

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

HEFT 66

Dr. Volker Looks

**Neuere Rechtsprechung zum Recht der
Gütertransport- und Kasko-Versicherung**

HAMBURG 1988

NEUERE RECHTSPRECHUNG ZUM RECHT DER
GÜTERTRANSPORT- UND KASKO-VERSICHERUNG

Vortrag

von

Dr. Volker Looks

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 15. März 1988

Hamburg 1988

Einleitung

In der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und der Oberlandesgerichte zum Recht der Gütertransport- und Kasko-Versicherung hat es in den letzten 10 Jahren einige bemerkenswerte Entscheidungen gegeben, die es angezeigt erscheinen lassen, sich mit ihnen etwas näher zu beschäftigen. Nachdem Herr Lindloh sich im Oktober 1986 mit Verfahrensproblemen in Seeversicherungsprozessen beschäftigt hat, paßt es zeitlich gut, wenn wir uns heute einigen materiell-rechtlichen Fragen der Gütertransport- und Kaskoversicherung zuwenden. Ich möchte Ihnen eine Auswahl einiger Urteile präsentieren, die nach meiner Einschätzung eine über den konkreten Fall hinausgehende Bedeutung haben. Zweck dieses Vortrages ist nicht eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit den Urteilen, sondern eine praxisbezogene kritische Beurteilung der vorgestellten Entscheidungen und ihrer Ergebnisse.

1. Stellung des Assekurateurs und des Versicherungsnehmers beim Regreß

a) Bei der Regreßführung spielt in Hamburg und Bremen in besonderem Maße eine Rolle die Regreßführung von Assekurateurs. Die gesetzliche Vollmacht des Versicherungsagenten umfaßt nach § 43 ff. VVG an sich nicht die Befugnis, Prozesse zu führen. Die Erweiterung der Befugnisse des Agenten, die zulässig ist,¹ geschieht bei Assekurateurs aber regelmäßig². Es entspricht einer alten Tradition in Hamburg und Bremen, daß die hansestädtischen Assekurateurs mit umfangreichen Vollmachten ausgestattet sind. Die Assekurateurs sind in der Regel berechtigt, Policen zu zeichnen, Versicherungsverträge zu verwalten, Schäden zu prüfen und zu regulieren und - nicht zuletzt - Prozesse zu führen. Die Regreßführung durch Assekurateurs ist keineswegs

unproblematisch, da nach § 1 des Rechtsberatungsgesetzes die Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten oder die Einziehung fremder Forderungen geschäftsmäßig nur von Personen betrieben werden darf, denen dazu von der zuständigen Behörde die Erlaubnis erteilt ist. Da eine solche Erlaubnis in der Regel bei den Assekuradeuren nicht vorliegt, könnte der Regreß wegen des Verstoßes gegen das Rechtsberatungsgesetz nach § 134 BGB unzulässig sein. Nach Art. 1 § 5 des Rechtsberatungsgesetzes ist es indessen gestattet, daß kaufmännische Unternehmer für ihre Kunden rechtliche Angelegenheiten erledigen, die mit einem Geschäft ihres Gewerbebetriebes in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Diese Vorschrift soll vermeiden, daß einem kaufmännischen oder sonstigen Unternehmen die Ausübung seines Berufes durch das Rechtsberatungsgesetz unmöglich gemacht oder erschwert wird, da mit dem Beruf nach dessen Eigenart gleichzeitig eine rechtliche Tätigkeit verbunden ist³. Der Bundesgerichtshof hat in einem Urteil vom 9. Juni 1979⁴ ausgesprochen, daß sich der Assekuradeur mit Erfolg auf die Ausnahmvorschrift des Art. 1 § 5 Nr. 1 Rechtsberatungsgesetz berufen kann. In diesem Urteil führt der Bundesgerichtshof aus, daß der Assekuradeur durch Überlieferung oder Entwicklung ein Berufsbild herausgebildet hat, welches in einem gewissen Umfang die Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten umfaßt. Dabei handelt es sich um eine Hilfs- oder Nebentätigkeit, die sich im Rahmen der eigentlichen Berufsaufgaben vollzieht. Allerdings hat der Bundesgerichtshof darauf hingewiesen, daß die Rechtsbesorgung nicht selbständig neben die Berufsaufgaben treten oder gar im Vordergrund stehen darf. Das Berufsbild darf in seinem Kernbereich also nicht rechtsberatend oder rechtsbesorgender Art sein⁵. Aufgrund dieses Urteils des Bundesgerichtshofs, dem von den Oberlandesgerichten gefolgt wird, ist also davon auszugehen, daß der hansestädtische Assekuradeur klagbefugt ist. Ein von ihm geführter Regreß verstößt also nicht gegen § 134 BGB.

b) Wie sieht es mit der Stellung des Assekuradeurs auf der Passivseite aus? Der Bundesgerichtshof hat sich in zwei Fällen auch mit der Frage der gewillkürten Prozeßstandschaft des Versicherungsagenten auf der Beklagtenseite befaßt⁶. Ob die gewillkürte Prozeßstandschaft auf der Beklagtenseite eines Assekuradeurs generell anzuerkennen ist, hat der Bundesgerichtshof offengelassen. Er hat in den beiden Fällen auf die besonderen Umstände des Einzelfalles abgestellt, in denen er als unzweifelhaft ansah, daß die hinter dem Versicherungsagenten stehenden Versicherer die Zahlung, die dem Assekuradeur gegebenenfalls durch Urteil auferlegt würde, erbringen würden. Die dogmatische Konstruktion, die den Bundesgerichtshof zu diesem Ergebnis führt, ist angreifbar. Es bleibt letztlich die Frage offen, welche Folgen eintreten, wenn der Versicherer tatsächlich nicht die im Urteil ausgesprochene Zahlungsverpflichtung erfüllt, ob mit anderen Worten sich die Rechtskraft des Urteils auch gegen die Versicherung erstreckt. Ich habe insoweit erhebliche Zweifel. Die Zahlungszusage des Versicherers erscheint mir nicht ausreichend, um die Gläubiger des Prozeßstandschaffers vor der Gefahr der Nichtzahlung zu schützen. Die passive Prozeßstandschaft des Assekuradeurs ist also mit erheblichen Gefahren verbunden. Ich kann mich noch an einen Fall erinnern, wo ein argentinischer Versicherer, der mit einem kleinen Prozentsatz an einer Police beteiligt war, sich weigerte, für vom Assekuradeur für sämtliche an der Police beteiligten Versicherer anerkannte Schäden entsprechend seiner Quote einzustehen. Hier könnte eine passive Prozeßstandschaft des Assekuradeurs fatale Folgen haben.

