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

HEFT 40

DR. THOMAS M. REMÉ

Ein neues Gesetz für die Seeversicherung?

HAMBURG 1979

EIN NEUES GESETZ FÜR DIE SEEVERSICHERUNG?

Vortrag

von

Dr. Thomas M. Remé

gehalten vor dem

Deutschen Verein für Internationales Seerecht

am 7. November 1979

Hamburg 1979

EIN NEUES GESETZ FÜR DIE SEEVERSICHERUNG?

I. Einleitung

Die Frage nach einem neuen Gesetz für die Seeversicherung mag Sie verwundern. Wieso Gesetz, mögen Sie fragen, da wir mit den ADS gut auskommen? Und warum soll die Frage aktuell sein, bemüht sich doch unser Verein, seinen Mitgliedern Vorträge über aktuelle Themen zu bieten. Weiter: ist nicht die Seeversicherung für die meisten, die sich nicht täglich mit ihr beschäftigen, ein Buch mit sieben Siegeln?

Die erste, vordergründige Antwort ist einfach: das Bundesjustizministerium hat unseren Verein gefragt, welche Materien des Seerechts bei Reformarbeiten am IV. Buch des HGB neu geordnet werden sollten. Dazu gehört nun einmal die Seeversicherung, auch wenn sie sich - wie vom Gesetzgeber freigestellt - seit langem vom Gesetzestext gelöst hat. Das sei ein Kunstgriff, mögen Sie einwenden, ein Gutachten über die Reformbedürftigkeit des Seeversicherungsrechts möge dem Bundesjustizministerium vorgelegt werden, die akute Frage mache das Thema noch nicht aktuell.

Wir müssen schon weiter ausholen, wenn wir unser Thema auf seine Aktualität befragen. Da ist einmal das Harmonisierungsstreben der EG, das in der Versicherungswirtschaft schon einige Früchte hat reifen lassen: das Niederlassungsrecht in der Schaden-Direktversicherung wie die Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit in der Rückversicherung, um nur zwei Beispiele zu nennen; Ansätze zu einer Harmonisierung des Versicherungsvertragsrechts sind gemacht. Weiter gibt es den Wunsch der UNCTAD, die Seeversicherung zu reformieren, um das Übergewicht der Industriestaaten zu verringern oder abzuschaffen. Da ist ferner die Abgesondertheit

des Seeversicherungsrechts, das Buch mit sieben Siegeln, in dem mehr Interessierte als bisher sollten lesen können, schon um das Zusammenwirken von beteiligten Wirtschaftskreisen besser zu verstehen, der Im- und Exporteure mit ihren Warenversicherern, der Reeder mit ihren Kaskoversicherern. Da sind schließlich neue Entwicklungen, die der Gesetzgeber des HGB noch nicht sehen konnte, als er die Regeln für das Seeversicherungsrecht schuf, ebensowenig der Gesetzgeber des VVG, der 1908 das Binnenversicherungsrecht formulierte. Wir denken dabei an neue Transportmittel wie das Flugzeug - das HGB datiert ja von 1897 -, da ist eine neue, für die Reeder wichtige Versicherungsart, die P & I - Versicherung, da sind neue Versicherungsformen für die Gewinnung von Öl aus dem Meeresboden - die Offshore-Versicherung. Wenn wir dies alles in den Blick fassen, können wir uns die Frage nach einem neuen Gesetz für die Seeversicherung gestrost als heute bedeutsame Frage vorlegen.

Dabei empfiehlt es sich, anfangs den vorhandenen Bestand aufzunehmen, dann einen kurzen Blick über unsere Grenzen zu werfen, anschließend die neuen Entwicklungen zu betrachten und uns dann der Frage zu stellen, ob wir für das Seeversicherungsrecht einen neuen systematischen Ansatz wagen sollten.

II. Bestandsaufnahme

1. Seeversicherungsrecht und Binnenversicherungsrecht

Das Gesetz hat das Seeversicherungsrecht gegen Ende des letzten Jahrhunderts im IV. Buch des HGB im räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem Seerecht geregelt, hat seine Normen aber überwiegend zur Disposition gestellt. Wenig später - im Jahre 1908 - wurde das Binnenversicherungsrecht

im VVG kodifiziert; zugleich wurden einige Vorschriften des Seeverversicherungsrechts dem VVG angepaßt, ohne die Eigenständigkeit dieser Materie anzurühren.¹⁾ Der Gesetzgeber ist so von seinem ursprünglichen Plan, auch das Binnenversicherungsrecht in das HGB einzuordnen, abgewichen, weil er zum Ende des letzten Jahrhunderts diesen Rechtsstoff noch nicht für reif zur Kodifikation hielt.²⁾ Die Regeln über die Seeverversicherung hatte er nahezu unverändert aus dem ADHGB von 1861 übernommen.³⁾

Der Weg zur Kodifikation des Binnenversicherungsrechts war erst dadurch frei geworden, daß das aufblühende, dabei teils üppig wuchernde Versicherungswesen zu Beginn unseres Jahrhunderts staatlicher Aufsicht unterstellt und damit in festere Bahnen gelenkt wurde (VAG von 1901). Ich spreche absichtlich nicht von festen, sondern von festeren Bahnen, weil sich schon früh eine vertrauensvolle Zusammenarbeit von Aufsichtsamt und Versicherern einstellte, die Auswüchse verhinderte, aber das Gedeihen der Versicherungswirtschaft nicht ungebührlich hemmte. So war der ganzen Privatversicherung, der See- wie der Binnenversicherung, ein weiter Mantel geschneidert, in den sie kräftig hineinwachsen konnte. Die Seeverversicherung blieb anfangs aufsichtsfrei, blieb also nur an die wenigen zwingenden Vorschriften des HGB gebunden, konnte sich daher frei entfalten, so wie es der Wettbewerb und die Geschäftsergebnisse erlaubten.

2. Gesetzesrecht und Vertragsrecht in der Seeverversicherung

Die Seeverversicherung als die älteste Materie des Versicherungsrechts mußte sich ihre rechtliche Ordnung anfangs allein in Versicherungsbedingungen schaffen, also in freien Abreden der Vertragsparteien über den Vertragsinhalt. Daran haben sich Handel, Schifffahrt und Versicherer über einen langen Zeitraum so sehr gewöhnt, daß sie im Gesetz die Zwangsjacke vermuteten, ungeeignet, sich wandelnden Bedürf-

nissen schnell anzupassen. Darauf ging der deutsche Gesetzgeber ein, indem er die Vorschriften über die Seeverversicherung weithin zur Verfügung der interessierten Wirtschaftskreise stellte. Dies bekräftigte der Gesetzgeber erneut, indem er die Seeverversicherung vom VVG in dessen § 186 freistellte.

Dementsprechend schufen sich die interessierten Wirtschaftskreise in Zusammenarbeit die ADS als Bedingungsgrundlage. Die Arbeiten zogen sich über Jahre hin, wurden durch den ersten Weltkrieg unterbrochen, hauptsächlich deswegen, weil man sich nach schmerzhafter Erfahrung über das Kriegsrisiko neu einigen mußte. Ab 1920 eroberten sich die ADS dann allgemeine Geltung im deutschen Seeverversicherungsmarkt.

