

Auswirkungen der Reform des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) auf das Transportversicherungsrecht¹

Rechtsanwalt Dr. Henning C. Ehlers

Das Bundeskabinett hat am 11. Oktober 2006 den Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) beschlossen. Es ist beabsichtigt, daß das neue VVG zum 1. Januar 2008 in Kraft tritt.

Den Schwerpunkt des Reformgesetzes bildet das Privatversicherungsrecht und hier vor allem auch die Personenversicherung in Form der Lebensversicherung.

Aber auch die Transportversicherung bleibt nicht ungeschoren. Zwar bleiben die Deckungskonzeptionen nahezu unverändert, doch wird die bisherige Systematik der Transportversicherung grundsätzlich neu gestaltet.

1. Systematik de lege lata

Systematisch wurde bislang zwischen der Binnentransportversicherung und der Seeverversicherung unterschieden. Die

Rechtsquellen für die Binnentransportversicherung finden sich in §§ 129–148 VVG. Gemäß § 186 VVG finden die Vorschriften des VVG aber keine Anwendung auf die Seeverversicherung. Rechtsquellen der Seeverversicherung sind die Vorschriften des Zehnten Abschnitts des Fünften Buches des HGB, nämlich §§ 778–900 sowie § 905 HGB. Zu einer widersprüchlichen Verknüpfung zwischen Seeverversicherungsrecht und Geltung des VVG kam es durch die Erste (73/239/EWG) und die Zweite Richtlinie Schadenversicherung (88/357/EWG, Art. 7 Abs. 1 Buchstabe f). Die Regelung der Zweiten Richtlinie hat in Art. 10 EGVVG ihren Niederschlag gefunden, wonach für Großrisiken die freie Rechtswahl gilt. Danach können die Parteien bei der Versicherung eines Großrisikos das Recht eines anderen Staates wählen, was in der

¹ Erweiterter Vortrag, den der Verfasser am 10. 11. 2006 auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht gehalten hat.

Praxis auch häufig geschieht. Deutsche Reeder haben schon immer alternativ zum deutschen Markt in England oder Skandinavien ihre Schiffe versichert zu ausländischen Bedingungen. Das Gleiche gilt für Binnenschiffer, die ihre Risiken im holländischen oder französischen Markt unterbrachten. Die Freiheit der Rechtswahl gilt heute für alle Großrisiken. Das europäische Gemeinschaftsrecht ist bei dieser Regelung davon ausgegangen, daß sich bei Großrisiken gleich starke Vertragsparteien gegenüberstehen und ein besonderes Schutzbedürfnis für den Versicherungsnehmer nicht besteht. Korrespondierend mit der Regelung in Art. 10 Abs. 1 EGVVG wurde auch § 187 VVG mit Wirkung vom 1. 7. 1990² neu gefaßt. Diese Vorschrift besagt, daß die im VVG vorgesehenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit auf Großrisiken nicht anzuwenden sind. Ein Großrisiko liegt gemäß § 10 Abs. 1 EGVVG vor, wenn sich der Versicherungsvertrag auf die im Folgenden aufgelisteten Transport- und Haftpflichtversicherungen nach Anlage A zum Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG) bezieht. Im Einzelnen handelt es sich um:

- 4. Schienenfahrzeug-Kasko**
 - **Sämtliche Schäden an Schienenfahrzeugen**
- 5. Luftfahrzeug-Kasko**
 - **Sämtliche Schäden an Luftfahrzeugen**
- 6. See-, Binnensee- und Flußschiffahrts-Kasko**
 - **Sämtliche Schäden an:**
 - a) *Flußschiffen*
 - b) *Binnenseeschiffen*
 - c) *Seeschiffen*
- 7. Transportgüter**
 - **Sämtliche Schäden an transportierten Gütern, unabhängig von dem jeweils verwendeten Transportmittel**
- 10. Haftpflicht für Landfahrzeuge mit eigenem Antrieb**
 - **b) Haftpflicht aus Landtransporten**
- 11. Luftfahrzeughaftpflicht**
 - **Haftpflicht aller Art (einschließlich derjenigen des Frachtführers), die sich aus der Verwendung von Luftfahrzeugen ergibt**
- 12. See-, Binnensee- und Flußschiffahrtshaftpflicht**
 - **Haftpflicht aller Art (einschließlich derjenigen des Frachtführers), die sich aus der Verwendung von Flußschiffen, Binnenseeschiffen und Seeschiffen ergibt**