c) Im Zusammenhang mit der Stellung des Versicherungsnehmers beim Regreß möchte ich ein etwas in Vergessenheit geratenes Urteil des OLG Bremen⁷ erwähnen. In jenem Urteil wird zum Ausdruck gebracht, daß im Recht der Seeversicherung die Befugnis des entschädigten Versicherten zur Geltendmachung des durch den

Versicherer übergebenen Ersatzanspruchs durch Klage im eigenen Namen im Hinblick auf die Hilfspflichten des Versicherten (§§ 822 BGB, 46 ADS) seit Jahrzehnten - soweit ersichtlich - ausnahmslos bejaht wird. Das OLG Bremen hat es ausdrücklich offengelassen, ob auf seiten des Versicherten ein rechtliches Interesse an der Geltendmachung des auf den Versicherer übergebenen Ersatzanspruchs vorliegt. Selbst wenn das nicht der Fall sein sollte, ist nach Meinung des OLG Bremen durch die jahrzehntelange einheitliche Übung der beteiligten Verkehrskreise und ihre Anerkennung durch die Gerichte ein Gewohnheitsrecht geschaffen worden, kraft dessen in der Seeverversicherung der entschädigte Versicherungsnehmer den auf den Versicherer übergebenen Ersatzanspruch durch Klage im eigenen Namen geltend zu machen befugt ist. Man tut gut daran, auf dieses Urteil zurückzugehen, um Probleme bei der Klagberechtigung zu vermeiden, die in der Praxis, wie Sie wissen, nicht selten vorkommen. Das OLG Hamburg⁸ ist dem OLG Bremen in dessen Rechtsansicht gefolgt.

2. Die Rechtsstellung des Versicherungsmaklers

Neben dem Assekurateur spielt in der hansestädtischen Versicherungswirtschaft die Tätigkeit des Versicherungsmaklers eine erhebliche Rolle. Spiegelberger hat in einer fundierten Darstellung⁹ in anschaulicher Weise den umfangreichen Tätigkeitskatalog des Versicherungsmaklers beschrieben. Versicherer und Versicherungsnehmer schenken dem Versicherungsmakler sehr weitgehendes Vertrauen. Das erklärt ersichtlich das große Ansehen der Versicherungsmakler sowie den Umstand, daß es trotz der wirtschaftlichen Bedeutung der Versicherungsmakler ganz im Gegensatz zu den Immobilienmaklern recht wenig höchstgerichtliche Urteile zu diesem Beruf gibt. Um so bemerkenswerter ist es, daß in jüngster Zeit der Bundesgerichtshof mehrere Entscheidungen erlassen hat, die Grundlegendes zur rechtlichen Stellung

der Versicherungsmakler feststellen. In seinem Urteil vom 22. Mai 1985¹⁰ hat der Bundesgerichtshof die Unterschiede zum Recht der Versicherungsagenten und der Versicherungsmakler hervorgehoben. Der Versicherungsmakler wird vom Versicherungsnehmer mit der Geschäftsbesorgung, mit der Vorbereitung und meistens auch mit dem Abschluß eines für die besonderen Verhältnisse gerade dieses Versicherungsnehmers passenden Versicherungsvertrages und mit der weiteren Betreuung beauftragt. Der Versicherungsmakler muß den Versicherungsnehmer ständig unverzüglich und ungefragt über alle wichtigen Zwischen- und Endergebnisse seiner Bemühungen, das Risiko zu plazieren, umfassend unterrichten. Er ist dessen Interessen- und sogar Abschlußvertreter. Darüber hinaus übernimmt er eine versicherungstechnische Dauerbetreuung des Versicherungsnehmers. Nicht selten hat der Versicherungsmakler auch Inkasso-Vollmacht des Versicherers. Wegen der Dauerbetreuung erschöpft sich die Rechtsbeziehung zu seinem Kunden anders als bei dem Makler im Sinne von § 652 BGB nicht in einer einmaligen Vermittlung oder gar nur in einem einmaligen Nachweis. Der Bundesgerichtshof hat in dem vorerwähnten Urteil wegen dieser umfassenden Pflichten den Versicherungsmakler für den Bereich der Versicherungsverhältnisse des von ihm betreuten Versicherungsnehmers als dessen treuhänderähnlichen Sachwalter bezeichnet. Es liegt also nicht fern, den Versicherungsmakler in seiner Verantwortlichkeit und Haftung dem Versicherungsnehmer gegenüber in einer ähnlichen Stellung zu sehen wie den Steuerberater oder den besonderen Vermögensberater. Als individueller Berater kann sich der Versicherungsmakler deshalb nur in besonderen Ausnahmefällen auf ein Mitverschulden des Versicherungsnehmers bei der Schadensentstehung berufen, führte der Bundesgerichtshof aus.

3. Beginn der Güterversicherung und Interesse des fob-Käufers

Ein sehr bedeutsames, im Ergebnis nach meiner Auffassung falsch

entschiedenes Urteil hat der Bundesgerichtshof zum Beginn der Güterversicherung bei einem fob-Kauf verkündet. Der Käufer hatte eine Partie Kassetten von einem Verkäufer in Hong Kong gekauft. Der Kauf erfolgte auf der Basis "fob Hong Kong Airport". Entsprechend versicherte der Käufer den Transport vom Zeitpunkt des Risikoübergangs auf ihn, also ab fob Hong Kong Flughafen bis nach Deutschland. Bei der Ankunft in Deutschland wurde festgestellt, daß nicht Original-Kassetten des Herstellers, sondern wertlose Imitationen eingetroffen waren. Die Bank des Käufers machte aus abgetretenem Recht Ansprüche gegen den Versicherer geltend und behauptete, der Austausch der Kassetten sei auf dem LKW-Transport vom Lager des Verkäufers zum Flughafen in Hong Kong durchgeführt worden. Da der Versicherungsschutz bereits mit dem Beginn der Beförderung auf dem Lager in Hong Kong begonnen habe, sei der Versicherungsschutz gemäß Haus-zu-Haus-Klausel gegeben. Während beide Vorinstanzen die Klage abgewiesen haben, hat der Bundesgerichtshof¹¹ ihr zu dieser Frage stattgegeben und die Sache nur deswegen an das Berufungsgericht zurückgewiesen, weil er weitere tatsächliche Aufklärung für erforderlich hielt. Das Besondere der BGH-Entscheidung liegt in seiner Feststellung, der Versicherungsschutz habe gemäß der in der Police gedruckt enthaltenen Haus-zu-Haus-Klausel schon mit dem Beginn der Beförderung vom Lager in Hong Kong eingesetzt, obwohl ausweislich des maschinengeschriebenen Zusatzes in der Einzelpolice erst ab fob Flughafen Hong Kong versichert werden sollte. Bekanntlich soll die Bestimmung in den Incoterms über den Risikoübergang vom Verkäufer auf den Käufer beide Parteien des Kaufvertrages die richtige Gestaltung ihres Versicherungsschutzes ermöglichen. Bei einem seriösen Verkäufer hat ein fob-Käufer in der Regel keinen Anlaß, seine Versicherung früher beginnen zu lassen, als das Risiko auf ihn übergeht. Das war hier mit der Übergabe an den Frachtführer im Flughafen in Hong Kong der Fall. Folgerichtig hat der Käufer sich auch erst ab diesem Zeitpunkt versichert.