Die ADS wiederholen die zwingenden Vorschriften des HGB, geben der Seeverversicherung aber im Gegensatz zum HGB eine reichhaltigere und stärker aufgefächerte Ordnung. Das HGB enthält nur Vorschriften, die für die zwei Zweige der Seeverversicherung, die Kasko- und die Warenversicherung, gemeinsam gelten. Die ADS stellen dagegen gemeinsame Vorschriften voran, ordnen in zwei weitere Abschnitte spezielle Regeln für die Kaskoversicherung und die Güterversicherung ein, fügen die Nebenversicherungen und besondere Klauseln an. Die ADS enthalten also mehr Rechtsstoff als das HGB.

3. Weitere Entwicklung des Vertragsrechts

Das dritte Reich und der zweite Weltkrieg brachten einen weiteren Einschnitt in die Geschichte der Seeverversicherung und ihres Rechts. Handel und Schifffahrt lagen bei Kriegsende danieder. Der Handel erholte sich schneller als die Schifffahrt, die uns von den Siegermächten erst nach und nach wieder erlaubt wurde. Umschlag und Transportwege hatten sich verändert. Daher mußten die Regeln der ADS über die

Warenversicherung den veränderten Verhältnissen angepaßt werden. Dies geschah in den "Zusatzbestimmungen zu den ADS für die Güterversicherung" von 1947. Die fünfziger und sechziger Jahre brachten dann das sogenannte Wirtschaftswunder, führten die Bundesrepublik in einen Aufschwung von Industrie, Handel und Schifffahrt, machten aus ihr wieder ein Land, das kraft seiner großen Industrieproduktion in hohem Maße auf die Einfuhr von Rohstoffen und die Ausfuhr von Fertigprodukten angewiesen war. Neue Entwicklungen in Handel und Schifffahrt verlangten erneut, die ADS als Grundregeln der Seeversicherung den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Dies geschah wiederum in Zusammenarbeit mit den interessierten Wirtschaftskreisen. Zuerst nahmen sich die Seeversicherer die Güterversicherung vor, entwarfen eine neue Ordnung und berieten über sie mit Vertretern von Industrie, Handel und Versicherungsmaklern. Dabei wurden die ADS nicht in ihrem Bestand angetastet, sondern neuen Standardbedingungen wurde der Vorzug gegeben als Ersatz für die Regeln der ADS über die Güterversicherung. Nach eingehenden Beratungen gaben die Seeversicherer die "ADS Güterversicherung 1973" heraus und erläuterten sie für den Markt in einem gemeinsam mit Vertretern der Makler geschaffenen Kommentar. 4)

Im Anschluß daran erarbeiteten sie gemeinsam mit Reedern und Maklern die DTV-Kasko-Klauseln 1978, schrieben auch hierzu gemeinsam ein Erläuterungswerk, das demnächst erscheinen wird, und stellten so dem Markt Standardbedingungen zur Verfügung, die Vorrang haben vor den Regeln der ADS über die Kaskoversicherung, diese aber - im Gegensatz zur Güterversicherung ⁵⁾ - nicht außer Kraft setzen.

Schon zu den ADS war angemerkt worden, der Einfluß der Versicherten auf ihren Inhalt sei wegen des internationalen Wettbewerbs gewaltig. ⁶⁾ Das gleiche gilt für die ADS-Güterversicherung 1973 und die DTV-Kasko-Klauseln 1978.

Wir finden in ihnen also Vertragsrecht vor, das die Interessen der Vertragsparteien angemessen berücksichtigt - anders als wir dies von der Binnenversicherung oder allgemein von den Allgemeinen Geschäftsbedingungen in Industrie, Handel und Dienstleistungsgewerben aus der Zeit vor dem Inkrafttreten des AGBG kennen.

4. Seeverversicherung und Aufsicht

Die Entwicklung des Vertragsrechts in der Seeverversicherung ist nicht dadurch beeinträchtigt worden, daß die Aufsicht die Seeverversicherung in zwei Schritten fester in den Griff genommen hat. Im ersten Schritt wurde die Seeverversicherung, nun als Teil der Transportversicherung begriffen, insoweit der Aufsicht unterstellt, als sich ihr Geschäftsergebnis auf die von einem Sachversicherer betriebenen weiteren Versicherungszweige nachteilig auswirken konnte. Die sogenannten reinen Transportversicherer, die nur diesen Zweig betrieben, blieben weiterhin auch von dieser finanziellen Aufsicht frei. Da die Aufsicht nur die Geschäftsergebnisse betrachtete, konnten die Seeverversicherer nach wie vor Bedingungen und Prämien mit ihren Kunden frei aushandeln.

Daran hat auch der zweite Schritt nichts geändert. Hier tritt zum erstenmal das wirtschaftliche Zusammenwachsen der EG in unseren Blick. Mit der Niederlassungsrichtlinie von 1973 hat die EG auch die Transportversicherung der fachlichen Aufsicht unterstellt, hat die Versicherer aber von der Pflicht befreit, Bedingungen und Tarife für die Transportversicherung der Aufsichtsbehörde vorzulegen.⁷⁾ Mit diesem Kompromiß zwischen verschiedenen nationalen Aufsichtssystemen der EG-Mitgliedstaaten ist die Gestaltungsfreiheit der Seeverversicherer für ihr Vertragsrecht nicht angetastet worden.

5. Zusammenfassung

Ziehen wir nun das Fazit unserer Bestandsaufnahme: die deutsche Seeversicherung lebt weiterhin in einem offenen System, dessen Randbedingungen ein Minimum zwingender Gesetzesregeln, zurückhaltende Fachaufsicht und internationaler Wettbewerb sind. Diese letzte Bedingung ist noch zu erläutern: die Seeversicherung ist von jeher internationalem Wettbewerb ausgesetzt, die Kaskoversicherung nach der Art des Risikos und der Einfachheit der Vertragsverwaltung mehr als die Warenversicherung; diese zwingt in ihrer wichtigsten Form, der laufenden Versicherung, zu soviel Detailarbeit, daß die Versicherten den nationalen Markt und damit die räumliche Nähe zu ihrem Versicherer vorziehen. Wegen des internationalen Wettbewerbs stand auch bei den Verhandlungen über die neuen DTV-Kasko-Klauseln zur Diskussion, sich den englischen Bedingungen anzunähern, um die Prämien beider Märkte bei nahezu gleichen Bedingungen sicherer vergleichen zu können. Dies haben aber auch die Vertreter der deutschen Reeder abgelehnt, um dem deutschen Markt eine eigenständige Bedingungsgrundlage zu erhalten. Auf diese Eigenständigkeit werden wir in anderem Zusammenhang noch eingehen.

