatbestände in sich für die Haftung für Ladungsschäden zweitrangig war. Noch bei den Haager Regeln ging man von der Zweiteilung in kommerzielles Verschulden einerseits und nautisch-technisches Verschulden (in the navigation or in the management) andererseits aus, Begriffe, die in das HGB unter der Bezeichnung „Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes“ aufgenommen worden sind und die zu der Sammelbezeichnung des haftungsfreien nautischen Verschuldens geführt haben.

In der Literatur (vgl. Schaps-Abraham, Anm. 10 zu § 607 HGB und die dort zitierten Quellen) besteht jedoch Einmütigkeit darin, diesen Sammelbegriff des nautischen Verschuldens aufzuteilen in nautisches Verschulden im engeren Sinne und im weiteren Sinne. Dabei wird dem nautischen Verschulden im engeren Sinne nur das Verhalten bei der Führung des Schiffes zugerechnet. Unter „Führung des Schiffes“ wird dabei allein das navigatorische Verhalten bei der Fortbewegung des Schiffes verstanden. Wir kommen so zu dem Begriff des navigatorischen Verschuldens. Dies entspricht den in den Haager Regeln verwendeten englischen Begriffsbezeichnungen, die der „navigation“ das „management“, also die sonstige Bedienung des Schiffes außerhalb der Fortbewegung, gegenüberstellen. Die neuere Lehre, die sich von der Zweiteilung in nautisches und administratives Verschulden fortgewendet und die Dreiteilung in nautisches, technisches und kommerzielles Verschulden gerätet hat, müßte meines Erachtens deshalb auch terminologisch

Die ADS sind deshalb insofern mißverständlich, weil sie als Erläuterung des Verhaltens bei der Führung des Schiffes den weiteren Begriff des nautischen Verschuldens wählen, aber den engeren Begriff des navigatorischen Verschuldens im Sinne der neueren Lehre meinen. Verständlich wird dies daraus, daß bei der Schaffung der ADS die Schwierigkeiten zwar erkannt wurden, aber noch von der Zweiteilung in einen nautischen und einen administrativen Bereich ausgegangen worden ist.

Aus der Entwicklungsgeschichte der Klausel, mit der nautisches Verschulden „aller Art“ versichert werden sollte, ist ersichtlich, daß die Absicht auf die Erfassung der durch die bisherigen Klauseln oder durch § 78 ADS noch nicht gedeckten Fernschädigungen des § 738 HGB abzielte. Man hat deshalb in früheren Klauseln zunächst die denkbaren Fälle von Fernschädigungen kasuistisch erfaßt. Aus der Sorge heraus, bestimmte Schadenarten dieser Gruppe nicht erwähnt zu haben, ging man zu der Generalklausel über. Der Erfolg war eine Ausdehnung der Haftung des Versicherers über die Fälle des § 738 HGB hinaus, und zwar auch auf einen Ausschnitt der Haftung des Reeders aus § 485 HGB, weil auch hier ein navigatorisches Verschulden eine Rolle spielen kann. Wenn man dabei auch in Anlehnung an den Wortlaut des § 33 ADS den Begriff nautisches Verschulden verwendet hat, so kann meines Erachtens damit jedoch nur das Verschulden gemeint sein, das im Zusammenhang mit der Bewegung des Schiffes entstehen kann und das im Sinne der modernen Lehre als navigatorisches Verschulden zu bezeichnen ist.

Dem navigatorischen Bereich, also der Führung des Schiffes, sind alle Vorgänge zuzuordnen, die mit der Fortbewegung des Schiffes im Zusammenhang stehen. Sie beginnen mit dem Ablegen und enden mit dem Festmachen.

