

DEUTSCHE RECHTSPRECHUNG ZUM SEEVERSICHERUNGSRECHT 1988 bis 1999

Vortrag

von

Dr. Thomas M. Remé

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 9. Mai 2000

HAMBURG 2000

Deutsche Rechtsprechung zum Seeversicherungsrecht 1988 bis 1999

Einleitung:

1. In unserem Verein hat zuletzt am 15.03.1988 Herr Dr. Looks über neuere Rechtsprechung zum Recht der Gütertransport- und Kaskoversicherung berichtet. Daran kann ich heute anknüpfen. Zu diesem kleinen Ausschnitt unseres Seehandelsrechts, dem Seeversicherungsrecht, sind in den letzten 12 Jahren nur 14 Entscheidungen veröffentlicht worden. Drei dieser Entscheidungen stammen vom BGH, acht von Oberlandesgerichten, davon sechs vom Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg und je eine von den Oberlandesgerichten in Köln und München; die restlichen drei entfallen auf Landgerichte, und zwar je eine auf Ellwangen, Hamburg und Stuttgart. Alle diese Entscheidungen sind zur Warentransportversicherung ergangen, nicht eine zur Kaskoversicherung. Der Ausschnitt des Seeversicherungsrechts, zu dem hier zu berichten ist, ist also noch enger als der von Herrn Dr. Looks vor 12 Jahren gewählte.

Noch ein Paar Zahlen zusätzlich: Wir finden in der Rechtswissenschaft derzeit in Deutschland niemanden, der das Seeversicherungsrecht vertreten würde. Deswegen war der Kongreß über das Seeversicherungsrecht, der im November 1999 in Antwerpen veranstaltet wurde, von Deutschland aus auch nur von Praktikern besucht, während etwa die englische Delegation mit fünf Professoren des Seeversicherungsrechts aufwartete. Dies zeigt schon an: Wir dürfen eine Weiterentwicklung des Deutschen Seeversicherungsrechts nur von der deutschen Rechtsprechung erwarten, nicht von der Rechtswissenschaft.

2. Ein wesentlicher Grund dafür, daß sich die deutsche Rechtswissenschaft derzeit nicht näher mit dem Seeversicherungsrecht befaßt, wird in der Trennung von Seeversicherungsrecht und Binnenversicherungsrecht zu finden sein. Diese Trennung hat für die Kaufleute, die am Seeversicherungsrecht interessiert sind, einen besonderen Reiz: Sie hebt hervor, daß sich im Seeversicherungsrecht Kaufleute als Vertragspartner begegnen, gleichberechtigt und gleichverpflichtet und grundsätzlich gleichstark. Das markiert einen großen Vorzug vor dem Binnenversicherungsrecht. Der Gesetzgeber des VVG hat dieses ganz auf den Schutz des Jedermann-Versicherungsnehmers zugeschnitten, und unter diesen Schutz können sich heute auch die größten Wirtschaftsunternehmen begeben, auch wenn sie dessen aus wirtschaftlichen Gründen nicht bedürfen und aus

rechtlichen Gründen ihn nicht verdienen. An diese klare Trennung von See- und Binnenversicherungsrecht haben sich die deutschen Gerichte durchweg bis hinauf zum BGH gehalten, abgesehen von nur einer ganz frühen Entscheidung des BGH, in der er auf § 6 VVG zurückgegriffen hat. Das ist ihm nie wieder unterlaufen.

Die spärliche Ernte von 14 veröffentlichten Gerichtsentscheidungen in 12 Jahren läßt aber erkennen, daß die interessierten Wirtschaftskreise den deutschen Gerichten nicht viel Stoff liefern, um das Seeversicherungsrecht weiter zu entwickeln. Daher werden wir uns heute mit den Entscheidungen im einzelnen befassen müssen, ohne aus ihnen eine Entwicklung ableiten zu können. Die Entscheidungen geben aber Anlaß, verschiedene Fragen des Seeversicherungsrechts für sich zu bedenken.

Hauptteil

1. Grenzgebiet von See- und Binnenversicherungsrecht

1.1 DTV Maschinenklauseln 1973

Das LG Ellwangen hatte sich 1989 mit einem Fall zu beschäftigen, in dem eine Maschine während des Transports von einem Grundstück über die Straße zum nächsten Grundstück vom Gabelstapler fiel. Zugrundelag ein Vertrag über die Versicherung von Gütertransporten. Bestandteil dieses Vertrages war die DTV Maschinenklausel 1973. Diese Klausel sagte aus gutem Grund nicht, ob sie auf den ADS Güterversicherung 1973, auf den ADB (= Allgemeine Deutsche Binnentransportversicherungsbedingungen) oder einem anderen Bedingungswerk aufbaut. Der Grund liegt darin: Während die Transportversicherung von Gütern regelmäßig zu einer Entschädigung über die Gesundheitsabrechnung führt, ist bei der Versicherung von neuen und gebrauchten Maschinen der Ersatz der Kosten der Wiederherstellung vorgesehen. Die DTV Maschinenklauseln 1973 ließ sich also in einen Seeversicherungsvertrag ebenso einfügen wie in einen Binnenversicherungsvertrag.