Die Seeversicherung ist in ihrer rechtlichen Grundlage nach wie vor von der Binnenversicherung unabhängig. Sie ist zwar auch Sachversicherung und Schadenversicherung wie einige Zweige der Binnenversicherung, enthält in der Kaskoversicherung das Haftpflichtelement des Kollisionsersatzes ⁸⁾, das uns noch näher beschäftigen wird; dennoch sind die Vorschriften des VVG über die Sach- und Haftpflichtversicherung nach § 186 VVG auf die Seeversicherung weiterhin nicht anzuwenden.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß die Seeversicherung zugleich Transportversicherung ist und das VVG auch einen Teil der Transportversicherung regelt (§§ 129-148).

Als Transportversicherung verstehen wir die Versicherung von Gütern oder Transportmitteln gegen die Gefahren des Transports oder der Transportbereitschaft.⁹⁾ Das VVG hat sich in den §§ 129-148 auf die Binnentransportversicherung beschränkt, auf die Binnenwaren- und die Flußkaskoversicherung. Der diese Sparte mit der Seeversicherung einigende Begriff der Transportversicherung führt die Rechtsregeln beider Sparten nicht zusammen. Das System getrennten See- und Binnenversicherungsrechts unter zurückhaltender Fachaufsicht bleibt also offen für die weitgehend freie Gestaltung des Seeversicherungsrechts.

III. Ausländische Systeme

Bevor wir uns den Entwicklungen zuwenden, die der Gesetzgebung in HGB, VAG und VVG gefolgt sind, wollen wir einen kurzen Blick darauf werfen, wie die Seeversicherung in ausländische Rechtssysteme eingeordnet ist. Es soll nur ein kurzer Blick sein, weil es hier allein um Systeme, nicht um Rechtsinhalte geht.

Sechs verschiedene Systeme können wir unterscheiden:

1. Staaten, die nur die Seeversicherung geregelt haben; zu nennen ist England.
2. Staaten, die nur die Binnenversicherung geregelt haben; zu nennen ist Österreich.
3. Staaten mit einheitlichem Versicherungsvertragsrecht für die See- und Binnenversicherung; anzuführen sind die skandinavischen Staaten und die Schweiz.
4. Staaten mit zusammenfassenden Handelsrechtskodifikation-

nen unter Einschluß der Binnenversicherung, die getrennt davon die Seeversicherung mit dem Seerecht geregelt haben mit Verweisungen auf die Binnenversicherung; zu erwähnen sind Belgien, Griechenland und Japan.

5. Staaten mit zwei aufeinander verweisenden Gesetzen über die See- und die Binnenversicherung; zu nennen sind Mexiko und die UDSSR.
6. Staaten mit zwei nicht aufeinander verweisenden Gesetzen über die See- und die Binnenversicherung; anzuführen sind Frankreich und Italien. ¹⁰⁾

Ein erster Schluß ist aus dieser Vielheit schnell gezogen: wer sich neu der Frage stellt, wo er sein Seeversicherungsrecht einordnen soll, wird sich schwer entscheiden können. Ein zweiter Schluß liegt auch nahe: daß nämlich unser systematischer Ansatz schon angesichts der bunten Palette der Systeme nicht abwegig erscheint, daß also auf den ersten Blick nichts uns nahelegt, unsere Ordnung zu ändern. Hier wollen wir es bei diesen Schlüssen bewenden lassen. Erst wenn wir die Neuentwicklungen betrachtet haben, wollen wir die Systemfrage wieder aufgreifen.

IV. Neue Entwicklungen

Bislang haben wir vorwiegend das Recht der Seeversicherung betrachtet. Wenn wir uns nun auf unsere Ausgangsfrage besinnen, ob ein neues Gesetz für die Seeversicherung angezeigt ist, müssen wir uns zuvor fragen, wo die Seeversicherung in Deutschland heute steht.

Wir sahen schon, daß die Seeversicherung von den Transportversicherern betrieben wird, also gemeinsam mit den anderen

Zweigen der Transportversicherung, der Binnenwaren- und Flußkaskoversicherung, der Verkehrshaftungsversicherung, teilweise auch mit der Luftfahrtversicherung. Diese beiden Zweige sind neu in unserer Betrachtung; deshalb wollen wir sie kurz schildern.

1. Verkehrshaftungsversicherung

Die Verkehrshaftungsversicherung übernimmt das Haftungsrisiko des Beförderungsunternehmers im Straßenverkehr - im Güternah- und -fernverkehr, im Möbelverkehr, auch des Spediteurs als Vermittlers, ohne daß wir auf die sattsam bekannten versicherungstechnischen Besonderheiten der Speditionsversicherung eingehen wollen. Sie hat sich entwickelt als ein Schutz der Interessen des Ladungseigentümers, der wegen geringeren Umfangs billiger ist als eine Warentransportversicherung. Aus diesem geschichtlichen Grund wird die Verkehrshaftungsversicherung in den Transportversicherungsabteilungen der Kompositversicherer bearbeitet; das für die EG vereinheitlichte Aufsichtsrecht rechnet sie jedoch nicht der Transportversicherung zu.¹¹⁾ Hier begegnet uns also eine Haftpflichtversicherung, die - im Gegensatz zu der Kollisionshaftung in der Seekaskoversicherung - nur von der Assekuranz, nicht dagegen vom Gesetz der Transportversicherung zugerechnet wird. Das deutsche Aufsichtsrecht nimmt aber auf diese Einstellung der Assekuranz Rücksicht, indem es die Verkehrshaftungsversicherer ausdrücklich von der Pflicht zur Vorlage von Bedingungen und Tarifen befreit (§ 5 VI VAG). So ist eine praktikable Zwischenlösung gefunden für einen Zweig, der allein aus Haftpflichtelementen besteht.

2. Luftfahrtversicherung

Die Luftfahrtversicherung setzt sich aus drei Sparten zusam-

men: Haftpflicht, Unfall und Kasko. Sie hat sich mit der Luftfahrt und ihrem Recht entwickelt. Das Luftverkehrsgesetz von 1922 schreibt dem Luftverkehrsunternehmer vor, eine Haftpflichtversicherung zu nehmen, auf die die Vorschriften über die Pflichthaftpflichtversicherung anzuwenden sind, ferner eine Unfallversicherung für die Passagiere und für das fliegende Personal (§§ 43, 50, 55). Wir finden hier insofern eine Parallele zur Seeversicherung, als diese im Gesetz bei der Materie angeordnet ist, aus der die zu versichernden Wagnisse stammen. Der Unterschied liegt darin, daß es sich hier um Haftpflicht- und Unfallversicherung handelt, also um Zweige, die im VVG geregelt sind.

Die Luftkaskoversicherung findet keine Grundlage im Gesetz. Sie hat sich - ähnlich wie die Seekaskoversicherung - aus der Konzentration von Werten in den Luftfahrzeugen und der Notwendigkeit gebildet, diese Werte auch im Interesse von Kreditgebern zu sichern. Da sie ganz überwiegend im Pool der meisten deutschen Erstversicherer betrieben wird wegen der geringen Stückzahl von Luftfahrzeugen, war die Einheitlichkeit der Versicherungsbedingungen die zwangsläufige Folge. Auch hier sichert der internationale Wettbewerb den Einfluß der Versicherungsnehmer auf den Inhalt der Bedingungen. Wir werden uns danach der Frage noch zu stellen haben, ob ein neuer systematischer Ansatz die See- und Luftfahrtversicherung zusammenfassen sollte. Zuvor wollen wir uns aber zwei Materien zuwenden, die der Seeversicherung schon heute näher stehen.