Ich kann dem Bundesgerichtshof nicht darin zustimmen, daß von einer nicht versicherten Vorreise nur gesprochen werden kann, wenn die Güter noch von einem anderen Ort zum Absendungsort selbst transportiert oder dort von einer Aufbewahrungsstelle zu einer anderen ohne zeitlichen Zusammenhang mit der eigentlichen Beförderung verbracht werden. Der Bundesgerichtshof hat verkannt, daß der Begriff "Absendeort" nicht nur geographisch in Beziehung auf eine bestimmte Stadt zu verstehen ist, sondern sich auch auf einen bestimmten Platz im geographischen Bereich des Absendeortes beziehen kann und daß der zeitliche Zusammenhang zwischen dem LKW-Transport zum Flughafen und der Flugreise ab Hong Kong überhaupt keine Rolle spielt, da der LKW-Transport nicht zur versicherten Reise des Käufers gehört.

Die vom Bundesgerichtshof zitierten "Erläuterungen zu den ADS-Güterversicherung 1973" von Enge geben für die Auffassung des Bundesgerichtshofs zu dieser Frage übrigens nichts her. Darauf hat Herr Enge in seiner vorzüglichen Anmerkung¹² zu dem Urteil Stellung genommen. Ich stimme mit der rechtlichen Beurteilung von Herrn Enge voll überein. Gemäß der ständigen Rechtsprechung und der unbestrittenen Lehre gehen maschinengeschriebene Bedingungen den gedruckten voran. Es entspricht der ständigen Praxis in der internationalen Transportversicherung, den Beginn des Versicherungsschutzes dem Gefahrübergang anzupassen. Genau das ist im vorliegenden Fall geschehen. Wie hätte man das anders in vernünftiger klarer Kürze zum Ausdruck bringen sollen, als es hier geschehen ist. Wenn der Bundesgerichtshof meint, "entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts" schränken die Worte "vom Flughafen Hong Kong nach A...via Hamburg mit Luftfracht" in der Einzelpolice vom 12.6.1980 nicht den Beginn der Versicherung nach der von Haus zu Haus-Klausel ein, sie stellen nur eine "summarische Beschreibung der versicherten Reise und des vorgesehenen Transportmittels dar" und geben dabei

mit dem Wort "Flughafen" den Ausgangspunkt der eigentlichen Beförderung am Absendungsort (Hong Kong) an, dann kann ich dem nur mit Unverständnis begegnen. Hier wurden in Kurzform der Beginn und das Ende des Versicherungsschutzes, das Transportmittel und der Reiseweg angegeben werden. Im Gegensatz zu der Auffassung des Bundesgerichtshofs wurde anstelle der generellen Bezeichnung "Hong Kong" als Absendeort ein ganz spezifischer Platz am Absendeort, nämlich der Flughafen Hong Kong als Beginn der versicherten Reise bezeichnet.

Der Bundesgerichtshof hat in seinem Urteil angemerkt, daß in einem Fall wie diesem der Käufer für die Zeit vor Risikoübergang ein schutzwürdiges und damit versicherbares Interesse besitzt. Das mag sein. Ein solches Interesse ist aber nicht automatisch versichert, nur weil es versicherbar ist. Herr Enge hat in seiner kritischen Anmerkung zu dem unverständlichen Urteil des Bundesgerichtshof zutreffend darauf hingewiesen, daß der Bundesgerichtshof im vorliegenden Fall den Unterschied zwischen "versichertem" und "versicherbarem" Interesse verkannt hat. Ein versicherbares Interesse ist nicht automatisch versichert, insbesondere zweifellos dann nicht, wenn es ausdrücklich nicht versichert werden soll. Folgte man dem Bundesgerichtshof, so bestände für den Fall, daß der Verkäufer sich bis fob Hong Kong Flughafen versichert, übrigens eine Doppelversicherung. Der angesprochenen Entscheidung des Bundesgerichtshof ist unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zu folgen.

4. Verletzung der Anzeigepflicht des Versicherungsnehmers und die Repräsentantenstellung des Kapitäns in der Güterversicherung

a) Die Klägerin hatte im vorliegenden Fall¹³ Heeresgüter versichert, die mit dem MS "Janina" von Deutschland nach Spanien befördert werden sollten. Es war vereinbart, daß das den

Transport ausführende Schiff die "erste Klasse" haben sollte. Das den Transport ausführende MS "Janina" hatte nicht die "erste Klasse", was der Klägerin bei Abschluß der Police allerdings nicht bekannt war. Das MS "Janina" traf nicht in Spanien ein, da der Kapitän des Schiffes, dessen Eigentümer er war, das Schiff "entführt" und die Güter in ein Spannungsgebiet verbracht hatte. In diesem Fall beschäftigt sich der Bundesgerichtshof mit der Frage, wie § 20 Abs. 1 ADS zu interpretieren ist sowie mit der Frage der Repräsentantenstellung des Kapitäns in der Güterversicherung. In § 20 Abs. 1 ADS heißt es wie folgt:

"Ist den Bestimmungen des § 19 zuwider die Anzeige eines erheblichen Umstandes unterblieben oder ist über einen erheblichen Umstand eine unrichtige Anzeige gemacht worden, so ist der Versicherer, soweit nicht ein anderes bestimmt ist, von der Verpflichtung zur Leistung frei. Das gleiche gilt, wenn die Anzeige eines erheblichen Umstandes deshalb unterblieben ist, weil der Versicherungsnehmer den Umstand infolge von grober Fahrlässigkeit nicht kannte."