Das LG Ellwangen hatte sich mit der Frage auseinanderzusetzen, ob Nr. 3.1 der DTV Maschinenklauseln 1973 mit dem dort vorgesehenen Ausschluß von Schäden, die der Versicherungsnehmer durch mangelhafte oder unsachgemäße Verladeweise verschuldet hat, § 61 VVG in zulässiger Weise einschränkt. Dies hat das LG Ellwangen unter Verweis auf eine Entscheidung des BGH zurecht bejaht. Daraus läßt sich ein weiteres ablesen: Wenn in einem Versicherungsvertrag über Binnentransporte die ADS zugrundegelegt werden, wird der Binnentransport dadurch nicht zum Seetransport gemacht, die Binnenversicherung also nicht zur Seeversicherung, aber auch eine für die

See- wie die Binnenversicherung verwendbare Klausel wie die damalige DTV Maschinenklausel 1973 läßt sich in solcher kaufmännischen Versicherung verwenden, auf sie läßt sich also auch eine Meßlatte aus dem VVG wie dessen § 61 anwenden (VersR 89, 958).

Auf die DTV Maschinenklausel werden wir später noch zurückkommen im Zusammenhang mit der BGH-Entscheidung, die als einzige in dem Berichtszeitraum ihren Weg in die amtliche Sammlung gefunden hat.

1.2 Im gleichen Jahr hatte das LG Stuttgart zu entscheiden, ob in einer Police über den Werkverkehr die Rechtsfolgenbelehrung in § 12 Abs. 3 VVG wirksam abbedungen werden kann. Dies hat das Gericht bejaht, da hier eine Transportversicherung vorlag und diese nach § 187 Abs. 1 VVG in der damals geltenden Fassung von den zwingenden Vorschriften des VVG befreit war. Damit hat sich die Trennung von See- und Binnenversicherung in der kaufmännischen Versicherung des Werkverkehrs bewährt. (VersR 89, 1191)

1.3 Die ADB 1963 enthalten in § 11 Abs. 3 eine entsprechende Klausel. Ein Entschädigungsanspruch des Versicherungsnehmers erlischt also 6 Monate nach seiner Ablehnung durch den Versicherer, auch wenn dieser nicht auf den Rechtsverlust aufmerksam gemacht hat. Das LG Hamburg hat ebenso entschieden, wie das LG Stuttgart. (VersR 93, 311 f).

1.4 Eine weitere Entscheidung zu den ADB 1963 verdanken wir dem Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg. Es hat ausgesprochen, daß aus einer „von Haus zu Haus,“ Deckung nach § 5 ADB 1963 noch nicht zu schließen ist, die Parteien hätten eine Rückwärtsversicherung vereinbaren wollen. Die ADB gelten für die Binnenversicherung, unterliegen also dem VVG. Daher war für das OLG § 2 Abs. 1 VVG die Vorschrift, aus der die Rückwärtsversicherung abzuleiten war. Die Vorschrift erlaubt eine Rückwärtsversicherung. Sie steht deswegen gleich im Anschluß an § 1 VVG im Gesetz, weil dieser Regel die Vorstellung einer Versicherung für die Zukunft zugrundeliegt. Davon stellt dann die Rückwärtsversicherung in § 2 VVG eine Ausnahme dar, die nur gelten soll, wenn die Parteien dies ausdrücklich vereinbart haben (VersR 89, 845 f).

2. Entscheidungen zu den ADS Güterversicherung 1973/84

Wir kommen nun zu dem Bedingungswerk, das die Gütertransportversicherung in Deutschland seit 1973 regelt, den ADS Güterversicherung. Im Jahre 1984 sind diese

Bedingungen in einigen Punkten überarbeitet worden. Daher werden Sie seither regelmäßig zitiert als ADS Güterversicherung 1973/84.