3. P & I - Versicherung

Da ist zuerst die P & I - Versicherung. Für den Reeder gehört sie zum notwendigen Instrumentarium, weil sie ihn vor hohen Risiken schützen soll, die der Schifffahrtsbetrieb mit sich bringt. Sie ist in erster Linie eine Haftpflichtversicherung, enthält aber - in unserer Systematik gedacht - noch weitere Elemente.

Entstanden ist sie deswegen, weil - im Gegensatz zu Deutschland - viele andere Seeverversicherungsmärkte in der Kaskoversicherung dem Reeder keinen Schutz gegen die Haftung aus Kollisionen boten. Als der dominierende englische Versicherungsmarkt sich entschloß, mit der Running Down Clause den Reedern solchen Schutz doch zu gewähren, beschränkte er ihn auf drei Viertel des Kollisionsersatzes, um die Sorgfalt der Reeder in der Verhütung von Kollisionen zu schärfen. Da vielen Reedern dieser Schutz nicht ausreichte, griffen sie zur Selbsthilfe, gründeten - in deutschen Begriffen gesprochen - Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit, um ihre Haftungsrisiken zu decken.

Diese Gegenseitigkeitsvereine, im englischen Sprachbereich Protection and Indemnity Clubs, wuchsen und übernahmen weitere Risiken, vorwiegend Haftpflichtrisiken, die dem Reeder aus dem Schiffahrtsbetrieb erwachsen - Haftung für Schäden, die die Besatzung anrichtet, Kollisionen nicht nur mit Schiffen, sondern auch mit festen oder schwimmenden Gegenständen einschließlich Ölverschmutzung und Wrackbeseitigung, Haftung für Unfälle, die an Bord des Schiffes oder außerhalb beim Umschlag der Ladung entstehen, Ladungsschäden, weitere Risiken wie Kosten für die Besatzung, so Heimschaffungs- und Substitutionskosten, Lohnfortzahlung bei Totalverlust, Reparaturunfähigkeit oder -unwürdigkeit des Schiffes, Kosten und Gewinnentgang bei Landung von blinden Passagieren, Flüchtlingen oder Kranken, Lebensrettungskosten, Geldstrafen gegen den Reeder oder die Besatzung, Quarantänekosten, Ausfall von Havarie grosse-Beiträgen oder ihr teilweiser Nichtersatz durch Kaskoversicherer, Schadenermittlungskosten und Rechtsverfolgungskosten. Ein buntes Bild, in dem aber die Haftpflichtelemente eindeutig überwiegen nach Zahl und wirtschaftlichem Gewicht, die Vermögensschaden- und Rechtsschutzelemente also in der Bedeutung zurücktreten.

Ein Kenner der Materie mag sich hier fragen, warum wir die P & I - Versicherung in unserem Zusammenhang behandeln, da

doch die Clubs in England und Skandinavien konzentriert sind und wir in Deutschland nur einen Club für kleinere Tonnage haben. Schon dieser eine in Deutschland bestehende Club gibt einen Hinweis für die Antwort auf diese Frage. Es ist rechtlich zulässig, die P & I - Versicherung in Deutschland zu betreiben, und eine Rechtsform hierfür ist nicht vorgeschrieben. Die deutschen Transportversicherer könnten ebenso wie die ausländischen Clubs die P & I - Versicherung anbieten. ¹²⁾ Das Versicherungsvertragsrecht und das Versicherungsaufsichtsrecht stehen dem nicht im Wege.

Für das Versicherungsvertragsrecht läßt sich das schon aus dem HGB entnehmen (§ 820 II Nr. 7). Das HGB hatte aus der Praxis des Versicherungsmarktes den Einschluß der Kollisionshaftung in die Kaskoversicherung übernommen. Von dort hat dies Haftpflichtelement Eingang in die ADS gefunden (§ 78). Auf diese Haftpflichtversicherung sind wegen der eindeutigen Vorschrift des § 186 VVG die Regeln über die Haftpflichtversicherung nicht anzuwenden, allenfalls analog zur Ausfüllung von Lücken. ¹³⁾ Daneben wird eine Kollisionsexcedentenversicherung angeboten für den Fall, daß der Versicherungsschutz unter der Kaskopolicy, begrenzt mit der Versicherungssumme, der Höhe nach nicht ausreicht. Diese Excedentenversicherung ist eine reine Haftpflichtversicherung, beurteilt sich aber ausschließlich nach Seeversicherungsrecht. ¹⁴⁾ Weiter: die Vorschrift des HGB, die den Versicherer von den Schäden befreit, die daraus entstehen, "daß der Reeder für den durch eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten zugefügten Schaden haften muß" (§ 821 Nr. 1 zweite Alternative), gehört nicht zu den zwingenden Normen. ¹⁵⁾ Schon nach dem HGB konnte also der Seeversicherer neben der Kollisionshaftung dem Reeder weitere Haftungsrisiken abnehmen.

Wenn die ADS dagegen nur die Kollisionshaftung einschlossen, geschah dies, weil die Versicherer die Kollisionshaftung als zu weitgehend empfanden, die Reeder dagegen den Einschluß von Kollisionen mit festen und schwimmenden Gegenständen be-

gehrten - 16) nur diesen, nicht etwa auch die Haftung für Ladungsschäden, von der sie sich zu jener Zeit, vor Schaffung der Haager Regeln, noch weitgehend freizeichnen konnten. Die Haftung des Reeders aus dem Schiffahrtsbetrieb, wie sie die P & I - Versicherung heute deckt, ist so eng dem Seerecht, ihre Versicherung damit dem Seeversicherungsrecht verbunden, daß es sich verbietet, auf sie die Vorschriften des Binnenversicherungsrechts anzuwenden, insbesondere den Abschnitt des VVG über die Haftpflichtversicherung. Selbst wenn man zu der gegenteiligen Ansicht käme, wäre damit der Betrieb der P & I - Versicherung in Deutschland nicht verhindert, sondern nur in bestimmte rechtliche Bahnen gelenkt. Die Erfahrungen mit der Aufsicht ermutigen zu der Annahme, daß auch unter solchen Vorzeichen eine praktikable Lösung zu finden wäre.

Das Aufsichtsrecht gibt einen weiteren Fingerzeig für die Zulässigkeit der P & I - Versicherung. In der Anlage zur Niederlassungsrichtlinie der EG, demzufolge auch in der neuen Anlage zum VAG, wird der "See- und Transportversicherung" auch die "See-, Binnensee- und Flußschiffahrtshaftpflicht" zugerechnet (A 12, B b) und diese beschrieben als "Haftpflicht aller Art (einschließlich derjenigen des Frachtführers), die sich aus der Verwendung von Flußschiffen, Binnenseeschiffen und Seeschiffen ergibt." Auch für sie brauchen die Versicherer der Aufsichtsbehörde Bedingungen und Tarife nicht vorzulegen (§ 5 VI VAG). Wir dürfen daraus schließen, daß die P & I - Versicherung auch von deutschen Versicherern betrieben werden darf, seien sie nun als AG oder VVaG verfaßt. Wenn bislang nur ein VVaG hiervon Gebrauch gemacht hat, so sind nicht Rechtsgründe, sondern solche des Marktes ausschlaggebend gewesen.