Nach dieser Bestimmung besteht nach der Literatur eine Leistungsfreiheit des Versicherers auch dann, wenn der Versicherungsnehmer die unrichtige Anzeige eines für die Übernahme der Gefahr erheblichen Umstandes nicht verschuldet hat¹⁴. Der Bundesgerichtshof ist der Interpretation des § 20 ADS in der Literatur nicht beigetreten. Er verweist auf § 809 Abs. 2 HGB, der durch § 20 ADS geändert wurde. In § 809 Abs. 2 HGB heißt es wie folgt:

"Der Rücktritt ist ausgeschlossen, wenn die Unrichtigkeit dem Versicherer bekannt war oder die Anzeige ohne Verschulden unrichtig gemacht worden ist."

Eine ähnliche Bestimmung befindet sich in § 17 Abs. 2 VVG. Nach

Meinung des Bundesgerichtshofs weicht § 20 ADS in einer gegen Treu und Glauben verstoßenden Weise von dem Gesetzeszweck der vorstehenden Vorschriften ab, so daß § 20 ADS wegen Verstoßes gegen § 242 BGB unwirksam ist, da § 20 ADS den schuldlosen Versicherungsnehmer ohne jeden Schutz läßt. Bei der Interpretation des Bundesgerichtshofs ist interessant, daß § 20 ADS, der nach übereinstimmender Auffassung als objektiver Risikoausschluß zu interpretieren ist, nicht in eine (verhüllte) Obliegenheit umgedeutet wird. Vielmehr wird mit Hilfe von § 242 BGB (Treu und Glauben) die Nichtigkeit des § 20 ADS statuiert. Zu dem gleichen Ergebnis käme man nach § 9 AGBG, würde man § 20 ADS entsprechend auslegen.

b) In dem gleichen Urteil beschäftigt sich der Bundesgerichtshof mit der Frage, ob das Verhalten des Kapitäns - die "Entführung" des Schiffs - dem Versicherungsnehmer zuzurechnen ist. Der Bundesgerichtshof führt im Anschluß an die ständige Rechtsprechung aus, daß der Kapitän in der Güterversicherung weder Repräsentant noch Erfüllungsgehilfe des Versicherungsnehmers ist. Er ist von diesem nicht dazu eingesetzt, an seiner Stelle die notwendige laufende Betreuung der versicherten Güter vorzunehmen oder aber eine Schadensverhütungspflicht desselben zu erfüllen. Das gilt nach Meinung des Bundesgerichtshofs selbst dann, wenn der Kapitän Eigner des Schiffes ist, welches die Güter transportiert.

5. Die Stellung des Kapitäns in der Kaskoversicherung

Die Klägerin nimmt als Eigentümerin eines Baggerschiffes die Beklagte aus einem Kasko-Versicherungsvertrag in Anspruch. Während einer Verschleppung des Baggerschiffes erlitt der Bagger eine Steuerbordschlagseite und kenterte. Zu dem Wassereinbruch war es gekommen, weil der Stahldeckel der Notausstiegsluke des Maschinenraumes nicht ordnungsgemäß verschlossen war, obgleich

der Eigentümer den Bagger von einem Kapitän auf die Seetüchtigkeit hin untersuchen ließ. Der Vorreiber hatte nicht unter den Verschußkeil gefaßt, so daß sich dort ein Lukenspalt von 2,5 cm befand. Durch diesen Lukenspalt ist während der Fahrt ständig Seewasser in den Maschinenraum eingedrungen, so daß der Bagger schließlich seine Stabilität verlor und kenterte. Die beklagten Versicherer haben unter Hinweis auf Ziffer 23.2 der DTV-Kasko-Klauseln 1978 die Zahlung verweigert mit der Begründung, das Baggerschiff sei seeuntüchtig gewesen.

In seinem Urteil vom 11. Juni 1987¹⁵ befaßt sich das OLG Hamburg mit Nr. 23.2 DTV-Kasko-Klauseln 1978, die an die Stelle von § 58 ADS getreten ist. Ähnlich den am Markt gebräuchlichen Maklerklauseln ersetzt die Klausel 23 jetzt den objektiven Risikoaus-schluß durch einen Verschuldenstatbestand. Das Gericht hatte sich in dem Urteil mit der Frage zu befassen, ob die Klägerin den ihr obliegenden Beweis geführt hat, daß die Seeuntüchtigkeit des Baggers von ihr nicht zu vertreten war. Das Gericht hat in diesem Zusammenhang Beweis erhoben und sich mit der Frage beschäftigt, ob der Kapitän die 2,5 cm große aufgesperrte Öffnung in dem Lukendeckel hätte sehen können. Insoweit wurde Fahrlässigkeit festgestellt. Ferner führt das OLG Hamburg in Anknüpfung an eine frühere Entscheidung des Bundesgerichtshofs¹⁶ aus, daß der Kapitän bei der Kasko-Versicherung Repräsentant des Versicherungsnehmers ist. Berücksichtigt man die ersichtlichen Bemühungen des Bundesgerichtshofs, in einzelnen Fällen die harten Folgen des objektiven Risikoausschlusses durch eine Umdeutung in eine (verhüllte) Obliegenheit umzuändern, so steht in einem krassen Gegensatz dazu die relativ harte Interpretation des Verschuldenstatbestandes durch das OLG Hamburg. Die Sache hatte sich, wie ich hörte, übrigens in der Revisionsinstanz auf andere Weise erledigt.

Ich frage mich, ob es wirklich richtig ist, die Rechtsprechung

des Bundesgerichtshof zur Repräsentantenstellung und die dort verwendete Formel ("wer in dem Geschäftsbereich, zu dem das versicherte Risiko gehört, aufgrund eines Vertretungs- oder eines ähnlichen Verhältnisses an die Stelle des Versicherungsnehmers getreten ist") auf dem Gebiete der Binnenversicherung ohne weiteres auf die Seeversicherung zu übertragen. Aus dem Bericht des Unterarbeitskreises "Kapitän" des Seerechtsvereins wird deutlich, daß die gesetzlichen Bestimmungen über die vertragliche bzw. quasi-vertragliche Haftung des Kapitäns nicht mehr zeitgemäß sind. Es ist m.E. kein vernünftiger Grund dafür ersichtlich, in Haftungsfragen den Kapitän eines Schiffes anders zu behandeln als den Angestellten eines Unternehmers, der der Kapitän heute normalerweise ist¹⁷. Betrachtet man den Kapitän als normalen Angestellten eines Reeders, so stellt sich für mich die Frage, ob man den Kapitän nicht nur dann als Repräsentanten des versicherten Reeders sehen kann, soweit er den Reeder in administrativen, unternehmerischen Angelegenheiten vertritt, nicht aber in seiner Eigenschaft als nautischer Dirigent des Schiffes. Diese von mir befürwortete enge Interpretation des Repräsentantenbegriffs beim Kapitän in der Kasko-Versicherung wird in der Literatur übrigens durchaus vertreten¹⁸. Die enge Auslegung des Repräsentantenbegriffs in der Kaskoversicherung führt nach meiner Auffassung zu gerechteren Ergebnissen im Einzelfall. Die enge Auslegung des Repräsentantenbegriffs wird insbesondere unserer arbeitsteiligen Gesellschaft besser gerecht. Ich vermag nicht einzusehen, aus welchem Grund in bezug auf die nautische Seite ein Kapitän eines Schiffes anders behandelt wird als ein "Kapitän der Landstraße", der nach Meinung des Bundesgerichtshof kein Repräsentant des Versicherungsnehmers ist¹⁹ und der mit seinem mit Benzin gefüllten Tanklastzug auch ziemliche Schäden verursachen kann.