Die Abgrenzung des versicherten navigatorischen Verschuldens vom nicht versicherten technischen Verschulden, also dem Verschulden bei der sonstigen Bedienung des Schiffes, ist im Versicherungsrecht nur für diejenigen Fälle erforderlich, in denen es nicht zu einem Zusammenstoß von Schiffen mit Schiffen, mit anderen schwimmenden oder mit festen Gegenständen gekommen ist; denn die Deckung für Schäden durch Zusammenstoß erfolgt ohne Rücksicht auf die Art des Verschuldens; sie ist in den Grenzen des § 33 ADS eine Versicherung für eine bestimmte Art von Erfolg. Von Bedeutung und im Einzelfall manchmal schwierig ist die Abgrenzung nur in den Fällen, in denen die Haftung des Reeders auf § 485 HGB beruht. Ich möchte versuchen, dies anhand einiger Beispiele zu erläutern:

1. Infolge zu hoher Fahrtgeschwindigkeit des versicherten Schiffes entsteht Schwell. Eine Schute schlägt voll und sinkt. Oder: Im Sog eines auf einem Fluß mit zu hoher Fahrtstufe fahrenden Schiffes reißen die Leinen eines anderen festgemachten Schiffes, das deshalb losgerissen wird und strandet.

In beiden Fällen handelt es sich um eine Haftung aus § 738 HGB, die, wenn ein Verschulden bei der Bewegung des Schiffes, also navigatorisches Verschulden vorliegt, zu einer Ersatzleistung des Versicherers führt.

2. Beim Anlegemanöver ist eine Festmacherleine bereits ausgebracht worden, als

Der Vorgang fällt in den navigatorischen Bereich. Die sich für den Reeder aus § 485 HGB ergebende Haftung ist versichert.

3. Beim Ankern in einer Flußmündung wird schuldhaft ein Kabel beschädigt oder ein fahrendes Schiff zerreißt das ausgebrachte Netz eines Fischereifahrzeuges.

Auf die Entscheidung der Frage, ob es sich hier um eine Kollision des Schiffes mit einem festen Gegenstand handelt oder um einen anderen Haftungsgrund aus Verschulden bei der Führung des Schiffes, kommt es nicht an. In beiden Fällen ist die schuldhafte Handlung dem navigatorischen Bereich zuzuordnen, und die sich für den Reeder aus § 485 ergebende Haftung führt über die erweiterte Kollisionsklausel zu einer Ersatzleistung des Versicherers.

4. Durch die Fahrlässigkeit der Besatzung beim Schweißen im Hafen bricht Feuer an Bord aus oder es findet eine Explosion statt, wodurch in der Nähe liegende Schiffe oder Sachen an Land beschädigt werden.

Da es sich um eine rein technische Maßnahme handelt, kommt der navigatorische Bereich nicht in Betracht. Eine Ersatzleistung des Versicherers findet unter der erweiterten Kollisionsklausel nicht statt.

5. Ein Schiff hat im Hafen festgemacht und die Gangway ausgebracht. Die Gangway wird jedoch nicht ordnungsgemäß befestigt, so daß, als ein Besucher an Bord gehen will, die Gangway abrutscht und der Besucher zwischen Schiff und Kai ins Wasser fällt und Personenschaden erleidet.

Die schuldhaft mangelhafte Befestigung des Landganges führt zu einer Haftung des Reeders aus § 485 HGB. Sie hatte jedoch nichts mehr mit der Fortbewegung des Schiffes zu tun. Die Handlung fällt in den Bereich der sonstigen Bedienung des Schiffes und damit nicht unter die Haftung des Versicherers im Rahmen der erweiterten Kollisionsklausel.

6. Beim Einnehmen einer Mineralölladung dreht ein Besatzungsmitglied versehentlich zu früh das Absperrventil zu. Da die Pumpen noch nicht abgestellt waren, reißt der Schlauch, und es entsteht erheblicher Sachschaden durch auslaufendes Öl an zur Verladung bereitstehenden Stückgütern.