Eine neue Stimme aus dem Schrifttum gibt der deutschen Assekuranz Anregungen für die P & I - Versicherung. Janzen ¹⁷⁾ stellt sich im ersten Teil seiner bemerkenswerten Hamburger Dissertation der Aufgabe, den Personenkreis eindeutig abzu-

grenzen, für dessen Verschulden der Reeder nach dem Seerecht einstehen muß; im zweiten Teil entwickelt er die Vorstellung, ein P & I - Versicherungsschutz könne von den deutschen Kaskoversicherern in der Kaskopolicy geboten werden. Diese Idee mögen die deutschen Kaskoversicherer als Herausforderung begreifen, auch wenn sie dabei dem Einwand begegnen müssen, sie seien im Gegensatz zu den P & I Clubs am Gewinn interessiert. Freilich mag dabei der bislang zwischen Warenversicherern und Clubs im Regreßwege ausgetragene Interessenausgleich weithin zum Inschlaggeschäft geraten.

4. Offshore-Versicherung

Nachdem wir lange bei der P & I - Versicherung verweilt haben, wollen wir in Kürze die jüngste Versicherungsform betrachten, die schon von der geographischen Lage ihres Gegenstandes in die Nähe der Seeversicherung gehört: die Versicherung von Anlagen, mit denen Erdöl aus dem Meeresboden gefördert, gelagert und befördert wird, also Bohrinnseln, Tanks und Rohrleitungen. Die Nähe zur Seeversicherung beginnt mit dem Bau von solchen Anlagen, der dem Bau von Seeschiffen ähnelt, setzt sich fort mit der Beförderung zum Einsatzort, der der Überführung von schwimmenden Objekten nahekommt - beide Risiken rechnet die Assekuranz traditionell zur Kaskoversicherung - und endet mit dem Einsatz auf hoher See, wo die Anlage als fester oder schwimmender Gegenstand ein Kollisionsrisiko darstellt. Hinzu treten freilich stationäre Risiken aus dem Betrieb und seiner Unterbrechung, Risiken, die in der Sprache der Binnenversicherung, der Feuer- und Maschinenversicherung sowie der Haftpflichtversicherung zuzurechnen sind, letzteres wegen der Gefahr der Gewässerverschmutzung durch unkontrolliert austretendes Öl.

Dieser Zweig der Versicherung, in dem es um ungewöhnlich hohe Werte geht, wird bislang allein auf der Grundlage von

Versicherungsbedingungen betrieben, für die namentlich ein englisches Modell Pate gestanden hat. Bohrungen im deutschen Teil der Nordsee, dem sogenannten Entenschnabel, haben bislang keine förderungswürdigen Ölvorkommen ergeben. Daher ist es nicht wahrscheinlich, daß Offshore-Versicherung in absehbarer Zeit auf deutscher Rechtsgrundlage betrieben werden wird. Ihre Einordnung in ein deutsches System des Versicherungsrechts kann daher kein aktuelles Anliegen sein. Wir können von diesem Exkurs aber zwei Überlegungen in unsere weiteren Gedanken einbeziehen: die nächste Stufe in der Eroberung des Meeresbodens wird der Meeresbergbau sein, und hier mögen die deutschen Rohstoffinteressen und die bisherigen Versuche einen Ansatz für eine deutsche Versicherungsform geben. Ferner zeigt das Beispiel der Offshore-Versicherung den Vorzug eines offenen Systems, das den Interessenten erlaubt, neuen Boden mit dem Hilfsmittel des Vertragsrechts zu gewinnen. Diese Ansicht scheint auch unsere Aufsichtsbehörde zu teilen; sie rechnet die Offshore-Versicherung trotz der gewichtigen stationären Risiken der Transportversicherung zu. Würde die Offshore-Versicherung in Deutschland aufgenommen, brauchten die Versicherer also die Bedingungen der Aufsichtsbehörde nicht zur Genehmigung vorzulegen (§ 5 VI VAG).

5. Europäische Integration

Wir haben uns bisher gefragt, wo die deutsche Seeversicherung heute steht angesichts neuer, verwandter Versicherungsformen. Das nötigt uns, unser Augenmerk auch auf internationale Bewegungen zu lenken. Im Vordergrund steht dabei für uns als Mitgliedstaat der EG die europäische Integration. Sie soll sich nicht auf das Aufsichtsrecht beschränken; vielmehr zielt sie auch darauf, das Versicherungsvertragsrecht anzugleichen, damit Versicherungsnehmer und Versicherer im Gemeinsamen Markt gleichermaßen mit ihren Rechten

und Pflichten vertraut sind. Dies gilt nach dem Richtlinien-vorschlag zur Koordinierung des Versicherungsvertragsrechts, den die EG-Kommission dem Rat am 10.7.1979 vorgelegt hat, jedoch nicht für die See-, Luftfahrt- und Transportversicherung. ¹⁸⁾ Die Kommission begründet die Ausnahme mit dem internationalen Charakter der Transportrisiken und der herkömmlichen Vertragsfreiheit der Parteien. Die EG-Kommission befürwortet also ein System, das das Recht der Seeversicherung von dem der Binnenversicherung trennt, mit unserem demnach insoweit übereinstimmt.

Dem erfahrenen Seeversicherer wird die Begründung der EG-Kommission auf Anhieb einleuchten. Lassen Sie uns einen Blick auf die Praxis des deutschen Seeversicherungsmarktes werfen, um festzustellen, ob sich die Argumente der Kommission als richtig erweisen. Dabei geht es nur um die Rechtswahl durch die Parteien des Versicherungsvertrages, denn die Vertragsfreiheit haben wir schon sattsam behandelt.

In der Seekaskoversicherung haben sich die deutschen Versicherer daran gewöhnt, ausländischen Kunden die englischen Standardbedingungen anzubieten. Die Versicherer haben sich daher schon lange damit vertraut gemacht, wie diese Bedingungen auszulegen und anzuwenden sind, namentlich wenn es Schäden zu regulieren gilt. Sie haben sich auch schon lange darin geübt, sich an Kaskopolicen zu beteiligen, denen ausländische Bedingungen zugrundeliegen - keineswegs nur die englischen - und die von einem ausländischen Versicherer geführt werden. Schwierigkeiten hieraus sind mir nicht bekannt geworden.