6. Verschollenheit

In einem weiteren wichtigen Urteil vom 9.2.1981²⁰ hatte sich der Bundesgerichtshof mit der Verschollenheit eines Schiffes zu befassen und deren Bedeutung für die an Bord befindlichen Güter. Gegenstand des Rechtsstreits war die Versicherung einer Partie Dosenbier, die mit dem MS "Green Park" von Bremen nach Nigeria transportiert werden sollte. Die Güter waren am 26.1.1977 in Bremen an Bord genommen worden. Das Schiff war nicht in Nigeria angekommen. Im Juli teilte die nigerianische Empfängerin der Güter dies mit. Im November 1977 unterrichtete die beklagte Versicherung die Empfängerin, das Schiff sei in Griechenland und habe einen großen Teil der Dosen dort gelöscht. Im Dezember verlangte die Klägerin die Versicherungssumme. Die beklagten Versicherer verweigerten die Zahlung, weil das unbedingte Verlangen der Versicherungssumme von der Klägerin erklärt wurde, nachdem eine Nachricht vom Schiff eingegangen war (§ 72 Abs. 4 ADS). Dieser Ansicht ist der Bundesgerichtshof nicht gefolgt. Er hat ausgeführt, maßgeblich sei Nr. 7.2 ADS-Güterversicherung 1973, der ebenso wie die DTV-Kasko-Klauseln den Begriff der "Reklamation" nicht kenne. Es genügt, daß der Versicherungsnehmer nach Ablauf der in 7.2 S. 2 ADS-Güterversicherung 1973 genannten Frist dem Versicherer mitteilt, daß das Transportmittel nicht angekommen und keine Nachricht von ihm eingegangen sei.

In dem Rechtsstreit wurde ferner eingewandt, die Verschollenheit sei auf die nicht versicherte Gefahr des Konkurses des Charterers zurückzuführen. Auch dieses Argument ließ der Bundesgerichtshof nicht gelten, da die nicht versicherten Gefahren in Nr. 1.1.2 ADS-Güterversicherung 1973 bei einer im übrigen "alle Gefahren" umfassenden Versicherung genau umschrieben sind und der Fall des Konkurses hierzu nicht gehört. Ob dieser Standpunkt des Bundesgerichtshofs zutrifft, mag sehr zweifelhaft sein. Ich bin immer davon ausgegangen, daß das unternehmerische Risiko nicht versicherbar ist. Eine Diskussion

hierüber erübrigt sich allerdings, weil in den ADS-Güterversicherung 1973 in der Fassung 1984 in 1.1.2.5 eine Bestimmung aufgenommen wurde, wonach zu den ausgeschlossenen Gefahren die Zahlungsunfähigkeit und der Zahlungsverzug des Reeders, Charterers oder Betreiber des Schiffes gehört.

Nach dem Eintritt der Verschollenheit ist nach 7.2 ADS-Güterversicherung 1973 "Ersatz wie im Totalverlustfall" zu leisten. Das Berufungsgericht hat demgemäß die volle Versicherungssumme zuerkannt. Dem ist der Bundesgerichtshof mit der Begründung entgegengetreten, daß auch für 7.2 ADS-Güterversicherung 1973 der in 7.1 niedergelegte Grundsatz gilt, daß der Versicherungsnehmer die Versicherungssumme nur "abzüglich des Wertes geretteter Sache verlangen kann". Aus dieser Regelung sowie aus dem allgemeinen Gedanken, daß der Versicherungsfall grundsätzlich zu keiner Bereicherung des Versicherungsnehmers führen darf, folgt für den Fall der Verschollenheit, daß sich der Versicherungsnehmer den Wert aufgetauchter Güter von der Versicherungssumme abziehen lassen muß. Deswegen wurde die Sache zur Klärung des Umfangs des zu zahlenden Betrages an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

7. Ist ein seeuntüchtiges Schiff versicherbar?

Ein weiteres recht bedeutsames Urteil zu § 58 ADS (Seeuntüchtigkeit) hat der Bundesgerichtshof vor rund 10 Jahren verkündet²¹. Der Eigner und Versicherungsnehmer einer Kutteryacht verlangte vom beklagten Versicherer die Totalverlustsumme für die Vernichtung der Kutteryacht infolge eines Brandes. In dem Rechtsstreit war festgestellt worden, daß entweder das Auspuffrohr der Kutteryacht unfachmännisch durch die hölzerne Bordwand geführt wurde oder daß ein defektes Kabel die Ursache des Schadens war. Das Schiff wurde jedenfalls als seeuntüchtig angesehen. In der fraglichen Police war vereinbart, daß Versicherungsdeckung