Alle oben aufgeführten Sparten zählen demnach zu den sog. Großrisiken nach § 187 VVG, und zwar unabhängig davon, ob der Versicherungsnehmer Kaufmann ist oder Verbraucher. Bei der Güterversicherung geht es also stets um ein Großrisiko, ohne daß es auf das Beförderungsmittel ankommt. Erfasst wird der Seetransport ebenso wie der Binnen- oder Lufttransport. Nach Ziffer 6 und Ziffer 12 der Anlage A zählen auch die Seekasko- und die Protection-&-Indemnity-Versicherung (P&I) zu den Großrisiken. Wenn es also in § 186 VVG heißt, daß das VVG keine Anwendung auf die Seever-sicherung findet, besteht ein Regelungswiderspruch zu § 187 VVG, der nur damit zu erklären ist, daß der Gesetzgeber im

Jahre 1990 bei der Umsetzung der Zweiten Richtlinie Schadenversicherung diese Problematik übersehen hat.

2. Vorschläge der Sachverständigenkommission

Die vom Bundesjustizministerium eingesetzte Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsgesetzes hat diese Problematik erkannt. Ihr Lösungsansatz bestand darin, die Vorschriften der §§ 778 ff. HGB über die Seever-sicherung aufzuheben und die Seever-sicherung in das VVG zu integrieren.

Nach Auffassung der Sachverständigenkommission³ sei mit dieser Einbeziehung weder eine Einschränkung der Vertragsfreiheit für die Seever-sicherung bezweckt noch zu befürchten. Sofern es zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung über die Wirksamkeit einer Klausel komme, seien natürlich bei der Auslegung die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche angemessen zu berücksichtigen (§ 310 BGB). Damit sei gewährleistet, daß die internationale Praxis in hinreichendem Maße berücksichtigt werde. Es bestehe kein Anlaß zur Befürchtung, daß sich für die Seever-sicherung etwas ändern werde oder ändern müsse.

Dieser Lösung ist der Regierungsentwurf nicht gefolgt aus Gründen, auf die später noch einzugehen sein wird.

Gefolgt ist der Regierungsentwurf jedoch dem Vorschlag, die §§ 778 – 900 und § 905 HGB aufzuheben. Bei der im HGB geregelten Seever-sicherung handelt es sich um dispositives Recht mit Ausnahme des in § 780 HGB statuierten Verbots der Versicherung von Heuerforderungen, das jedoch ohne praktische Bedeutung ist. Über das Recht der Seever-sicherung kann man sagen, daß es nicht nur »schlafendes«⁴, sondern veraltetes, wenn nicht totes Recht ist⁵, das durch Allgemeine Versicherungsbedingungen (AVB), nämlich die ADS 1919 i. V. m. den DTV-Kaskoklauseln 1978 bzw. den ADS Güterversicherung 1973/84/94 und heute durch die DTV-Güterversicherung 2000 vollständig abgelöst worden ist.

Folglich sieht der Regierungsentwurf in Art. 4 vor, daß §§ 778 – 900 und § 905 HGB, der die Verjährung betrifft, aufgehoben werden. In den Erläuterungen⁶ heißt es, daß kein hinreichendes praktisches Bedürfnis bestehe, das in weiten Teilen völlig veraltete HGB-Recht beizubehalten oder zu modernisieren, da sich die Regelungen in den AVB als sachgerecht und für die Vertragsparteien als ausreichend erwiesen haben. Aus diesem Grunde bestehe auch keine Notwendigkeit, das Seever-sicherungsrecht im HGB an die heutigen Verhältnisse anzupassen.

Für so genannte Altverträge sieht das Reformgesetz in Art. 2 (Art. 1 Abs. 1 EGVVG-E) eine Übergangsregelung vor. Danach sind §§ 778 – 900 und § 905 HGB auf Versicherungsverhältnisse bis zum 31. Dezember 2008 anwendbar, soweit die Verträge vor Inkrafttreten des neuen VVG abgeschlossen wurden. Obwohl diese Regelung kaum praktische Relevanz hat, wird die Notwendigkeit für diese Regelung damit begründet, daß § 147 VVG a. F., der gemischte Reisen unter Einschluß eines Seetransports betrifft, nach dem Entwurf wegfällt.