In der Warenversicherung liegen ähnliche Erfahrungen vor. Häufig schreiben Banken, die den Außenhandel finanzieren, in Akkreditiven Versicherungsschutz nach englischen Standardbedingungen vor, den Institute Cargo Clauses All Risks. Das mag aus traditioneller Übung und in Unkenntnis dessen geschehen, daß die ADS Güterversicherung 1973 in manchen Punk-

ten für den Versicherungsnehmer und damit für die finanzierende Bank günstiger sind. So kommt es nicht eben selten vor, daß in Zertifikaten, ausgestellt unter einer laufenden Police auf Basis deutscher Bedingungen, die Institute Cargo Clauses zur Vertragsgrundlage gemacht werden. Schwierigkeiten können dann entstehen, wenn sich die Antwort auf Deckungsfragen nicht den englischen Bedingungen allein entnehmen läßt. Der führende ADS-Kommentar erwähnt diese Praxis und erklärt typische ausländische Klauseln für anwendbar.¹⁹⁾ Damit allein sind die genannten praktischen Probleme jedoch nicht gelöst. Soll der deutsche Versicherer nun die Institute Cargo Clauses aus dem Marine Insurance Act auslegen oder ist er auf die ADS verwiesen? Namentlich aus Anlaß der Umleitung von Schiffen unter billigen Flaggen bei Zahlungsschwierigkeiten des Charterers gegenüber dem Reeder haben sich solche Probleme ergeben. Sie sind jedoch, soweit ersichtlich, pragmatisch gelöst worden, ohne die Gerichte anzugehen. Damit bleibt die hier interessierende Rechtsfrage offen. Allein die Tatsache solcher pragmatischen Lösung läßt erkennen, wie berechtigt die Einsicht der EG-Kommission ist, dem Seeverversicherer und seinem Kunden die Wahl des anzuwendenden Rechts freizustellen.

6. Reformbestrebungen der UNCTAD

Eine weitere internationale Entwicklung gibt uns zu bedenken, wie sich die Seeverversicherung entwickeln mag. Die UNCTAD hat sich eine Reform des Seeverversicherungsrechts zur Aufgabe gemacht in der Absicht, ein Übergewicht der Industriestaaten zugunsten der Entwicklungsländer mit ihrer wachsenden Assekuranz abzubauen. Sie sieht im Seeverversicherungsrecht, dargestellt an der englischen Regelung, also vorwiegend an Allgemeinen Versicherungsbedingungen, den Institute Time Clauses Hulls für die Kaskoversicherung und den Institute Cargo Clauses für die Warenversicherung, ein Ungleichgewicht zu-

gunsten der Versicherer. Neue Bedingungen sollen nach ihrer Absicht ausgearbeitet werden, die die Interessen beider Vertragsparteien angemessen gegeneinander austarieren. 20) Die IUMI, der Internationale Transport-Versicherungsverband, hat sich bereit erklärt, den in ihr repräsentierten Sachverständigen in solche Beratungen einzubringen. Auch das CMI, unsere Dachorganisation, erfahren im Interessenausgleich bei internationaler Rechtsvereinheitlichung, ist willens, sich an solchen Arbeiten zu beteiligen; im Auftrag des Executive Committee habe ich mich zu den Plänen der UNCTAD gutachtlich geäußert.

Wir können das Ergebnis der gewiß mehrjährigen Arbeiten in Ruhe abwarten und dabei auf unsere Erfahrung verweisen, gesammelt im Zusammenwirken von Versicherungsnehmern und Versicherern bei der Schaffung neuer Seeverversicherungsbedingungen. Der anfängliche Wunsch der UNCTAD nach einer internationalen Konvention über das Seeverversicherungsrecht ist zugunsten der Arbeit an Musterbedingungen zurückgestellt. Die Arbeiten am Projekt der UNCTAD brauchen daher unsere systematischen Überlegungen nicht zu beeinflussen. Über den Inhalt etwaiger Musterbedingungen läßt sich noch nichts sagen. So brauchen wir nur die Offenheit unseres Systems zu erhalten, um uns auf die Ergebnisse der UNCTAD einzustellen, wenn wir wollen.

V. Ein neues Gesetz für die Seeverversicherung?

Wir haben nun den Bogen ausgeschritten mit unseren Gedanken darüber, wie das Seeverversicherungsrecht heute geordnet ist und was sich in der Seeverversicherung und neben ihr neu entwickelt hat. Damit ist der Blick frei für die Antwort auf unsere Frage: ein neues Gesetz für die Seeverversicherung?

1. Systematischer Ansatz

Systematisches Denken mag es nahelegen, eine neue Ordnung zu entwerfen, die das ganze Versicherungsrecht zusammenfaßt, für See-, Luftfahrt- und Binnenversicherung, die Seeverversicherung unter Einschluß von P & I - und Offshore-Versicherung. Was wäre damit gewonnen außer ästhetischer Befriedigung systematischen Geistes? Können wir feststellen, daß einer der erwähnten Teile des Versicherungsrechts seinen Aufgaben nicht gerecht wird? Wo ist Mißvergnügen der Versicherungsnehmer, wenn sie die rechtliche Ordnung ihrer Versicherungsverträge entscheidend mitgestalten? Das galt freilich lange nicht für die Zweige der Binnenversicherung, wie Gärtner in seinem geistvollen Werk über das Privatversicherungsrecht nicht müde wird zu betonen. ²¹⁾ Unter der Geltung des AGBG hat jedoch die Versicherungsaufsicht dem Verbraucherschutz mehr Augenmerk geschenkt. Warum aber hat das AGBG die See- und Luftfahrtversicherer und ihre Kunden nicht berührt? Würde der Gesetzgeber die Interessen der Versicherungskunden so genau kennenlernen, wie sie sie kennen, und entsprechend respektieren? Ein Blick auf die Gesetzesflut aus Bonn erweckt Skepsis wegen der Qualität der Gesetze. Warum also aus ästhetischen Gründen das weggeben, was derzeit offenbar der Assekuranz wie ihren Kunden zusagt?

Auch ein kleinerer Wurf, der nur die Seeverversicherung mit der Binnentransportversicherung zur Transportversicherung zusammenfaßt, würde nicht überzeugen. Die Luftkaskoversicherung würde dazugehören, läßt sich aber aus dem Verbund mit der Haftpflicht- und Unfallversicherung nicht lösen - aus versicherungstechnischen Gründen. In freier Wirtschaftsordnung wird die Luftfahrtversicherung wegen der geringen Stückzahl der zu versichernden Luftfahrzeuge im Pool betrieben, jeweils Haftpflicht, Unfall und Kasko, und die Risikostreuung im Rückversicherungswege ist nur zu erreichen, wenn die drei Zweige der Luftfahrtversicherung zusammengefaßt sind. Sie ist auf ihr Transportmittel und seine Besonderheiten ebenso zuge-

schnitten wie die Seeverversicherung auf das Seeschiff und die Gefahren der Seefahrt, wie auch das Binnentransportrecht auf Fluß, Schiene und Straße. Ein neuer systematischer Ansatz leuchtet also auch dann nicht ein, wenn man Zweifel an der Begabung unserer Zeit für große systematische Würfe in der Gesetzgebung beiseite schiebt.

