

# DABELSTEIN & PASSEHL

Hamburg  Leer



## UNBEMANNTE SCHIFFE VERSICHERUNGSRECHTLICHE ASPEKTE DVIS Veranstaltung 29. Juni 2017

Dr. Maximilian Guth, LL.M. (Southampton)  
Rechtsanwalt and Solicitor of England & Wales

## Agenda

- I. **Marktsituation Versicherung von unbemannten Schiffen**
- II. **Seekaskoversicherung**
- III. **Anzeigepflicht**
- IV. **Seetüchtigkeit**
- V. **Verschulden**
- VI. **Kollisionshaftpflicht**
- VII. **Ausschluss von Cyberangriffen**
- VIII. **Besondere Obliegenheiten und Ausschlüsse bei existierenden Deckungskonzepten**
- IX. **Versicherungspflicht**
- X. **Direktanspruch**
- X. **Thesen**

## I. Marktsituation Versicherung von unbemannten Schiffen

- Es gibt Versicherungen für
  - \* “wave glider”, die vollständig autonom nur mit Solarenergie und Wind operieren
  - \* unbemannte Unterwasserfahrzeuge, die vornehmlich ferngesteuert werden.
  - \* Die Versicherung erfolgt auf Grundlage englischem Rechts als Allgefahrenversicherung unter Vereinbarung besonderer Bedingungen
  - \* Deckung von unbemannten Schiffen auf Grundlage deutscher Bedingungen?

## II. Seekaskoversicherung

1. Aufhebung §§ 778-900 HGB a.F. und § 209 VVG
2. Marktstandard: ADS und DTV Kaskoklauseln 1978/1992
3. DTV-ADS 2009

=> Keine der AVB definieren, was unter einem "Schiff" i.S.d. Bedingungen zu verstehen ist, diese sind daher auch auf unbemannte Schiffe anwendbar.

## III. Anzeigepflicht

- Vorvertragliche Anzeigepflicht nach § 19 ADS/ Ziff. 22 DTV-ADS: alle gefahrerheblichen Umstände:
    - Gefahrerheblich sind die Umstände, die geeignet sind, auf den Entschluss des Versicherers, den Vertrag überhaupt oder mit dem vereinbarten Inhalt abzuschließen, Einfluss auszuüben.
    - Landgestützte Führung oder autonome Führung mit nur geringer oder gar keiner Besatzung gefahrerheblich
- => Soweit keine Anzeige gegebenenfalls Leistungsfreiheit des Versicherers

## III. Anzeigepflicht

- nachvertragliche Anzeigepflicht nach Ziff. 11 DTV-KK/ Ziff. 24 DTV-ADS: Anzeigepflicht bei Gefahränderungen
    - Umstellung/ Nachrüstung auf landgestützte Führung oder autonome Führung mit nur geringer oder gar keiner Besatzung wäre nach Vertragsschluss anzuzeigen
- => Soweit keine Anzeige gegebenenfalls ebenfalls Leistungsfreiheit

## IV. Seetüchtigkeit

Seeuntüchtigkeitsausschluss (bzw. nach BGH verhüllte Obliegenheit) , Ziff. 23 DTV-KK, Ziff. 33.2 DTV-ADS

*„Der Versicherer leistet keinen Ersatz für einen Schaden, der dadurch verursacht ist, dass das Schiff nicht seetüchtig, insbesondere **nicht gehörig** ausgestattet, **bemannt** oder beladen oder ohne die zum Ausweis von Schiff, Besatzung und Lagerung erforderlichen Papiere oder ohne die höchste Klasse einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft und den Fahrterlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft oder – bei ausländischer Flagge – der zuständigen Behörde in See gesandt wurde.“*

=> (P) Regeln 5 und 6 Kollisionverhütungsregeln?

## IV. Seetüchtigkeit

### Regel 5 Ausguck

Jedes Fahrzeug muß **jederzeit durch Sehen und Hören** sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, **gehörigen Ausguck halten**, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.

### Regel 6 Sichere Geschwindigkeit

Jedes Fahrzeug muß jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren, so **daß es geeignete und wirksame Maßnahmen treffen kann**, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, und innerhalb einer Entfernung zum Stehen gebracht werden kann, **die den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht**.