2 BGBl 1990 I S. 1249.

3 Abschlußbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 19. April 2004, S. 91.

4 So Abschlußbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 19. April 2004, S. 89.

5 Vergleiche Ehlers, Transportrecht 2004, Sonderbeilage S. XIV m. w. N.

6 Begründung des Regierungsentwurfs, S. 288.

Wie bereits oben erwähnt wurde, hatte die Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vorgeschlagen, angesichts der Großrisikenregelung in § 187 VVG das Seeversicherungsrecht in das neue VVG zu integrieren. Die unterschiedliche Zuordnung der Transportversicherungszweige zu verschiedenen Gesetzen sei nur historisch zu erklären und sei im Zeitalter der Segelschifffahrt auch sachlich begründet gewesen, sei aber im Zeitalter des Multi-Modal-Verkehrs sachlich nicht mehr zu rechtfertigen⁷.

Diesem Lösungsansatz ist auch der Referentenentwurf des Bundesjustizministeriums gefolgt.

In Anlehnung an den Wortlaut des alten § 129 VVG, aber ohne die Einschränkung auf die Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern bzw. auf die Gefahren der Binnenschifffahrt, hatte die neue zentrale Vorschrift folgenden Wortlaut:

§ 131 Gefahrtragung

(1) Bei der Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung sowie der damit verbundenen Lagerung trägt der Versicherer alle Gefahren, denen die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind.

(2) Bei der Versicherung eines Schiffes oder eines Luftfahrzeugs gegen die Gefahren der Schifffahrt oder der Luftfahrt trägt der Versicherer alle Gefahren, denen das Schiff oder das Luftfahrzeug während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist. Bei der Versicherung eines Schiffes haftet der Versicherer auch für den Schaden, den der Versicherungsnehmer infolge eines Zusammenstoßes von Schiffen dadurch erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat.

(3) Die Versicherung gegen die Gefahren der Schifffahrt umfaßt die Beiträge zur großen Haverei.

Für die Güterversicherung wird generell auf die Gefahren der Beförderung abgestellt, unabhängig vom Beförderungsmittel. Versicherungsschutz sollte also nicht nur bei Binnen-, sondern auch bei See- und Lufttransporten bestehen. Für die Güterversicherung während des Lufttransports ergibt sich praktisch damit keine Änderung zum bisherigen Recht. Da das VVG von 1910 stammt, fand sich in diesem Gesetz ausdrücklich keine Regelung über die Versicherung von Luftfahrtrisiken. Über § 187 VVG, der die Großrisiken betraf, folgte aber in Verbindung von Art. 10 EGVVG und Anlage A zum VAG, daß bei Anwendung deutschen Rechts die Vorschriften des Allgemeinen Teils Anwendung finden, sofern sie nicht über § 187 VVG zulässigerweise abbedungen werden⁸. Gleiches gilt für die Luftfahrerkasko- und die Luftfahrthaftpflichtversicherung (VAG Anlage A Nr. 5 und 11).

Absatz 2 des Entwurfs der Kommission erwähnt ausdrücklich die Versicherung des Schiffes und des Luftfahrzeugs, erfaßt also nicht nur die Binnenschiffe, sondern auch Seeschiffe und Luftfahrzeuge.

3. Regelung des Regierungsentwurfs; Auswirkungen auf die Transportversicherung

Dem Reformvorschlag ist der Regierungsentwurf nicht gefolgt. Der Regierungsentwurf übernimmt in § 130 wortwörtlich den Text des alten § 129 VVG, greift aber die Regelung der Ziffer 1.1.1 DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000 auf, die besagt, daß auch die Gefahren der mit der Beförderung verbundenen Lagerungen versichert sind.

§ 130 Umfang der Gefahrtragung

(1) Bei der Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern sowie der damit verbundenen Lagerung trägt der Versicherer alle Gefahren, denen die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind.

(2) Bei der Versicherung eines Schiffes gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt trägt der Versicherer alle Gefahren, denen das Schiff während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist. Der Versicherer haftet auch für den Schaden, den der Versicherungsnehmer infolge eines Zusammenstoßes von Schiffen oder eines Schiffes mit festen oder schwimmenden Gegenständen dadurch erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat.

(3) Die Versicherung gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt umfaßt die Beiträge zur großen Haverei, soweit durch die Haverei-Maßnahme ein vom Versicherer zu ersetzender Schaden abgewendet werden sollte.