gewährt wird für "Schäden gleichviel welcher Art mit Ausnahme der in Ziff. 2 und 3 der Besonderen Bedigungen der Police aufgeführten Einschränkungen". Die Seeuntüchtigkeit war dort nicht aufgeführt. Das Oberlandesgericht Hamburg interpretierte diese Klausel so, daß Deckung gewährt werden soll gegen Schäden gleichviel welcher Art mit der alleinigen Beschränkung gemäß den vorerwähnten Ziffern, es sei denn, das Schiff sei nicht seetüchtig in See gesandt worden. Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung²¹ die Auffassung vertreten, daß es sich bei den Ziff. 2 und 3 der Besonderen Bedingungen um eine abschließende Aufzählung der Beschränkungstatbestände handelt. Der in dem Rechtsstreit von seiten der Versicherer vorgetragene "fundamentale" Grundsatz des Seeversicherungsrechts, daß seeuntüchtige Schiffe nicht versichert werden können, wurde vom Bundesgerichtshof zurückgewiesen. Dieser Grundsatz dürfe, so der BGH, aus heutiger Sicht keineswegs mehr so selbstverständlich sein. Das gilt nach Meinung des Bundesgerichtshofs gerade bei der Versicherung von Sport- oder Vergnügungsfahrzeugen, deren Eigentümer zumeist mit der Seefahrt nicht berufsmäßig verbunden sind. Dieser Personenkreis erwartet immer dann eine Deckung seitens des Kasko-Versicherers, wenn das Fahrzeug ohne eigenes Verschulden beschädigt worden oder verlorengegangen ist. Dem widerspricht einmal Nr. 3.4.1 AVB-Wassersportfahrzeuge 1985 (Fahruntüchtigkeit) sowie die Tatsache, daß die hier fragliche Kutteryacht zu gewerbsmäßigen Passagierfahrten eingesetzt werden sollte. Das war in dem Rechtsstreit unstrittig und ergibt sich unübersehbar aus dem Tatbestand des Berufungsurteils.

Ich halte die Entscheidung des Bundesgerichtshofs für falsch. Der Versicherungsnehmer "garantiert" praktisch die Seetüchtigkeit. Das Wort "garantieren" wird in den Protokollen zu § 58 ADS ausdrücklich erwähnt. Es wird in den Kommentaren zum Seeversicherungsrecht zwar darauf hingewiesen, daß die Parteien Abweichendes vereinbaren können, allerdings in sehr einge-

schränkter Form. In der Praxis wurde dies früher durch Makler-Klauseln dahingehend getan, daß eine sogenannte Beweislastumkehr eintrat. Es war dem Versicherungsnehmer dann die Möglichkeit eingeräumt, den Nachweis seiner Schuldlosigkeit zu erbringen mit der Folge, daß die Haftungsbefreiung des Versicherers dann entfiel. Diese Möglichkeit wurde jetzt in Nr. 23.2 DTV-Kasko-Klauseln 1978 festgeschrieben. Ich meine nicht, daß man hier ein seeuntüchtiges Schiff versichern wollte. In Anknüpfung an den vorhin erwähnten Kasettenfall stellt sich für mich dann die Frage, ob eine solche Deckung überhaupt versicherbar ist. Denn man kann sich doch wohl sehr fragen, ob dieses ein schutzwürdiges Interesse darstellt. Ich wollte mit diesen Fall deutlich machen, daß bei der Interpretation einer Vertragsklausel als objektiver Risikoausschluß immer auch zu berücksichtigen ist, wie das Risiko in den Policen-Bedingungen definiert ist. Der Policenformulierung, insbesondere den Maklerklauseln oder sonst geschriebenen "Besonderen Bedingungen" und ihren Ausschlußklauseln und deren Interpretation in der einen oder anderen Weise kann also eine erhebliche Bedeutung beikommen, wie dieser Fall zeigt, wo aufgrund des Wortlauts der Ausschlußtatbestände praktisch ein seeuntüchtiges Schiff versichert wurde.

8. Herabsetzungsrecht der Taxe nach Eintritt des Versicherungsfalls?

In einem Urteil vom 2. April 1979²² hat sich der Bundesgerichtshof mit der Frage befaßt, ob ein für ein Seeschiff taxierter Versicherungswert aufgrund Allgemeiner Versicherungsbedingungen auch noch nach Eintritt des Versicherungsfalls herabgesetzt werden kann, wenn die Taxe den wirklichen Wert des Schiffes nicht unerheblich übersteigt. Der Versicherer hatte an den Kläger nur einen Betrag von DM 480.000,00 gezahlt. Die Versicherungssumme betrug DM 640.000,00. Nach § 793 Abs. 2 Halbsatz 1 HGB kann der Versicherer eine Herabsetzung des

Taxwerts fordern, wenn dieser wesentlich übersetzt ist. Das gleiche ergibt sich aus § 6 Abs. 2 Satz 2 ADS. Die Vorschrift macht deutlich, daß auch auf dem Gebiete der Seeversicherung das versicherungsrechtliche Bereicherungsverbot (§ 55 VVG) jedenfalls insoweit gilt, als es zu keiner wesentlichen Bereicherung des Versicherungsnehmers kommen soll. Dieser Gedanke läßt sich nach Meinung des Bundesgerichtshofs nur dann voll verwirklichen, wenn die Herabsetzung des Taxwerts auch noch nach Eintritt des Versicherungsfalls verlangt und durchgesetzt werden kann. Denn ein Vergleich von Taxwert und wirklichem Wert wird vielfach erst erfolgen, wenn es um die Entschädigung des Versicherungsnehmers geht. Der Bundesgerichtshof räumt dem Versicherer auch das Recht ein, einseitig den Taxwert herabzusetzen. Erstaunlich ist, daß der BGH sich in diesem Urteil nicht mit der Problematik befaßt, ob das rückwirkende Herabsetzungsrecht nicht gemäß § 242 BGB ausgeschlossen ist. Herr Enge hat in seiner Kommentierung zu Nr. 3 der DTV-Kasko-Klauseln 1978 (S. 16) darauf hingewiesen, daß die beteiligten Wirtschaftskreise sich bei der Formulierung dieser Klausel für den Bereich der Kasko-Versicherung gegen das rückwirkende Herabsetzungsrecht ausgesprochen haben, sofern nicht ein Fall einer betrügerischen Überversicherung vorliegt. Man könnte im Hinblick auf § 242 BGB den vom BGH entschiedenen Fall auch anders beurteilen.

9. Forcieren von Eis

In einem weiteren recht bedeutsamen Urteil hat sich der Bundesgerichtshof mit § 61 ADS (Forcieren von Eis) befaßt²³. Die Klägerin verlangte vom beklagten Versicherer Ersatz von Schlechtwetter- und Eisschäden, die ihr MS "Andromed" durch Eis

bei einer Reise durch die Großen Seen und den St. Lorenz-Seeweg erlitten hatte. Die beklagten Versicherer sind dem Anspruch mit dem Hinweis entgegengetreten, ihre Haftung sei nach § 61 ADS ausgeschlossen. Aufgrund eines "Supplement" in der Police bestand eine Leistungspflicht der Versicherer bei einer Verletzung von Obliegenheiten seitens des Versicherungsnehmers, nicht aber bei einem objektiven Risikoausschluß. In § 61 ADS heißt es wie folgt:

"Der Versicherer haftet nicht für einen Schaden, der dadurch verursacht wird, daß das Schiff feststehendes Eis durchbricht, es sei denn, daß es zur Abwendung oder Minderung eines dem Versicherer zur Last fallenden Schadens erforderlich ist."