⇒ Danach ist ganz klar ein menschliches Urteil gefordert : jedenfalls autonom fahrendes Schiff seeuntüchtig?

## IV. Seetüchtigkeit

- ⇒ Soweit mit Genehmigung der jeweiligen zuständigen Behörde von Land aus gesteuert oder autonom operierend ist das Schiff gehörig bemannt und das auch vor dem Hintergrund der Kollisionsverhütungsregeln, die gegebenenfalls entsprechend anzupassen wären.

## IV. Verschulden

### Kapitänsverschulden:

Rechtsprechung (entgegen h.L.) sieht den Kapitän als Repräsentanten des Versicherungsnehmers an. Übertragung auf

- \* den Verantwortlichen des von Land aus gesteuerten unbemannten Schiffes?
- \* den Programmierer/ den für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen eines voll autonom fahrenden Schiffes?

## IV. Verschulden

Derzeitige Marktlösung zu der Ansicht der Rechtsprechung zum Kapitän:

Seeakaskodrückstück 12/2003, 33.2.1.3. DTV-ADS

*„Ist die Seeuntüchtigkeit vom Kapitän zu vertreten, so hat der Versicherungsnehmer diese insoweit nicht zu vertreten, als er nachweist, dass die Verletzung nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit bei der erforderlichen Organisation des Schiffsbetriebs beruht.“*

Werden die Versicherer das auch so für die jeweiligen Verantwortlichen Mitarbeiter des Reeders bei unbemannten Schiffen übernehmen?

## V. Kollisionshaftpflicht

Kollisionshaftpflicht nach Ziff. 34 DTV-KK/ Ziff. 65 DTV-ADS:

*„Der Versicherer gewährt dem Versicherungsnehmer Versicherungsschutz auch für den Fall, dass er einem Dritten wegen von diesem erlittenen Verlustes oder Beschädigung von Sachen aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen Ersatz zu leisten hat und der Verlust oder die Beschädigung bei der Bewegung des Schiffes oder durch navigatorische Maßnahmen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind.“*

- Schiff i.S.d. Bedingungen ist auch ein unbemanntes Schiff, ebenso wie das unbemannte Schiff eines Dritten eine Sache ist
- Keine Voraussetzung, dass Fehler an Bord stattfindet, kann auch am Land passieren oder auf einen Programmierfehler beruhen

=> Haftpflicht muss nicht auf einer Navigation durch einen Menschen beruhen

## VI. Ausschluss von Cyberangriffen

Institute Cyber attack exclusion clause CL380

*“...in no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any electronic system...”*  
(Institute Cyber Attack Exclusion Clause, CL380)

Ziff. 36 DTV-ADS 2009

*„Ausgeschlossen sind Verlust, Beschädigung, Haftung oder Kosten, soweit sie direkt oder indirekt von einer oder mehrerer der nachfolgend bezeichneten Gefahren verursacht wurden oder daraus entstanden sind, oder wenn diese Gefahren beigetragen haben:*

*...der als Mittel der Schadenszufügung erfolgende Gebrauch oder Einsatz von jeder Art von Computern, Computersystemen, Computersoftware, schädlicher Codes, Computerviren, Prozessabläufen oder irgendeines anderen elektronischen Systems.“*

## IV. Ausschluss von Cyberangriffen

- Es ist nicht erforderlich, dass der/die *Computer, Computersysteme, Computersoftware, schädlichen Codes, Computerviren, Prozessabläufe oder elektronischen Systeme auf dem Schiff befinden*

=> weitgehender Anwendungsbereich, erfasst beispielsweise auch die Fernsteuerung

- “Gebrauch oder Einsatz” und “*use or operation*”: “Operation” erfasst sicherlich auch das autonome operieren des jeweiligen Mediums, wohingegen “Einsatz” enger zu sein scheint und nur das planmäßige Verwenden für bestimmte Aufgaben umfassen sollte.

=> Operieren die Systeme selbstständig, ist bei der deutschen Fassung fraglich, ob der Ausschluss überhaupt greift.