Nicht erfaßt werden also die See- und Luftfahrtversicherung. Insoweit ändert sich nichts an der bestehenden Rechtslage. Wie bisher können die Vertragsparteien bei der Versicherung von Luftfahrtrisiken von den Vorschriften des VVG-E abweichen, da es sich bei der Luftfahrtversicherung um Großrisiken im Sinne von § 210 VVG-E in Verbindung mit Art. 10 Abs. 1 EGVVG handelt⁹. Hierauf wird noch einzugehen sein.

Für die Seeversicherung wird in Anlehnung an § 186 VVG a. F. in § 209 VVG-E Folgendes bestimmt:

Die Vorschriften dieses Gesetzes sind auf die Rückversicherung und die Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt (Seeversicherung) nicht anzuwenden.

Zur Begründung wird folgendes ausgeführt¹⁰:

»Auch für die Seeversicherung soll es beim bisherigen Rechtszustand verbleiben. Gegen die von der VVG-Kommission vorgeschlagene Einbeziehung der Seeversicherung in den Anwendungsbereich des neuen VVG werden nicht nur von den Seeversicherern, sondern auch von den Reedern als Versicherungsnehmer beachtliche Bedenken erhoben. Obwohl das im Zehnten Abschnitt des Fünften Buches des HGB (§§ 778 ff) geregelte Recht der Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt weitgehend veraltet ist, besteht nach Auffassung der betroffenen Wirtschaftskreise kein Anlaß für eine Änderung des seit vielen Jahrzehnten bewährten Rechtszustandes, da das dispositive HGB-Recht branchenweit und vor allem international durch AVB, die jeweils an veränderte internationale Standards angepaßt wurden, verdrängt worden sei. Auch wenn die Seeversicherung ausnahmslos Großrisiko i. S. d. § 210 VVG-E und damit von den Beschränkungen der Vertragsfreiheit befreit sei, könne sich aus einer Anwendbarkeit des Allgemeinen Teils des VVG-E wegen der dort verbraucherrechtlich begründeten Leitbilder eine erhebliche Rechtsunsicherheit im Hinblick auf die Inhaltskontrolle nach den §§ 307, 308 BGB ergeben; dies würde sich angesichts der Internationalität dieses Versicherungszweigs negativ auf die

⁷ So Abschlußbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 19. April 2004, S. 90.

⁸ Vergleiche *Thume/de la Motte/Müller-Rostin*, Transportversicherungsrecht, 2004, Kapitel 3 Rn. 780.

⁹ Begründung des Regierungsentwurfs, S. 230.

¹⁰ Begründung des Regierungsentwurfs, S. 288.

internationale Wettbewerbsfähigkeit der in diesem Zweig tätigen deutschen Versicherer auswirken.

Diese nachteiligen Konsequenzen können jedenfalls nicht völlig ausgeschlossen werden. Da sich aus der bestehenden Rechtslage in der Praxis keine Unzuträglichkeiten ergeben haben, wird von der, rechtssystematisch zwar wünschenswerten, aber für die Praxis nicht unproblematischen Einbeziehung der Seeverversicherung in den VVG-E abgesehen. Bei der Definition der Seeverversicherung als Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt kann darauf verzichtet werden, diese durch konkrete Beispiele entsprechend § 779 HGB zu präzisieren, da auch nach dem vorgesehenen Wegfall dieser Vorschrift davon ausgegangen werden kann, daß für den Rechtsverkehr klar ist, daß der Begriff der Seeverversicherung im bisherigen Sinn zu verstehen ist.«

Der Regierungsentwurf ist sich also der Systemwidrigkeit bewußt, nennt aber praktische Gründe für die Beibehaltung des bisherigen Rechtszustands. Die Seekaskoversicherer sind – wie bisher – draußen vor, sieht man einmal davon ab, daß ihre AVB natürlich der AGB-Kontrolle unterliegen und am Leitbild des neuen VVG gemessen werden können. Der Einwand einer möglichen Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Marktes ist jedoch nicht überzeugend. Im Gegensatz zum englischen Recht (Institute Time Clauses (Hulls) i. V. m. dem Marine Insurance Act) weist das deutsche Recht zur Seekaskoversicherung eindeutige Vorteile aus, da es von einer Allgefahrendeckung ausgeht, während die englischen Bedingungen und der Marine Insurance Act (MIA) eine »named perils«-Deckung vorsehen. Auch die Vorschriften zur vorvertraglichen Anzeigepflicht und zur Gefahrerhöhung sind in England viel versichererfreundlicher als die deutschen Bedingungen (vergl. non disclosure of material facts, misrepresentation, warranties).