- 2.1 Beginn und Ende des Versicherungsschutzes haben in der Güterversicherung immer wieder zu Streitigkeiten geführt. Im Jahre 1988 hatte sich das OLG Köln mit einem Fall zu befassen, in dem eine Maschine unverpackt per LKW von Deutschland in die Niederlande befördert werden sollte. Der Versicherungsnehmer hatte die Maschine für den Transport vorbereitet und auf seinem Gelände auf Schwerlastrollen zu der Kranbahn geschoben, wo die Maschine auf den befördernden LKW gehoben werden sollte. Während dieses Verschiebens ist die Maschine umgefallen und beschädigt worden. Das OLG Köln hat dem Versicherungsnehmer eine Entschädigung zugesprochen, da die Versicherung nach Nr. 5.1 ADS Güterversicherung schon begonnen hatte. Die Klausel sieht vor: Die Versicherung beginnt, sobald das Gut am Absendungsort zur Beförderung auf der versicherten Reise von der Stelle entfernt wird, an der es bisher aufbewahrt wurde. Das OLG Köln konnte sich auf eine Reihe von Entscheidungen stützen, die ähnlich gelagerte Sachverhalte zugunsten der VN entschieden haben (VersR 89, 284 f).
- 2.2 Die laufende Versicherung bietet den Vertragsparteien Vor- und Nachteile. Der Versicherer gewährt Versicherungsschutz für alle Transporte, zu denen die Police vereinbart ist, er legt als Gegenleistung dem Versicherungsnehmer die Pflicht auf, ihm alle Transporte anzumelden, insbesondere - bei kurzer Transportstrecke - nicht nur solche Transporte, auf denen ein Schaden eingetreten ist. Diese Versicherung befällt eher einen Versicherungsnehmer mit Binnentransporten als einen solchen mit Seetransporten.

So verwundert es nicht, daß das OLG München sich mit einer Streitfrage zwischen einem Transportversicherer und einem VN für CMR-Transporte auseinanderzusetzen hatte. Zugrundelagen nicht die ADS Güterversicherung, sondern AVB für die Versicherung von Transporten im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Das OLG München hat die Klage auf Auskunft über die unter die Police fallenden Transporte abgewiesen und entschieden, nach den genannten AVB brauche der Versicherungsnehmer nicht an Eides Statt zu versichern, welche Transporte er durchgeführt hat. Das OLG hat die dadurch entstehende empfindliche Schutzlücke gesehen, wenn die Bücher des VN die der Versicherer einsehen darf, nicht ordentlich geführt sind. Das OLG will dem Versicherer damit helfen, daß es den VN für verpflichtet hält, seine Auskunft eidesstattlich zu versichern, falls nach Buheinsicht Zweifel verbleiben.

Eine entsprechende Entscheidung zu einer laufenden Police in der Seetransportversicherung ist uns nicht bekannt geworden.

2.3 Von den Gründen, die zu einem Ausschluß aus dem Versicherungsschutz führen, werden die Gerichte immer wieder mit der natürlichen Beschaffenheit, gern auch innerer Verderb genannt, befaßt, ebenso wie mit der Frage nach dem Fehlen oder Mangel handelsüblicher Verpackung. Mit dem erstgenannten Ausschlußgrund hatte sich wiederum unser Hamburger OLG auseinandersetzen, und zwar im Zusammenhang mit dem Transport einer Partie Dithmarscher Weißkohls nach New York. Die Kohlköpfe waren durch Druckstellen und nicht ausreichende Kühlung während des Seetransports beschädigt worden. Der Sachverständige führte die Druckstellen insbesondere darauf zurück, daß Arbeiter beim Verladen der Kohlköpfe in Säcken in die Container auf Kohlköpfe getreten waren. Aufgrund der Äußerung des Sachverständigen hat sich der Senat überzeugt, daß hier ein Beschädigungs- und nicht ein Beschaffenheitsschaden vorlag. Dabei brauchte der Versicherungsnehmer nicht ein bestimmtes Schadenergebnis darzulegen. Der Senat folgt der allgemeinen Rechtsansicht, daß bei einer Gütertransportversicherung nach ADS und ADS Güterversicherung 1973/84 der Versicherungsnehmer nur zu zeigen braucht, daß das versicherte Gut bei Beginn der versicherten Reise unbeschädigt, an deren Ende aber beschädigt war.

Hier kam noch dazu, daß die Geschriebenen Bedingungen der Police eine Klausel enthielten, die auch Verderb, verursacht durch Niederbrechen der Kühlmaschine in den Versicherungsschutz einschloß, wenn dieses Niederbrechen mindestens 24 aufeinanderfolgende Stunden dauert. Der Senat hat ausgesprochen, daß dadurch der Ausschluß von Beschaffenheitsschäden nicht eingeschränkt wird. Zugleich hat er bemängelt, daß diese Klausel nicht hinreichend klar formuliert war.

2.4 In einer seiner wenigen Entscheidungen zum Seeversicherungsrecht hat der BGH sich mit dem Ausschluß des Fehlens oder Mangels handelsüblicher Verpackung zu beschäftigen gehabt (VersR 96, 1260 f). Wieder einmal ging es um ein in einem Container verpacktes Kraftfahrzeug. Es stand in dem Container auf einem Kantholzrahmen mit einer Stärke von 4 x 4 cm. Bei Entladung aus dem Container war das Fahrzeug beschädigt.