2. Gesetzesrecht und Vertragsrecht

Ein neues Gesetz würde auch das bisher offene System in Frage stellen, jedenfalls wenn es die Vertragsfreiheit beschnitte; das aber wäre in der Binnenversicherung in den Massensparten kaum zu vermeiden, man denke nur an die Kraftfahrt- und Hausratversicherung. Was könnte gewonnen werden ohne Einschnitt in die Vertragsfreiheit? Das Seerecht, das Luftrecht sind raschem Wandel unterworfen, streben nach internationaler Rechtsvereinheitlichung, die hier und da in Teilen gewonnen wird, die auch modernisiert, veränderten Verhältnissen angepaßt werden muß - denken Sie an die Reederhaftungsabkommen von 1957 und 1976, an die Haager Regeln von 1924 und das Brüsseler Protokoll, die Visby Regeln von 1968, gar an die Hamburg Rules von 1978 oder die York-Antwerp Rules von 1924, 1950 und 1974. Auf solchen Wandel muß der Versicherungsmarkt im Interesse beider Vertragspartner schnell reagieren können, darf nicht gezwungen werden, auf den Arbeitstakt des Gesetzgebers zu warten, der nach unserer Erfahrung im schlimmsten Fall 15 Jahre lang sein kann. ²²⁾ So lange wären die ausländischen Wettbewerber im Vorteil; welcher Gesetzgeber will das verantworten? Schon diese Bedenken sprechen gegen ein neues Gesetz für die Seeverversicherung.

Fügen wir diesen pragmatischen, am Versicherungsgeschäft und -markt orientierten Überlegungen noch einen juristischen Gedanken an: Der Versicherungsvertrag ist ein besonderes Schuldverhältnis. Wie Gärtner in seinem schon erwähnten Buch

zeigt, ist der Versicherungsvertrag nicht so spezifisch und andersartig als andere besondere Schuldverhältnisse, daß er nicht in den besonderen Teil des Schuldrechts im BGB hinein-gepaßt hätte oder noch heute hineinpassen würde.²³⁾ Nimmt man Gärtners bereits erwähnte Ansicht hinzu, weder im VVG noch in der Aufsichtspraxis sei bisher Verbraucherschutz in nennenswertem Umfang getrieben worden,²⁴⁾ so gewinnen wir gleich zwei Argumente gegen ein neues See- und Binnenversicherungsgesetz. Die Seeversicherung wird immer zwischen Kaufleuten abgeschlossen, findet also ihre Ordnung systematisch besser im HGB als in der Nähe des BGB oder gar im BGB. Verbraucherschutz braucht der Seeversicherte sich vom Gesetzgeber nicht erst anbieten zu lassen, er hat ihn sich dank Vertragsfreiheit und Wettbewerb längst genommen.

3. Ein neues Gesetz nur für die Seeversicherung?

Damit bleibt die Frage, ob die Seeversicherung allein in einem neuen Gesetz neu geordnet werden sollte. Auch hierfür fehlen überzeugende Gründe. Von der europäischen Integration des Versicherungsvertragsrechts ist die Seeversicherung - wie wir bereits gesehen haben - ohnehin ausgenommen. Den Ideen der UNCTAD für neue Standardbedingungen in der Seeversicherung - falls sie je zustandekommen und dann von den nationalen Versicherungsmärkten angenommen werden - würden wir vorgreifen. Weder Seeversicherte noch Seeversicherer rufen nach einem neuen Gesetz. Die Rechtsprechung erhält wenig Geschäft aus der Seeversicherung, weil man sich meist lieber verständigt. Alles spricht dagegen, den Gesetzgeber anzurufen.

Schleppen wir totes Recht weiter, wenn wir die Vorschriften des HGB über die Seeversicherung beibehalten, sie auch dann beibehalten, wenn das Seerecht oder gar größere Teile des HGB modernisiert werden? Das Seeversicherungsrecht des HGB

ist zwar überwiegend tot; Lebenszeichen kann es nur noch durch die drei nicht in die ADS übernommenen zwingenden Vorschriften ²⁵⁾ sowie dadurch von sich geben, daß § 147 VVG seine Normen auf kombinierte Land- und Seereisen angewendet sehen will; das gilt freilich nur, soweit nicht die ADS vereinbart sind, in der Praxis also höchst selten. ²⁶⁾ Dagegen dürfen wir uns nicht über die Lebendigkeit dieser Normen täuschen lassen, wenn der BGH in Deckungsprozessen gegen Gilden auf sie verweist, die als VVaG in der Seekaskoversicherung kleiner und mittlerer Tonnage tätig sind; ²⁷⁾ die Bedingungen der Gilden verweisen nämlich ergänzend auf die ADS. Wir müssen also resümieren, daß die praktische Bedeutung des Seeversicherungsrechts im HGB gering ist.

Genügt das, um diese Normen aufzuheben? Der Gewinn für den Gesetzgeber läge darin, daß er einen veralteten Bestand nicht mehr zu pflegen brauchte. Freilich hat ihn diese Pflege noch keine arge Mühe gekostet. In nahezu 120 Jahren hat er sich nur dreimal zu bemühen brauchen: anlässlich der Kodifikation des Binnenversicherungsrechts im VVG 1908, ²⁸⁾ bei Einarbeitung der Haager Regeln 1937 ²⁹⁾ und im Seerechtsänderungsgesetz von 1972 ³⁰⁾.

Dieser Arbeitersparnis bei etwaigen künftigen Gesetzen stünde ein großer Arbeitsaufwand für eine Reform des Seeversicherungsrechts gegenüber. Selbst wenn man behutsam vorginge und nur die ADS in das HGB übernehme, um das überholte Gesetzesrecht durch das geltende Vertragsrecht zu ersetzen, entginge man der Pflege überholter Normen nicht vollends. Dazu sei nur erinnert an das geschilderte Verhältnis der ADS Güterversicherung 1973 und der DTV-Kasko-Klauseln 1978 zu den ADS. Das Vertragsrecht folgt den Bedürfnissen des Marktes und löst sich dementsprechend von dispositivem Gesetzesrecht.

Darin wird man das zwangsläufige Schicksal seeversicherungsrechtlicher Gesetznormen in Deutschland nach geschichtlicher Erfahrung sehen müssen. Erinnern wir uns: das ADHGB von

1861 brachte die erste - und bislang einzige - Kodifikation des Seeversicherungsrechts für Deutschland. Es brachte die Abkehr vom "Allgemeinen Plan hamburgischer See-Versicherungen" von 1846 ³¹⁾, dem sich die Bremer ohnehin nicht angeschlossen hatten, an dessen Stelle sie die "Versicherungsbedingungen der Bremischen See-Versicherungs-Gesellschaften" von 1854 gesetzt hatten. ³²⁾ Nur sechs Jahre nach dem Inkrafttreten des ADHGB wurden "Allgemeine Seeversicherungsbedingungen" geschaffen, die sich vom ADHGB lösten. Was wird man sich danach von einem neuen Seeversicherungsgesetz an Bestandsfestigkeit erhoffen dürfen, das wegen des internationalen Wettbewerbs in der Seeversicherung überwiegend dispositiv gestaltet sein müßte?