Ritter-Abraham vertreten in ihrem Kommentar zu den ADS die Auffassung²⁴, daß diese Bestimmung als objektiver Risikoausschluß zu verstehen ist. Die Haftung des Versicherers ist durch den Vertrag "objektiv" beschränkt. Es kommt nach Meinung von Ritter-Abraham insbesondere nicht darauf an, ob den Versicherungsnehmer oder die Schiffsbesatzung ein Verschulden trifft oder nicht. Die gleiche Auffassung vertritt Schlegelberger²⁵ unter Hinweis auf ein altes Urteil des Landgerichts Hamburg²⁶. Diese Auffassung wird vom Bundesgerichtshof jedoch nicht geteilt²³. Er meint, daß § 61 ADS vom Wortlaut her zwar dafür sprechen könnte, daß ein (objektiver) Risikoausschluß gemeint ist und keine (verhüllte) Obliegenheit. Der Bundesgerichtshof weist allerdings auf die Vorschrift des § 28 ADS (Allgefahrendeckung) hin, nach deren Satz 2 der Versicherer auch für einen durch Eis verursachten Schaden haftet. Die Begründung des Bundesgerichtshofs ist äußerst knapp. Ich habe überhaupt festgestellt, daß der Bundesgerichtshof - jedenfalls einige Senate - dazu neigen, sehr komplexe rechtliche Zusammenhänge äußerst knapp, und dann häufig auch nur die nach Meinung des Bundesgerichtshof

richtige Auffassung darzustellen. Die vorgenommene Abgrenzung zwischen objektivem Risikoausschluß und (verhüllter) Obliegenheit (Anknüpfung der Leistungsfreiheit an ein bestimmtes Verhalten des Versicherungsnehmers) ist sehr zweifelhaft, da auch bei Vorliegen eines (echten) objektiven Risikoausschlusses dessen Verwirklichung häufig auf dem Verhalten des Versicherungsnehmers beruht. Überhaupt verwirklichen sich in der Seeversicherung häufig Risiken durch das subjektive Verhalten von Personen, seien sie Erfüllungsgehilfen oder Repräsentanten des Versicherungsnehmers. Ich habe daher Zweifel, ob der vom Bundesgerichtshof für die Abgrenzung von objektivem Risikoausschluß und (verhüllter) Obliegenheit vertretene Ansicht wirklich zwingend ist. So hat der Bundesgerichtshof²⁷ Safe- und Depotklauseln in der Schmuckversicherung als Obliegenheiten qualifiziert, während nach einer anderen Entscheidung²⁸ die Verwahrungsklauseln in der Reisegepäck-Versicherung Risikobeschreibungen darstellen sollen. Der Unterschied wird darin gesehen, daß im ersten Fall den Ausschlüssen eine Allgefahrenklausel vorausging - wie auch bei den ADS -, im zweiten dagegen nicht, so daß hier von vornherein nur unvollständiger Versicherungsschutz vorgesehen ist. Ich bin mit dem Kommentar von Prölss-Martin²⁹ der Auffassung, daß dies eine sehr formale Betrachtungsweise ist. Wenn es darauf ankommen soll, ob einer Risikobeschränkung eine Klausel vorausgeht, wonach die von der Beschränkung erfaßten Sachverhalte zunächst eingeschlossen sind, dann ist es nur eine Frage der Formulierungstechnik, ob § 6 VVG zur Anwendung gelangt oder nicht. Ich meine, daß die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Abgrenzung zwischen (objektivem) Risikoausschluß und (verhüllter) Obliegenheit noch einmal kritisch überdacht werden sollte.

10. Konsequenzen der Verletzung der Wahrheitspflicht durch Versicherungsnehmer

Wer sich einmal zur Sommerzeit in einen Yachthafen begeben und die Fülle der dort liegenden, teilweise sehr teuren Yachten gesehen hat, der kann sich vorstellen, daß es durchaus auch zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Eigentümern solcher Sportboote und ihren Kasko-Versicherern kommen kann. Die Gerichte müssen sich nicht selten mit Ansprüchen aus einer Sportbootkasko-Versicherung befassen. Ich habe in meiner anwaltlichen Praxis die Erfahrung gemacht, daß es manchmal vorkommt, daß Versicherungsnehmer es in solchen Fällen mit ihrer Wahrheitspflicht nicht genau genug nehmen. Aus diesem Umstand können sich sehr erhebliche Konsequenzen ergeben, mit denen sich das Oberlandesgericht Hamburg in einem Urteil vom 17. Januar 1986 beschäftigen mußte. Soweit ich sehe, ist dieses Urteil bisher nicht veröffentlicht worden³⁰. Der Kläger nimmt darin die beklagten Schiffskasko-Versicherer wegen einer Beschädigung einer Motoryacht in Höhe der Versicherungssumme in Anspruch. Nach der Mitteilung über den Schaden richteten die Versicherer an den Kläger folgendes Telex:

"Haben Sie schon jemals Schäden zu einer Schiffskaskoversicherung reklamiert, wenn ja, wann und in welcher Höhe und welcher Art? Sollten schon mehrere Schäden reklamiert worden sein, bitte einzeln aufzuführen."

Der Kläger verschwieg, daß er früher schon drei Kaskoschäden gehabt hatte. Die beklagten Versicherer lehnten daraufhin die Zahlung der Versicherungssumme mit der Begründung ab, der Kläger habe die Vorschäden nicht wahrheitsgemäß angegeben, so daß sie wegen dieser Obliegenheitsverletzung von ihrer Leistungspflicht freigeworden seien. Das OLG Hamburg hatte sich in dieser Sache mit den Konsequenzen zu beschäftigen, die sich aus der falschen Beantwortung von Fragen der Versicherer ergeben. Nach der