Der BGH hat sich hier sehr genau an den Wortlaut der entsprechenden Ausschlußklausel in den ADS Güterversicherung 1973/84 gehalten, nämlich Nr. 1.4.1.5. Danach leistet der Versicherer keinen Ersatz für Schäden, verursacht durch Fehlen oder Mängel handelsüblicher Verpackung. Dies ist präziser formuliert als § 86 ADS - die Klausel, die durch Nr. 1.4 ADS Güterversicherung abgelöst worden ist. Nach diesem Wortlaut kommt es nicht allein darauf an, ob eine Verpackung fehlte oder ob eine vorhandene Verpackung mangelhaft war, sondern ob sie handelsüblich war, und zwar am Ort der

Absendung. Hierzu hatte sich das Sachverständigen Gutachten nicht geäußert. Daher hat der BGH den Rechtsstreit an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

2.5. Die einzige Entscheidung des BGH aus unserem Berichtszeitraum, die in der NJW veröffentlicht ist (RR 93, 1371 f) ist zu einem Fall ergangen, in dem eine laufende Police auf der Grundlage der ADS und ADS Güterversicherung auch für Landtransporte vereinbart war. Der BGH mußte sich daher unter anderem mit der Frage auseinandersetzen, welche gesetzlichen Regeln hier gelten sollten. Er mußte darüber entscheiden, wie der Versicherungswert der Güter, die zu einem Konsignationslager der VN befördert wurden, zu bestimmen war. Dabei hat er erwogen, § 55 VVG nicht anzuwenden, weil diese Regel nach § 186 VVG für die reine Seeversicherung nicht gilt. Ob aber mit der Vereinbarung der ADS ein Landtransport zur Seeversicherung gemacht wird, mochte er auch nicht entscheiden. Immerhin hat er bedacht, daß in solchem Fall die Regeln des HGB (§§ 786 f) anzuwenden wären. In Betracht kommen schließlich die Regeln des VVG über die Binnen-Transportversicherung, hier also § 140 VVG. Dieser gesetzlichen Regel müßte wohl Nr. 6 ADS Güterversicherung 1973/84 vorgehen, wenn diese Bedingungen auch für einen Binnentransport rechtswirksam vereinbart werden können.

Der BGH hat das offengelassen, weil er einen Fehler in der Entscheidung des Berufungsgerichts entdeckt hatte. Wir dürfen es aber als sein Verdienst betrachten, diese Fragen aufgeworfen zu haben. Die tägliche Praxis des Transportversicherungsmarktes zeigt, daß gern die ADS für Güterversicherungen nicht nur dort verwendet werden, wo sowohl See- als auch Landtransporte in Betracht kommen, sondern auch in laufenden Policen für reine Landtransporte. Gewiß steckt dahinter die Vorstellung, die ADS würden zusammen mit den ADS Güterversicherung 1973/84 einen weitreichenden Versicherungsschutz bieten als die auf den Binnentransport zugeschnittenen ADB. Vielfach treten dann noch Maklerbedingungen in Form geschriebener Bedingungen hinzu, die regelmäßig den Versicherungsschutz nach ADS noch ausdehnen. Das stellt dann die Gerichte vor Auslegungsprobleme, die sich die Autoren solcher laufenden Policen häufig nicht vorstellen. Solche Probleme werden noch erschwert, wenn auch ausländische, meist in englischer Sprache gehaltene Klauseln in den Versicherungsschutz einbezogen werden. Darauf werde ich später noch eingehen.

Laufende Policen nach dieser Art führen zu einer weiteren Überlegung, die nach meiner Kenntnis bislang nicht entschieden worden ist: An den Seeplätzen, also in Bremen und Hamburg, werden die laufenden Policen regelmäßig vom Versicherungsmakler ausgestellt. Er formuliert sie dergestalt, daß er die Grundbedingungen wie ADS und ADS Güterversicherung 1973/84 zugrundelegt, seine Bedingungen als Geschriebene

Bedingungen hinzufügt und dann häufig diese noch erweitert durch Klauseln, die den Versicherungsschutz noch stärker ausdehnen sollen. In solcher Fassung legt er die Police dem führenden Versicherer zur Unterschrift vor. Daran mögen sich Gespräche über einzelne Klauseln anschließen. Dieses Verfahren führt zu der Frage, wer hier wem die Bedingungen im Sinne des AGBG stellt. Mir scheint die Annahme nahezuliegen, daß hier der Versicherungsnehmer, vertreten durch den Versicherungsmakler, die Bedingungen dem Versicherer stellt, nicht umgekehrt.