Hier ist wegen des klaren Wortlauts des § 33 ADS eine Abgrenzungsschwierigkeit nicht vorhanden, weil ausdrücklich ein Verschulden in Ansehung der Übernahme, Stauung, Verwahrung oder Ablieferung der Güter nicht als nautisches Verschulden gilt. Wie ist es aber, wenn es sich im vorliegenden Fall nicht um Ladung, sondern um Bunkeröl für Schiffszwecke gehandelt hätte? Kann man sagen, daß das Bunkern für die Fortbewegung, also für die Navigation des Schiffes, erforderlich gewesen ist und damit ein navigatorisches Verschulden bejahen? Meines Erachtens geht das nicht, denn dann wäre jegliche Handlung zur Vorbereitung der Seefahrt des Schiffes dem navigatorischen Bereich zuzuordnen. Die Grenze ist deshalb meines Erachtens dort zu ziehen, wo eine Handlung nicht mehr in den Zeitraum der Bewegung des Schiffes fällt und ihr Dienst

7. Beim Assistieren eines versicherten Schiffes kentert der Schlepper infolge der Sogwirkung eines Schiffes oder dadurch, daß er von der Schlepptrasse „überkopf“ gezogen wird. Ein Verschulden des versicherten Schiffes liegt nicht vor. Auf Grund des Schleppvertrages haftet das versicherte Schiff für den Schaden am Schlepper. Eine Ersatzleistung des Kaskoversicherers tritt jedoch nicht ein, weil es sich nicht um einen Zusammenstoß gehandelt hat und deshalb weder die Voraussetzungen des § 78 ADS noch der sonstigen besprochenen Erweiterungsklauseln gegeben sind.

Bevor ich mich der Versicherung für Ersatz-an-Dritte-Schäden im Rahmen des englischen Versicherungsrechts zuwende, möchte ich, gleichsam als Erinnerungsposten, noch darauf hinweisen, daß für zwei Schadenarten die vorangegangenen Ausführungen nicht gelten, nämlich für Gewässerschäden und für Schäden durch Kernenergie. Hier ist wegen der gesetzlichen Besonderheiten der Haftung des Reeders für derartige Schäden und wegen ihres möglichen Katastrophencharakters durch separate Klauseln in Deutschland eine versicherungsmäßige Sonderregelung getroffen worden. Ihre Behandlung im einzelnen würde jedoch über den Rahmen dieses Vortrages hinausgehen.

In England ging man nur sehr zögernd an die Deckung von Haftpflichtrisiken im Rahmen der Seekaskoversicherung. Die Haftung für Kollisionsersatz, auch wenn sie auf rein navigatorischem Verschulden beruhte, wurde nicht als Verwirklichung einer „peril of the sea“ angesehen und wird es auch heute noch nicht. Es bedurfte deshalb über den ehrwürdigen und noch heute seit fast 200 Jahren beibehaltenen Wortlaut der SG-Police hinaus einer besonderen Vereinbarung, um Haftpflichtrisiken im Rahmen der Seekaskoversicherung zu decken, einer Vereinbarung, die als Running Down Clause als Klausel 1 in die Institute Time Clause (Hulls) aufgenommen worden ist.

Begründet durch die zögernde Haltung der englischen Versicherer, Haftpflichtrisiken zu übernehmen, die auch maßgeblich zur Gründung eigener Deckungseinrichtungen der Schiffseigner in Gestalt der P. & I.-Clubs beigetragen hat, und wegen des englischen Systems der „named perils“, das naturgemäß für den Versicherten schon aus Beweisgründen sehr viel weniger vorteilhaft ist als das deutsche Prinzip der Allgefahrendeckung, ist der Versicherungsschutz nach englischem Versicherungsrecht, der für Ersatz-an-Dritte-Schäden zur Verfügung steht, in mehrfacher Hinsicht sehr viel weniger weitgehend als es nach deutschem Recht der Fall ist.