Rechtsprechung des BGH über die Konsequenzen der Verletzung der Aufklärungs- und Wahrheitspflicht des Versicherungsnehmers ist es erforderlich, daß "die berechtigten Interessen des Versicherten" gefährdet werden. Das OLG Hamburg hat in dem hier fraglichen Fall ausgeführt, daß die verlangten umfassenden Auskünfte des Versicherungsnehmers den Versicherer in die Lage versetzen sollen, sich mit ihrer Hilfe ein richtiges Bild über den ungefähren Umfang des Schadens zu machen. Der Versicherer soll sich ohne eigene Nachforschungen auf die Richtigkeit der Angaben verlassen können, die der Versicherungsnehmer ihm gemacht hat. Unzutreffende unvollständige Angaben des Versicherungsnehmers über Vorschäden führen daher in der Regel zu einer generellen Gefährdung der Belange des Versicherers, da sie geeignet sind, den Versicherer von einer besonders sorgfältigen Prüfung der Angaben des Versicherungsnehmers abzuhalten³⁰. Hinzukommt, daß erhebliche Vorschäden auch im Falle der Vereinbarung einer Taxe auch für die Feststellung des Zeitwertes und damit der Höhe des Schadens von Bedeutung sein können. Im Falle einer solchen Pflichtverletzung kann es also zu einer Verwirkung der Ansprüche des Versicherungsnehmers kommen. Das hat der Bundesgerichtshof auch in einer jüngeren Entscheidung kürzlich bestätigt³¹. Entsprechend hat das OLG Hamburg in dem oben erwähnten Urteil entschieden. Es hat die Klage des Versicherungsnehmers abgewiesen. Angesichts der erheblichen Konsequenzen, die sich aus einer Verletzung der Aufklärungs- und Wahrheitspflicht ergibt, kann man somit jedem Versicherungsnehmer nur raten, sich peinlich an die Wahrheit zu halten.

Ich bin damit am Ende. Die präsentierten Urteile stellen selbstverständlich nur einen kleinen Auszug aus der großen Palette von Entscheidungen auf dem Gebiete der Gütertransport- und Kaskoversicherung dar. Ich hoffe, daß die vorgestellten Urteile für Sie von Interesse waren, die in dem einen oder

anderen Punkt für die Praxis von erheblicher Bedeutung sind und zu kritischen Anmerkungen Anlaß geben.

Literatur- und Rechtsprechungsnachweise

- 1) vgl. Prölles-Martin, VVG, 24. Aufl., § 43 Anm. 8, § 45, Anm. 4
- 2) vgl. das Muster einer sog. Handelskammervollmacht bei Bruck-Möller, VVG, 8. Aufl. vor §§ 43-48, Anm. 509
- 3) BGHZ 47, 364
- 4) BGH, VersR 1979, 714
- 5) BGHZ 70, 12
- 6) BGH, VersR 1977, 174; VersR 1979, 714
- 7) OLG Bremen, VersR 1979, 810
- 8) OLG Hamburg, VersR 1980, 377
- 9) Spiegelberger, VersR 1984, 1013
- 10) BGHZ 94, 356
- 11) BGH, VersR 1984, 56
- 12) Enge, VersR 1984, 511
- 13) BGH, VersR 1980, 964
- 14) so Ritter-Abraham, Seeversicherungsrecht, § 20 ADS, Anm. 32; Schlegelberger, Seeversicherungsrecht, § 20 ADS, Anm. II 4
- 15) OLG Hamburg, VersR 1987, 1004
- 16) BGH, VersR 1983, 479
- 17) siehe Kressner, S. 45 ff. des Heftes 15 des Arbeitskreises II über die Reform des Seehandelsrechts
- 18) vgl. Nachweise bei Karstaedt, Grundsätzliche Fragen der Drittzurechnung in den ADS, S. 62 Anm. 77, 78 und 79
- 19) BGH, VersR 1986, 696
- 20) BGH, VersR 1981, 524
- 21) BGH, VersR 1977, 79

- 22) BGH, VersR 1979, 861
- 23) BGH, VersR 1982, 645
- 24) Ritter-Abraham, Seeversicherungsrecht, § 61 Anm. 6
- 25) Schlegelberger, § 61 ADS, Anm. 1
- 26) HGZ 92, 303
- 27) BGH, VersR 1986, 781
- 28) BGH, VersR 1986, 1097
- 29) Prölis-Martin, VVG, 24. Aufl., § 6, Anm. 8 B
- 30) OLG Hamburg, 9 U 156/85
- 31) BGH, VersR 1975, 752; VersR 1976, 849; OLG Hamm, VersR 1981, 454; OLG Hamburg, VersR 1982, 798
- 32) BGH, VersR 1986, 77

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 53 Schmidt, Professor Dr., Karsten
Seerechtswissenschaft – Seerechtspraxis – Seerechtspolitik, 1985
- Heft 54 Rabe, Dr., Dieter
AGB-Gesetz und Seefrachtrecht, 1985
- Heft 55 Röhreke, Dr., Hans Georg
Die X C/P
— Hintergrund und Funktion —, 1985
- Heft 56 Seidel, Dr. Dr., Peter
Zuständigkeit und Verfahren des Internationalen Seerechtsgerichtshofes
in Angelegenheiten der Schifffahrt, 1986
- Heft 57 Wriede, Dr., Paul
Ausgewählte Fragen aus dem Verfahren über die Vollstreckbarkeit
ausländischer Schiedssprüche, 1986
- Heft 58 Lindloh, Klaus
Verfahrensprobleme in Seeversicherungsprozessen, 1986
- Heft 59 Flessner, Professor Dr., Axel
Reform des Internationalen Privatrechts: Was bringt sie dem Seehandelsrecht? 1987
- Heft 60 Pitroff, Rechtsanwältin, Vivienne
Sicherheit für Schadensersatzansprüche in England, 1987
- Heft 61 Lau, Dr., Emil
Eine Stellungnahme zum neuen Seeunfall-Untersuchungsrecht, 1987
- Heft 62 Trotz, Dr. sc. Jur., Norbert
Haftung für Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter auf See —
hat die internationale Regelung noch eine Chance?, 1987
- Heft 63 Rabe, Dr., Dieter
Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz, 1987
- Heft 64 Basedow, Professor Dr., Jürgen
Rechtswahl und Gerichtsstandsvereinbarungen nach neuem Recht, 1987
- Heft 65 Jenisch, Dr., Uwe
Wie geht es mit der UN-Seerechtskonvention weiter?
— Chancen der Nachbesserung und der Ratifikation —, 1988

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 12 Konvention der Vereinten Nationen über die Güterbeförderung zur See, 1978, mit
einem Beitrag von Prof. Dr. Rolf Herber, 1978
- Heft 13 Die Konvention über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, 1976, mit
einem Beitrag von Dr. Dr. Walther Richter, 1978
- Heft 14 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, Arbeitskreis I, 1985
- Heft 15 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, Arbeitskreis II, 1985
- Heft 16 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, Arbeitskreis III, 1985
- Heft 17 Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fonds-
übereinkommen von 1971, mit einem Beitrag von Dr. Reinhard Ganten, 1986