Aber zurück zu der Entscheidung des BGH, die sich mit der Bestimmung des Versicherungswerts und dem sogenannten Bereicherungsverbot auseinandersetzt. Dieses hat in der Rechtsprechung früherer Jahre wiederholt eine Rolle im Zusammenhang mit der Wassersportkaskoversicherung gespielt. Bei einer rein kaufmännischen Versicherung wie der Gütertransportversicherung ist das Gewinninteresse nicht nur des Versicherungsnehmers, sondern seines Abnehmers ein legitimer Bestandteil des Versicherungswerts. Deswegen hat der BGH auch ein Bereicherungsverbot für eine derartige Versicherung nicht anerkannt.

Schließlich ist zu berichten: Der BGH hatte sich auch mit der Frage zu befassen, wie weit die Aufgaben der Sachverständigen in einem Sachverständigenverfahren nach Nr. 8.2 ADS Güterversicherung 1973/84 reichen. Lapidar erklärt er hierzu, die Sachverständigen sollten sich auf Ursache und Höhe des Schadens beschränken. Welche Entschädigung der Versicherer nach der Police zu leisten hat, dürfen die Sachverständigen ebensowenig bestimmen, wie sie sich zu Rechtsfragen zu äußern haben.

- 2.6 Wir wenden uns nun der einzigen BGH-Entscheidung aus unserem Berichtszeitraum zu, die Eingang in die amtliche Sammlung gefunden hat (BGHZ 120, 216 ff). Der BGH hat sich darin mit 2 Fragen auseinandergesetzt, von denen eine immer wieder in Auseinandersetzungen über Warenschäden auftaucht - das ist die Regreßführung durch den Versicherungsnehmer.

In § 45 Abs. 2 ADS heißt es, der Versicherer werde insoweit von der Entschädigungspflicht befreit, als der Versicherungsnehmer einen Regreßanspruch gegen einen Dritten aufgibt und der Versicherer hieraus hätte Ersatz erlangen können. Immer wieder kommt es vor, daß der Versicherungsnehmer zwar einen Schadenersatzanspruch gegen einen Frachtführer schriftlich anmeldet, ihn aber nicht weiterverfolgt und die Ausschluß- oder Verjährungsfrist verstreichen läßt, bevor der Versicherer ihn entschädigt hat. Das kommt besonders dann häufig vor, wenn die Voraussetzungen für den Entschädigungsanspruch gegen den Versicherer schwer zu beweisen sind. In solchen Fällen wendet der Versicherer gern § 45 Abs. 2 ADS ein. Nicht dies sei richtig,

belehrt uns der BGH mit allerlei Quellenstudium; richtig sei vielmehr, daß der Versicherungsnehmer auf diese Weise seine Schadenabwendungs- und minderungspflicht verletzt, der Versicherer also aus § 41 Abs. 3 ADS leistungsfrei werden kann. Das beruht darauf, daß nach § 45 Abs. 1 ADS Regreßansprüche gegen Dritte erst dann und insoweit auf den Versicherer übergehen, als er den Versicherungsnehmer entschädigt. Erst mit solcher Entschädigung erwirbt also der Versicherer den Entschädigungsanspruch und damit die Legitimation, den Regreß gegen den Dritten zu führen.

Der BGH geht auf die Entstehungsgeschichte der ADS und den mit ihnen verfolgten Zweck, die Regeln des HGB über das Seeversicherungsrecht vollständig zu ersetzen, sorgfältig ein. Daraus leitet er auch ab: Der Versicherungsnehmer darf sich nicht darauf verlassen, der Versicherer werde schon den Regreß gegen den Dritten führen, auch wenn er hierzu noch nicht berechtigt ist. Das ist eine Haltung des Versicherungsnehmers, die in der Praxis immer wieder zu finden ist. Deswegen sollte man jedem Versicherungsnehmer einschärfen: Er muß den Regreß gegen einen Dritten führen, bis der Versicherer ihn entschädigt hat. Andernfalls verletzt er die Schadenabwendungs- und -minderungspflicht schuldhaft und verliert dadurch seinen Entschädigungsanspruch.

3. DTV Maschinenklausel 1973

Das zweite Problem, das der BGH in der soeben behandelten Entscheidung zu lösen hatte, ist die Geltung der DTV Maschinenklausel 1973. Das ist eine Klausel, die die deutschen Transportversicherer schon vor 1973 neben den Transportversicherungsbedingungen geschaffen hatten und die sie auf See- wie Binnentransporte einschließlich Werkverkehr anwendeten. Ihre Besonderheit liegt darin, daß für neue wie gebrauchte Maschinen die Entschädigung nach den Wiederherstellungskosten berechnet wird, nicht - wie bei allen anderen Gütern nach ADS und ADS Güterversicherung - nach der Minderwertabrechnung über den Gesundheitswert. Diese Klausel hatten die Transportversicherer im Zusammenhang mit der Einführung der ADS Güterversicherung 1973 überarbeitet. Erst im Jahre 1992 hat der BGH Gelegenheit gefunden, sich mit dieser Klausel auseinanderzusetzen und dabei die Meßlatte des AGBG an die Klausel anzulegen.