Soweit die Transportversicherer darüber hinaus vorgebracht haben, daß andere internationale Transportmärkte wie z. B. in Großbritannien oder den USA keine Gleichbehandlung der Seeverversicherung mit der Binnenversicherung kennen, ist das so nicht richtig. Die Institute Cargo Clauses erfassen für die Güterversicherung sowohl See- wie gemischte als auch Binnentransporte. Über die Institute Time Clauses (Hulls) werden auch Binnenschiffe kaskoversichert.

Für den Seekaskomarkt hat § 209 des Entwurfs also eine praktische Bedeutung, für die Seewarenversicherung dagegen ist die Auswirkung dieser Regelung gering. In der Praxis findet eine Versicherung nur der Seereise so gut wie gar nicht statt. In der Praxis haben wir es in der Regel mit der Versicherung der Güter auf multimodalen Transporten zu tun. Neben der Seeverversicherung besteht also immer auch eine Versicherung des Land-, Binnenschiffahrts- oder Lufttransports. Sowohl die deutschen Bedingungen (DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000, ADS Güterversicherung 73/84/94) als auch die englischen Institute Cargo Clauses, und zwar auch die Institute Cargo Clauses (Air), sehen eine von-Haus-zu-Haus-Deckung vor (warehouse to warehouse). Es liegt also meistens eine Kombination von Seeverversicherung und Versicherung eines Großrisikos vor mit der Folge, daß von den halbzwingenden und zwingenden Vorschriften des neuen VVG in den Bedingungen abgewichen werden kann. Selbst wenn die bisherige Regelung des § 147 VVG, der gemischte Transporte betrifft, angepaßt wieder eingeführt werden sollte, was der Entwurf nicht vorsieht, hat das nur begrenzte Bedeutung.

Das Gesetz geht nämlich von der Versicherung von Einzeltransporten aus. Diese kommen bei Akkreditivgeschäf-

ten oder bei CIF-Verkäufen vor. In der Praxis überwiegen aber laufende Versicherungen in Form von General- oder Umsatzpolice. Im Rahmen einer Generalpolice sind in der Regel Transporte von und nach allen Plätzen der Erde versichert, und zwar mit allen Transportmitteln. Wir haben es also stets zugleich mit Großrisiken zu tun.

Die Regelung der Großrisiken folgt denn auch als § 210 VVG-E unmittelbar nach der Vorschrift über die Nichtgeltung des neuen VVG für die Seeverversicherung. In redaktioneller und inhaltlicher Abweichung von § 187 VVG heißt es:

§ 210 Großrisiken, laufende Versicherung
Die Beschränkungen der Vertragsfreiheit nach diesem Gesetz sind auf die in Art. 10 Abs. 1 Satz 2 des Einführungsgesetzes zum Versicherungsvertragsgesetz genannten Großrisiken und auf laufende Versicherungen nicht anzuwenden.

Mit dieser Vorschrift wird neben den Großrisiken, zu denen per se die Transportversicherung mit ihren unterschiedlichen Zweigen gehört, auch die laufende Versicherung im Sinne des § 53 VVG-E von den Beschränkungen der Vertragsfreiheit befreit. Eine entsprechende Regelung fand sich bereits vor 1990 in § 187 Abs. 2 VVG a. F. Laufende Versicherungen spielen insbesondere in der Transport-, Kredit- und in den technischen Versicherungen eine Rolle¹¹. Bei den laufenden Versicherungen geht es um kommerzielle Risiken, bei denen der Versicherungsnehmer nicht schutzbedürftig ist.

Von einer laufenden Versicherung (§ 53 VVG-E) spricht man, wenn der Vertrag in der Weise geschlossen wird, daß das versicherte Interesse bei Vertragsschluß nur der Gattung nach bezeichnet und erst nach seiner Entstehung dem Versicherer einzeln angegeben wird. Wenn der Versicherer auf die Anmeldung der einzelnen Risiken verzichtet, genügt die Angabe der vereinbarten Prämiengrundlage. Das kann beispielsweise der Umsatz (Brutto- oder Nettowert aller Versendungen oder Bezüge) in Bezug auf Transporte in einzelne Länderrelationen sein. Klassische Beispiele einer laufenden Versicherung sind die General- und die Umsatzpolice in der Güterversicherung.