Um das Ergebnis vorwegzunehmen:

Der Versicherungsschutz bezieht sich nicht auf jede Kollision, noch nicht einmal auf jede Kollision von Schiffen, er bezieht sich nicht auf jeden Schaden, der durch eine „versicherte Kollision“ verursacht worden ist, und schließlich ist die Ersatzleistung des englischen Versicherers der Höhe nach auf drei Viertel der dem Grunde nach ersatzpflichtigen Schäden beschränkt.

Die Unterschiede zur deutschen Deckung im einzelnen möchte ich anhand des Wortlauts der Running Down Clause einerseits und der Deckungsgrundsätze des deutschen Rechts andererseits an sechs Punkten erläutern:

vessel hereby insured shall come into collision with any other ship or vessel". Eine Kollision zweier Schiffe, ohne daß eines der beiden Schiffe das versicherte Schiff war, ist nur dann gedeckt, wenn als Folge der Kollision des versicherten Schiffes mit einem anderen Schiff nun das andere Schiff mit einem dritten Schiff zusammenstößt. Das Urteil der King's Bench Division (France, Fenwick & Co. gegen Indemnity Mutual), das sich mit diesem Sachverhalt befaßte, bringt zum Ausdruck, daß der Grund für die Verurteilung des Versicherers zur Ersatzleistung nur darin lag, daß die zweite Kollision "the direct result" der ersten Kollision und nicht nur ein Zusammenstoß war, der durch Verschulden des versicherten Schiffes verursacht worden ist. Wegen der Beschränkung der Versicherung auf Kollision mit "any other ship or vessel" kommt der Definition dessen, was unter einem Schiff zu verstehen ist, besondere Bedeutung zu.

2. Nach der Kollisionsklausel der DTV-Kasko-Klauseln bezieht sich der Versicherungsschutz auch auf Kollisionen mit anderen schwimmenden Gegenständen und auf Grund der marktüblichen Erweiterungsklauseln auch auf Kollisionen mit festen Gegenständen sowie auf die erwähnten Fälle der Ersatzpflicht des Versicherungsnehmers bei navigatorischem Verschulden. Die Running Down Clause schließt einen Versicherungsschutz für Kollision mit anderen schwimmenden (z. B. Bojen, Docks, Pontons) oder festen (z. B. Hafenanlagen, Brücken, Kränen etc.) Gegenständen sowie Wrackbeseitigungskosten "under statutory powers", also solchen, die aufgrund behördlicher Anordnung entstehen, aus und bezieht sich weder auf die Fernschädigungen nach § 738 HGB noch auf sonstige Fälle des in Deutschland versicherten navigatorischen Verschuldens. Außerdem werden ausdrücklich Schäden ausgeschlossen, die an Gütern entstehen, die sich an Land oder auf den genannten festen Gegenständen befinden.

Erweiterungsklauseln zur Running Down Clause werden in England nur im Hinblick auf Kollisionen mit "other floating or fixed objects" verwendet. Da Klauseln, mit denen die Rechtsfolgen von navigatorischem Verschulden irgendwelcher Art versichert werden, dem englischen Recht und auch der Praxis unbekannt sind, ist auch eine Diskussion über eine Abgrenzung des navigatorischen Verschuldens vom technischen oder kommerziellen Verschulden für das Gebiet der Versicherung der Kollisionshaftung nach englischem Recht gegenstandslos. Die soeben für die deutsche erweiterte Kollisionsklausel untersuchten sieben Beispiele würden nach englischem Recht, auch bei Erweiterung der Running Down Clause auf "fixed and floating objects", unversichert sein.