Für die Antwort auf die Frage, ob die DTV Maschinenklausel 1973 den Versicherungsnehmer oder Versicherten unangemessen benachteiligt, zieht der BGH die Regeln des HGB über das Seeversicherungsrecht heran. Anstoß nimmt er daran, daß der Versicherungsnehmer die Prämie auf den Neuwert einer gebrauchten Maschine zahlen muß, im Schadenfall aber nur die Wiederherstellungskosten vergütet erhält. Insoweit erklärt der BGH drei Abschnitte aus der DTV Maschinenklausel 1973 für unwirksam.

Darauf mußte der Transportversicherungsmarkt reagieren mit einer Änderung der DTV Maschinenklausel. Daher markiert die hier skizzierte Entscheidung nur eine vom Versicherungsmarkt durchzuführende Änderung. Sie gibt aber zugleich dem Versicherungsmarkt zu bedenken, daß auch bei künftig zu schaffenden Klauseln die beiderseitigen Interessen mit Rücksicht auf das AGBG gegeneinander abzuwägen sind. Größere Bedingungswerke haben die deutschen Transportversicherer regelmäßig unter Beteiligung der Marktgegenseite formuliert; das hatte schon mit den ADS begonnen und ist dann fortgesetzt worden mit den ADS Güterversicherung 1973, den DTV Kaskoklauseln 1978 und den AVB Flußkasko 1992.

4. Der Havariekommissar - seine Rolle und Aufgabe

Über die Stellung des Havariekommissars ist wiederholt gestritten worden und wird weiterhin gestritten - insbesondere dann, wenn es darum geht, wer ihn bezahlen muß. Hierzu hat das Hanseatische OLG im Jahre 1991 entschieden, der Havariekommissar habe in der Seeversicherung die Stellung eines Beauftragten oder Vertreters des Versicherers; durch seine Kontaktierung schließe der Versicherungsnehmer mit dem Havariekommissar keinen Geschäftsbesorgungsvertrag ab. In jenem Rechtsstreit klagte der Havariekommissar seine Kosten der Schadenfeststellung vom Versicherungsnehmer ein.

Auf diese Entscheidung berufen sich Versicherungsnehmer gern, wenn es darum geht, eine Verhaltensweise des Havariekommissars dem Versicherer anzukreiden. Das nötigt uns, die Aufgabe des Havariekommissars anhand der Versicherungsbedingungen zu untersuchen. Hier geht es nur um die Güterversicherung und damit um Nr. 8.1.1 ADS Güterversicherung 1973/84. Nach dieser Klausel muß der Versicherungsnehmer den in der Police oder im Versicherungszertifikat bestimmten Havariekommissar unverzüglich zur Schadenfeststellung hinzuziehen und dessen Havarie-Zertifikat dem Versicherer einreichen. Hält er sich hieran und ist in dem Havariezertifikat ein Schaden festgestellt, den der Versicherer als versichert anerkennt, dann vergütet der Versicherer nicht nur den Schaden, sondern nach Nr. 1.5.1.3 ADS Güterversicherung auch die Kosten der Schadenfeststellung durch Dritte, soweit der Versicherungsnehmer sie nach den Umständen für geboten halten durfte. Da in Nr. 8.1.1 vorgesehen ist, daß der Versicherungsnehmer den Havariekommissar hinzuzieht und sein Zertifikat dem Versicherer einreicht, darf der Versicherungsnehmer die Kosten des Havariekommissars für geboten halten.

Einer Klausel darüber, daß der Versicherer die Kosten der Schadenfeststellung entschädigt, bedurfte es nur, wenn der Auftrag zur Schadenfeststellung vom

Versicherungsnehmer oder - bei der Versicherung für fremde Rechnung - vom Versicherten erteilt wird. Wäre ein generell vom Versicherer erteilter Auftrag vorhanden, hätte es der zitierten Klausel in Nr. 1.5.1.3 ADS Güterversicherung nicht bedurft.

Daraus leite ich ab: Der Versicherungsnehmer oder Versicherte, der den Havariekommissar kontaktiert, erteilt ihm den Auftrag zur Schadenfeststellung. Das tut er deswegen, weil in der Transportversicherung wie in allen anderen Zweigen der Schadenversicherung der Versicherungsnehmer dem Versicherer nachweisen muß, daß ein versicherter Schaden in versicherter Zeit entstanden ist.