Die im neuen VVG vorgesehenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit (z. B. §§ 18, 32, 42, 52 Abs. 5, § 87 und § 112 VVG-E) können also schriftlich oder in AVB abbedungen werden. Ob dies nur für die halbzwingenden Vorschriften gilt, die nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers abgeändert werden dürfen, oder auch für die absolut zwingenden Bestimmungen, war für den Anwendungsbereich des § 187 VVG nicht klar¹². Der BGH¹³ hat dies bislang offen gelassen. Nach § 210 des Entwurfs gilt, daß auch von den absolut zwingenden Vorschriften abgewichen werden kann (z. B. §§ 105, 108 VVG-E). Durch die Präzisierung der Verweisung auf Art. 10 Abs. 1 Satz 2 EGVVG wird außerdem klargestellt, daß die Vorschrift auch gilt, wenn es sich um ein Großrisiko im Ausland handelt¹⁴.

Art. 10 Abs. 1 Satz 1 EGVVG heißt nämlich nun: »Für einen Versicherungsvertrag über ein Großrisiko können die Parteien das Recht eines anderen Staates wählen.« (Art. 2 Änderung des EGVVG Art. 6) Anders als in der alten Fassung

11 Vergleiche Möbrle, Laufende Versicherung, Diss. Hamburg, Karlsruhe 1994, S. 141 f.; Prölss/Martin/Kollbosser, VVG, 27. Auflage 2004, § 187 Rn. 10 ff.

12 So Prölss/Martin/Kollbosser (Fn. 11), § 187 Rn. 3.

13 BGHZ 118, 275, 279 = NJW 1992, 2631.

14 Begründung des Regierungsentwurfs, S. 289.

dieser Vorschrift geht es nicht mehr nur um inländische Risiken.

Sieht man einmal davon ab, daß die Vorschriften über die Seeverversicherung entfallen, bringt der Entwurf konzeptionell nichts Neues. Auch wenn die Luftfahrtrisiken in § 130 VVG-E nicht erwähnt werden, unterliegen sie über § 210 VVG-E als Großrisiko auch dem Allgemeinen Teil des neuen VVG¹⁵. Gleiches gilt für die Güterversicherung, da die Versicherung des reinen Seetransports praktisch nicht vorkommt. Auch wenn eine ähnliche Vorschrift wie der alte § 147 VVG eingeführt werden sollte, hätte das nur geringe Bedeutung, da die Versicherung eines gemischten Transports als Einzelrisiko selten vorkommt. In der Praxis haben wir es mit Generalpolicen und damit mit laufenden Versicherungen zu tun, die den generellen Deckungsumfang beschreiben und die Grundlage für alle Transporte bilden, also reine Landtransporte, kombinierte Beförderungen und theoretisch auch reine See- und Lufttransporte. Für Großrisiken und laufende Versicherungen bedeutet dies, daß alle Bedingungswerke der Transportversicherer (Ausnahme DTV-Kaskoklauseln 1978/ 2004) überprüft werden müssen, für welche Regelung des allgemeinen Teils des neuen VVG eine Abweichung vorgenommen werden muß.

Auch wenn es in § 210 VVG-E heißt, daß die im VVG-E vorgesehenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit nicht anzuwenden sind, bedeutet das nicht, daß sie nicht zur Anwendung kommen. Vielmehr ist es für den insoweit gleichen Wortlaut des § 187 VVG unbestritten, daß zwingende und halbzwingende Vorschriften abbedungen werden können¹⁶. Geschieht das nicht, gelten die Normen des VVG.

Der Allgemeine Teil enthält Regelungen zum Schutz des Verbrauchers, von denen es in §§ 18, 32, 42, 52 Abs. 5, 87 und 112 VVG-E heißt, daß von ihnen nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers abgewichen werden kann. Wenn also die Transportversicherer eine Abweichung gemäß § 210 VVG-E (§ 187 VVG a. F.) vornehmen wollen, müssen sie dies durch geschriebene Bedingungswerke oder in ihren AVB tun. Sie müssen dabei nicht die betreffende Vorschrift des VVG nennen, sie müssen die abweichende Regelung aber in die AVB einführen. Hier ist nicht der Platz, alle halbzwingenden Vorschriften darzustellen, die von den Transportversicherern zu berücksichtigen sind. Deshalb soll nur auf die Aufgabe des Alles-oder-Nichts-Prinzips im Allgemeinen Teil des Entwurfs eingegangen werden.