3. Nach deutschem Recht erfaßt die Haftung des Versicherers alle kollisionsbedingten Schäden, also nicht nur Sach-, sondern auch Personenschäden. Die Running Down Clause schließt "loss of life and personal injury" ausdrücklich aus.
4. Greifen die Auswirkungen der Kollision auch auf einen unbeteiligten Dritten über, verursacht z. B. der Zusammenstoß auf einem der Schiffe ein Feuer und wird dadurch ein anderes Schiff oder eine Sache an Land beschädigt, so bezieht sich die Deckung nach § 78 ADS auch auf diesen Schaden. Nach Running Down Clause gilt zwar der gleiche Grundsatz, jedoch kommen auch hier die unter 2. behandelten Ausschlüsse zur Anwendung. Dies bedeutet, daß nach eng-

mit der Kollision anderen Schiffen oder ihrer Ladung ein Schaden zugefügt wird. Ist jedoch die Versicherung der Kollisionshaftpflicht auf "fixed and floating objects" ausgedehnt, dann gilt dieser Grundsatz natürlich nicht nur für die direkte Kollision mit diesen Gegenständen, sondern auch für ein Übergreifen der Auswirkungen einer Kollision des versicherten Schiffes mit Schiffen oder "fixed and floating objects".

5. Die Pflicht des Versicherers, nach § 78 ADS Versicherungsschutz zu gewähren, ist unabhängig von einer gesetzlichen Verschuldenshaftung. Nach Running Down Clause muß die Haftung für Schäden durch Kollision die causa proxima für die Zahlungspflicht des Versicherten sein. Der Versicherte muß "liable to pay by way of damage" sein. Es muß also stets eine Haftung aus "action in tort" sein, und eine vertragliche Haftung des Versicherten führt nicht zum Versicherungsschutz. Dieser Grundsatz wird in der englischen Praxis in einigen Fällen durchbrochen durch die Vereinbarung einer Towage-Clause, für die sich allerdings noch kein einheitlicher Wortlaut durchgesetzt hat. Durch diese Klausel wird jedoch lediglich die Beschränkung des Versicherungsschutzes auf "action in tort" aufgehoben und auf die vertragliche Haftung aus dem Schleppvertrag ausgedehnt. Die sonstigen Beschränkungen der Running Down Clause bleiben unverändert.
6. Die zögernde Übernahme der Kollisionshaftpflicht in das Rechtssystem der englischen Seekaskoversicherung zeigt sich nicht nur in dem Fehlen von entsprechenden Bestimmungen im Marine Insurance Act — wenn man von § 74 MIA absieht, einer Bestimmung, die sich mit der "measure of indemnity", also nicht mit Deckungsgrundsätzen bei der Versicherung von Ersatz-an-Dritte-Schäden befaßt und die nicht auf die Kollisionshaftpflicht zugeschnitten ist —, sondern auch daran, daß auch heute noch nach Running Down Clause von den dem Grunde nach unter den Versicherungsschutz fallenden Schäden der Höhe nach nur 75 Prozent vom Versicherer ersetzt werden. Diese Limitierung ist heute in der Mehrzahl der Fälle durch die Deckung des vierten Viertels im Rahmen des P. & I.-Clubs oder durch Erweiterung der Running Down Clause auf vier Viertel beseitigt worden. Die früher zur Stärkung der Eigenverantwortlichkeit des Versicherten häufig geübte Praxis, die Nichtversicherung des vierten Viertels einer Warranty mit allen daraus resultierenden Rechtsfolgen zu unterstellen, gibt es in England allerdings auch heute noch, wenn auch nicht als Regel und meist nur für einen geringeren Umfang als 25 Prozent.

Meine Herren, das deutsche und das englische Versicherungsrecht sind auf einem unterschiedlichen Boden gewachsen. Daraus erklärt sich eine Reihe von Unterschieden. Obwohl das deutsche Versicherungsrecht, auch nicht über die erweiterte Kollisionsklausel, keine volle Haftpflichtversicherung für alle zu Lasten des versicherten Reeders gehenden Schadenersatzansprüche gewährleistet, besteht doch zwischen dem englischen und dem deutschen Recht ein besonders großer Unterschied auf dem Gebiet der Haftung des Versicherers für Ersatz-an-Dritte-Schäden. Wenn es mir gelungen sein sollte, diese Unterschiede aufzuzeigen, würde ich mich freuen.