Das gleiche Ergebnis läßt sich durch Auslegung von Nr. 8 ADS Güterversicherung ableiten. Für die Güterversicherung ist diese Klausel an die Stelle von § 74 ADS getreten. Damit gilt der letzte Absatz von § 74 für die Güterversicherung seit 1973 nicht mehr. In diesem letzten Absatz heißt es, der für den Bezirk des Havarieorts bestellte Havariekommissar des Versicherers gelte als bevollmächtigt, Erklärungen des Versicherungsnehmers, welche die Feststellung des Teilschadens betreffen, entgegenzunehmen und Geschäfte und Rechtshandlungen solcher Art für den Versicherer vorzunehmen. Für die Güterversicherung konnte auf § 74 Abs. 10 ADS getrost verzichtet werden. Diese Klausel erklärt sich aus der Entstehungszeit der ADS - die Verhandlungen hierüber wurden ab 1911 geführt und sind wegen des ersten Weltkriegs erst im Jahre 1918 abgeschlossen worden. Damals war die Kommunikation noch viel umständlicher, derzeit ist eine schnelle Telekommunikation mit jedem Havariekommissar ohne weiteres möglich. Daher bedarf der Havariekommissar keiner Vollmacht des Versicherers mehr.

Wenn wir Nr. 8 ADS Güterversicherung mit § 74 ADS vergleichen, stellen wir fest: In § 74 ADS war zur Schadenfeststellung allein das Sachverständigenverfahren vorgesehen. In Nr. 8 ADS Güterversicherung ist dagegen in Absatz 1 für den Normalfall die Schadenfeststellung durch den Havariekommissar vorgesehen, während in Absatz 2 das Sachverständigenverfahren geregelt ist, das nur in dem Ausnahmefall verwendet wird, indem eine Partei mit dem Havariezertifikat des Havariekommissars nicht zufrieden ist. Diese Regelung in Nr. 8 ADS Güterversicherung hat insgesamt § 74 ADS abgelöst. Daher überzeugt mich die Argumentation des OLG nicht, der Havariekommissar sei Beauftragter oder Vertreter des Seeversicherers, der Kontakt zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Havariekommissar bedeute nicht den Abschluß eines Geschäftsbesorgungsvertrages.

Der Entscheidung des OLG lag im übrigen ein Fall außerordentlich schwieriger Schadenfeststellung an Erdölderivaten zugrunde, in dem der Havariekommissar seine Gutachten zu den zwei streitigen Parteien erst fertigstellen konnte, nachdem der

Versicherungsnehmer bereits Deckungsklage erhoben hatte. So erklärte es sich auch, daß der Havariekommissar seine Gutachten nicht dem klagenden Versicherungsnehmer, sondern dem führenden Assekurateur eingereicht hat. Das ist aber nur eine Randerscheinung jenes Falles, die sich nicht verallgemeinern läßt. Daher wäre es zu begrüßen, wenn die Rechtsprechung sich erneut mit dem Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Havariekommissar beschäftigen muß.

5. Ausländische Spezialversicherungen

In einem letzten Abschnitt wende ich mich zwei Entscheidungen zu, die ausländische Spezialversicherungen betreffen.

- 5.1 Im Jahre 1994 hatte sich das Hanseatische OLG in Hamburg mit einer Rejection-Versicherung zu befassen. Das ist eine besondere Versicherungsform, die in England entwickelt worden ist und mit der das Risiko willkürlicher Zurückweisung von Lebensmitteln wie insbesondere Rindfleisch durch Staaten arabischer Sprache, namentlich Ägypten, versichert wird. Für diese Versicherungsform wird regelmäßig eine in London im Mai 1975 gewählte Formulierung verwendet. Danach wird vorausgesetzt, daß das versicherte Gut in erster Linie geeignet sein muß für den Import in das Bestimmungsland. Der Versicherungsnehmer muß sich also an die dort gültigen Importvorschriften halten. Diese regeln insbesondere die Zurichtung des Fleisches, den Fettgehalt, die Verpackung und Etikettierung. Dabei haben die drei verschiedenen ägyptischen Behörden, die jeweils die Fleischpartie zu besichtigen haben, verschiedene Vorschriften zu beachten. Über Zeiträume von mehreren Jahren haben sich dabei Verhaltensweisen entwickelt, die von solchen Vorschriften abwichen. So hat über mehrere Jahre eine der Behörden auch Fleisch mit höherem Fettgehalt als nach den Vorschriften zugelassen zum inländischen Verkehr abgefertigt, ferner ist über Jahre dem Importeur erlaubt worden, nicht ausreichende Etiketten durch neue zu ersetzen.