## IV. Ausschluss von Cyberangriffen

- “Als Mittel zur Schadenszufügung”

=> Ausschluss greift nicht, wenn die Ursache für die zum Schaden führende Fehlfunktion nicht feststeht (Beweislast Versicherer)

=> Ausschluss greift ebenfalls nicht, wenn die Fehlfunktion auf einen

- \* einfachen Anwendungs- oder Programmierfehler,
- \* Verlust der Datenverbindung oder
- \* verzögerter Datenübertragung

beruht.

## VI. Besondere Obliegenheit und Ausschlüsse bei existierenden Deckungskonzepten

- Spezielles Trainingserfordernis in dem Operieren von unbemannten Schiffen
- Die für die Fernsteuerung verantwortliche Person darf nicht länger als 6 Stunden das Schiff fernsteuern
- Genaue Einhaltung der Herstellervorgaben
- Ein (bemanntes) Boot muss jedenfalls in verkehrsreichen Gewässern in unmittelbarer Nähe sein, sonst jedenfalls auf Abruf bereitstehen.

## VI. Besondere Obliegenheit und Ausschlüsse bei existierenden Deckungskonzepten

- Einhaltung der jeweiligen nationalen Bestimmungen
- Wenn ein Einsatz bei starker Welle oder in der Nähe von anderen Objekten  
Deckung nur mit gesonderter Vereinbarung im Einzelfall
- Eisfahrten sind komplett ausgeschlossen

## VII. Versicherungspflicht

- Es gibt bereits Versicherungspflichten für die Haftung für Ölverschmutzungsschäden nach Art. VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution damage, 1992:

*“The **owner** of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security...”.*

- Weiteres Beispiel: Versicherungspflicht für die Haftung für Wrackbeseitigung nach Art. 12 Abs. 1, 10 Wrackbeseitigungsübereinkommen

## VII. Versicherungspflicht

- Das Gesetz über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt (“SeeVersNachwG”) enthält eine Versicherungspflicht für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens 1976/1996
  - => Die bestehenden Versicherungspflichten gelten auch für unbemannte Schiffe
  - => Anders als bei beispielsweise Autos sind die existierenden Versicherungspflichten für Schiffe nicht umfassend, sondern beschränken sich auf einzelne Haftungsrisiken.

Allerdings...

setzen viele Hafenstaaten jedenfalls die Existenz einer Kollisionshaftpflicht und P&I-Versicherung zu den üblichen Bedingungen voraus.

## VIII. Direktanspruch

Unbemannte Schiffe derart erhöhtes Risiko, dass ein Direktanspruch gegen den Versicherer eingeführt werden sollte?

- Direktanspruch nach § 113 VVG jedenfalls in dem von SeeVersNachwG erfassten Ansprüche?
  - \* SeeVersNachwG = Pflichtversicherung => § 113 VVG grundsätzlich anwendbar
  - \* § 209 VVG => VVG gilt nicht für Seeversicherungen

## VIII. Direktanspruch

- Auf der anderen Seite sehen internationale Konventionen einen Direktanspruch in Einzelfällen vor, wie beispielsweise Art. VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution damage, 1992:

“any claim for compensation for pollution damage **may be brought directly against the insurer** or other person providing financial security for the owner’s liability for pollution damage.”
- => Dieses auf Ölverschmutzung beschränkte Risiko versichern die P&I-Clubs auch entsprechend und das ist auch bei unbemannten Schiffen zu erwarten.

## X. Thesen

- Die existierenden deutschen Seekaskobedingungen sind weitestgehend auch auf unbemannte Schiffe anwendbar und gegebenenfalls um spezielle Ausschlüsse und Obliegenheiten zu ergänzen
- Trotz des sehr begrenzten Anwendungsbereichs des Ausschlusses für Cyberrisiken stellt sich aus Versicherungsnehmersicht die Frage, ob dieser bei unbemannten Schiffen immer noch zu weitgehend ist
- Eine gesonderte Versicherungspflicht für unbemannte Schiffe und der Einführung eines generellen Direktanspruches speziell für unbemannte Schiffe bedarf es nicht – die derzeitigen Regelungen hierzu erscheinen auch im Zusammenhang mit unbemannten Schiffen ausreichend

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**