Richten wir unsere Gedanken noch einmal auf die Verbindung von Seerecht und Seeversicherungsrecht. Wo immer das Seerecht geändert wird, fragen sich die am seewärtigen Güterverkehr interessierten Wirtschaftskreise, ob neue Gefahren sie treffen und wie sie sich dagegen sichern, genauer: versichern können. Als aktuelle Beispiele brauchen wir nur an das geplante internationale Abkommen über gefährliche Ladung, an den Kampf um die Hamburg Regeln oder an die geplante Konvention über den multimodalen Transport zu denken. Jede Änderung des Seerechts wird sich im Seeversicherungsrecht auswirken und das Vertragsrecht vom Gesetzesrecht entfernen. So läßt sich folgern, daß der Aufwand einer Reform des Gesetzesrechts in der Seeversicherung nicht lohnt.

Lenken wir unsere Gedanken noch einmal zurück zu dem Blick über den Zaun, der uns eine bunte Vielfalt der Systeme zeigte. Mit unserem System der Trennung von See- und Binnenversicherungsrecht, von weitreichender Vertragsfreiheit, die kräftiger internationaler Wettbewerb im Gleichgewicht der Interessen hält, mit wachsamer und einsichtiger Aufsicht sind wir nicht schlecht gefahren und auch international nicht in schlechter Gesellschaft. Freilich zeigt das Beispiel der skandinavischen Staaten, daß sich See- und Binnenversicherung

auch zusammen regeln lassen. Jedoch hat die EG-Kommission mit ihrem bereits erwähnten Richtlinienvorschlag unserem getrennten System den Vorzug gegeben und damit allen etwaigen Reformideen in Deutschland die Richtung gewiesen. Wir behalten daher ein offenes System, das auf Herausforderungen des Marktes schnell reagieren kann. Soll und kann eine rechtliche Ordnung für Kaufleute in ihrem Geschäftsbetrieb mehr leisten?

Anmerkungen

- 1) Gesetz vom 30.5.1908, RGBI 307
- 2) Bruck-Möller, Kommentar zum VVG, Einleitung Anm. 4
- 3) Bruck-Möller, Einleitung Anm. 7
- 4) Enge u.a., Erläuterungen zu den ADS Güterversicherung 1973 und dazugehörigen DTV-Klauseln, Karlsruhe 1973
- 5) ADS Güterversicherung 1973, Ziff. 9.6.1.: "Diese Bestimmungen treten an die Stelle der Besonderen Bestimmungen über die Güterversicherung der ADS (§§ 80 bis 99)."
DTV-Kasko-Klauseln 1978 Ziff. 1: "Die DTV-Kasko-Klauseln gehen den ADS voran."
- 6) Ritter-Abraham, Kommentar zu den ADS, Einleitung Anm. 9
- 7) Art. 9 der Ersten Richtlinie des Rates zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) vom 24.7.1973, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 16.8.1973, S. 3; § 5 VI VAG in Verbindung mit der Anlage zum VAG Teil A Nr. 4-7 und 12
- 8) § 78 ADS, erweitert durch Ziff. 34 DTV-Kasko-Klauseln 1978
- 9) Ritter-Abraham, Einleitung Anm. 27
- 10) Bruck-Möller, Einleitung Anm. 77 ff.

- 11) Mudrack-Suppes, Erstes Durchführungsgesetz/EWG zum VAG, Berlin 1976, S. 122
- 12) Janzen, Die Haftung von Reeder und Seeverversicherer für durch Besatzung und Hilfspersonen verursachte Schäden, Karlsruhe 1978, S. 130
- 13) Ritter-Abraham, § 78 Anm. 15
- 14) Ritter-Abraham, § 78 Anm. 15
- 15) Sieveking, Das deutsche Seeverversicherungsrecht, § 821 Anm. 11 hält eine Vereinbarung, die die Haftung des Kaskoversicherers über den Kollisionersatz hinaus erweitert, für eine - zulässige - Haftpflichtversicherung
- 16) Ulrich, Allgemeine Deutsche Seeverversicherungsbedingungen, § 78 Anm. 1
- 17) Janzen, S. 129 ff.
- 18) Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung, Einleitung und Art. 1, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. C 190 vom 28.7.1979 S. 2 f.
- 19) Ritter-Abraham, Einleitung Anm. 16
- 20) UNCTAD, Dokument TD/B/C.4/ISL/27 + Add.1; Draft Resolution TD/B/C.4/ISL/L.52
- 21) Gärtner, Privatversicherungsrecht, 1976, S. 23 ff., 37 f.

- 22) Seerechtsänderungsgesetz vom 21.6.1972, BGBI I S. 966; mit diesem Gesetz ist das Brüsseler Reederhaftungsabkommen von 1957 in das deutsche Recht eingearbeitet worden.
- 23) Gärtner, S. 31
- 24) Gärtner, S. 23 ff., 37 f.
- 25) §§ 780, 811 b und 844
- 26) Schlegelberger, Seeversicherungsrecht, Vorbem. I
- 27) Vgl. als jüngstes Beispiel BGH VersR 1979, 861
- 28) Vgl. oben Anm. 1
- 29) Gesetz vom 10.8.1937, RGBI I S. 891
- 30) Vgl. oben Anm. 22
- 31) Ritter-Abraham, Vorbem. 5
- 32) Ritter-Abraham, Vorbem. 6

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 26 M ü n c h , Ingo von
Schiffahrtsfreiheit und Gewerkschaften, 1976
- Heft 27 W i l s o n , J. F.
The Risk of Time lost waiting for a Berth under a Charterparty, 1977
- Heft 28 A l b r e c h t , Hans-Christian
Aufhebung von Schiffbauverträgen, 1977
- Heft 29 L o o k s , Volker
Neuere Rechtsfragen bei der Wrackbeseitigung
- Heft 30 E r d m e n g e r , Jürgen
Seeschiffahrtspolitische Maßnahmen der EG, 1978
- Heft 31 S e i f f e r t , Wolfgang
Das Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR, 1978
- Heft 32 H e l m , Johann Georg
Aktuelle Fragen des deutschen Speditionsrechts, 1978
- Heft 33 L e c k s z a s , Manfred W.
Die Lehre des Forum non conveniens im amerikanischen Recht, 1978
- Heft 34 B a u e r , Karl-Heinz
Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes
im Seehandelsrecht, 1978
- Heft 35 W e d e l , Henning von
Der Passage-Vertrag und Passage-Bedingungen, 1979
- Heft 36 S c h m i d t , Karsten
Verantwortlichkeit für Ladungsschäden — Wege der neueren Rechtsprechung —,
1979
- Heft 37 A l b r e c h t , Hans-Christian
Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge, 1979
- Heft 38 H o o g , Günter
Deutsche Flaggenhoheit
- Heft 39 S c h ö n , Dr., Nikolaus
Praktische Aspekte des seerechtlichen Verteilungsverfahrens

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 11 Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds
zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, mit einem Beitrag von Rein-
hard G a n t e n , 1973
- Heft 12 Konvention der Vereinten Nationen über die Güterbeförderung zur See, 1978,
mit einem Beitrag von R o l f H e r b e r , 1978
- Heft 13 Die Konvention über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, 1976,
mit einem Beitrag von W a l t h e r R i c h t e r , 1978