Wesentlich bleibt aber, daß der Versicherungsschutz von der Einhaltung von „Conditions“, im Sinne von Voraussetzungen des Versicherungsschutzes abhängig gemacht wird. Das OLG hat für die Auslegung des Begriffes „Conditions“, auf den englischen Sprachgebrauch zurückgegriffen, weil es sich um englische Versicherungsbedingungen handelte, nicht um eine englische Übersetzung deutscher Versicherungsbedingungen. Dem wird man zustimmen müssen.

Bei dieser Gelegenheit hat das OLG auch ausgesprochen, daß Gegenstand des Versicherungsschutzes nur eine willkürliche Zurückweisung durch die ägyptischen Behörden sein kann. Wenn und soweit sich die ägyptischen Behörden auf die geltenden

Importbestimmungen stützen und auch bei verständiger Würdigung stützen dürfen, ist eine der „Conditions„ des Versicherungsschutzes nicht erfüllt und daher der Versicherer nicht zur Entschädigung verpflichtet.

2. Die letzte Entscheidung, von der ich ihnen berichte, stammt ebenfalls vom Hanseatischen OLG in Hamburg und betrifft eine HSSC-Deckung. Palmkerne und Ölfrüchte werden vielfach für die lange Reise von den Erntegebieten im Pazifik nach Westeuropa nur zu eingeschränkten Bedingungen versichert. Der englische Versicherungsmarkt hat für derartige Produkte die FOSFA- und GAFTA-Bedingungen entwickelt. Diese Abkürzungen stehen für Federation of Oils, Seeds and Fats Association und Grain and Feed Trade Association. Die auf solche Güter zugeschnittenen Versicherungsbedingungen sehen ebenso wie die Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen 3 verschiedene Deckungsformen vor, zu vollen Bedingungen, zu eingeschränkten Bedingungen (WA) und nur für den Strandungsfall (fpa).

Wegen des verhältnismäßig bescheidenen Werts der Ölsaaten und Palmkerne werden diese regelmäßig zu WA-Bedingungen versichert und in verhältnismäßig preiswerter Tonnage befördert. Da die Reisen daher lange dauern und sich in den Gütern ein organischer Prozeß abspielen kann, der zur Erhitzung führt, wird vielfach eine HSSC-Deckung von den europäischen Empfängern abgeschlossen, zumal wenn sie das Produkt cif gekauft haben. HSSC steht dabei für Heating, Sweating and Spontaneous Combustion. In dem hier berichteten Fall hatte sich die Ladung Kapok-Expeller während der Reise erhitzt. Der Versicherungsnehmer der in Deutschland abgeschlossenen HSSC-Deckung verlangte Vergütung des Erhitzungsschadens, während der Versicherer einwandte, zu der Erhitzung sei es nur dadurch gekommen, daß es während der Beladung auf das bereits verladene Gut geregnet habe, die Luken also nicht schnell genug geschlossen worden seien. Bei diesem Streit war zu entscheiden, wer die Schadenursache zu beweisen hatte.

Hier hat sich das OLG auf die Seite des Versicherungsnehmers geschlagen. Ihm genügte es, daß sich die Ladung während der versicherten Reise erhitzt hatte. Der verklagte Versicherer hielt entgegen: Zu der Erhitzung sei es nur durch den Regen während der Beladung gekommen, das sei keine Selbsterhitzung. Bei der Versicherung nur einzelner Gefahren - im Gegensatz zur Allgefahrendeckung, sei es nach ADS Güterversicherung, sei es nach Institute Cargo Clauses - sei es Sache des klagenden Versicherungsnehmers, die Schadenursache zu beweisen. Hieran wird man trotz der anders lautenden Entscheidung des OLG zu der Beweislast des Versicherungsnehmers festhalten müssen und auf einen weiteren Fall hoffen, in dem die gleiche Frage noch einmal entschieden wird.

6. Schlußbemerkung

Die hier berichteten 14 Entscheidungen entziehen sich einer Gesamtschau, aus ihnen läßt sich nicht ableiten, daß sich die deutsche Rechtsprechung zum Seeversicherungsrecht in eine bestimmte Richtung entwickelt. Dafür ist die Zahl der Entscheidungen zu klein und das Feld der Seeversicherung zu weit. Wir stellen aber fest, daß die deutschen Seeversicherer doch eine gewisse Anzahl von Fällen unseren Gerichten zu entscheiden geben und sich nicht allgemein von den ordentlichen Gerichten abwenden und Schiedsgerichten zuwenden. Wo immer das gleichwohl geschieht, werden nach meiner Beobachtung meist Richter als Obleute gewählt und erhalten so auch neben ihrem staatlichen Amt Gelegenheit, zu der Lösung seeversicherungsrechtlicher Streitigkeiten beizutragen. Das wird auch auf die weitere Rechtsprechung der ordentlichen Gerichte ausstrahlen.