Unter dem Titel »Verletzung einer vertraglichen Obliegenheit« lautet § 28 Abs. 2 – 4 VVG-E:

§ 28 Verletzung einer vertraglichen Obliegenheit

(2) Bestimmt der Vertrag, daß der Versicherer bei Verletzung einer vom Versicherungsnehmer zu erfüllenden vertraglichen Obliegenheit nicht zur Leistung verpflichtet ist, ist er nur leistungsfrei, wenn der Versicherungsnehmer die Obliegenheit vorsätzlich verletzt hat. Im Fall einer grob fahrlässigen Verletzung der Obliegenheit ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen; die Beweislast für das Nichtvorliegen einer groben Fahrlässigkeit trägt der Versicherungsnehmer.

(3) Abweichend von Absatz 2 ist der Versicherer zur Leistung verpflichtet, soweit die Verletzung der Obliegenheit weder für den Eintritt oder die Feststellung des Versicherungsfalles noch für die Feststellung oder den Umfang der Leistungspflicht des Versicherers ursächlich ist. Satz 1 gilt

nicht, wenn der Versicherungsnehmer die Obliegenheit arglistig verletzt hat.

(4) Die vollständige oder teilweise Leistungsfreiheit des Versicherers nach Absatz 2 hat bei Verletzung einer nach Eintritt des Versicherungsfalles bestehenden Auskunft- oder Aufklärungsobliegenheit zur Voraussetzung, daß der Versicherer den Versicherungsnehmer durch gesonderte Mitteilung in Textform auf diese Rechtsfolge hingewiesen hat.

Wie Absatz 2 dieser Vorschrift zu entnehmen ist, führt eine grob fahrlässige Obliegenheitsverletzung nicht mehr grundsätzlich zur Leistungsfreiheit des Versicherers, wenn diese für den Eintritt des Versicherungsfalles, dessen Feststellung oder den Umfang der Leistungspflicht ursächlich war. Vielmehr hat der Versicherer nunmehr nur die Möglichkeit, seine Leistung entsprechend der Schwere des Verschuldens zu kürzen.

Wenn also der Transportversicherer für Großrisiken und in laufenden Versicherungen von dieser Regelung abweichen will, muß er die Abweichung schriftlich oder in den AVB dokumentieren. Auch der Verzicht auf die Rechtsfolgenbelehrung in Abs. 4 dieser Vorschrift muß in den AVB dokumentiert werden.

Auch in § 81 VVG-E wird von der geltenden Regelung des § 61 VVG abgewichen. Wird der Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt, soll nicht mehr das Alles-oder-Nichts-Prinzip gelten. In § 81 VVG-E heißt es:

§ 81 Herbeiführung des Versicherungsfalles

(1) Der Versicherer ist nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich den Versicherungsfall herbeiführt.

(2) Führt der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall grob fahrlässig herbei, ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen.

Will der Versicherer eine Rückkehr zum alten Alles-oder-Nichts-Prinzip, ist das im Vertrag oder in den AVB festzuhalten. Zu § 81 VVG-E ist allerdings zu bemerken, daß diese Vorschrift gemäß § 87 VVG-E nicht zu den halb zwingenden Vorschriften gehört, von denen nur bei Großrisiken und laufenden Versicherungen zum Nachteil des Versicherungsnehmers abgewichen werden darf. Die alte Regelung des § 61 VVG kann also in alle Versicherungsverträge und AVB eingefügt werden.

Die Großrisiko-Problematik betrifft im Übrigen auch die Vorschriften über die Vorvertragliche Anzeigepflicht (§§ 19–22 VVG-E) und die Gefahrerhöhung (§§ 23–27 VVG-E).

Aber selbst wenn der Transportversicherer bei Großrisiken oder in laufenden Versicherungen in AVB von der gesetzlichen Regelung abweicht, bedeutet das nicht, daß diese Abweichung keiner Kontrolle mehr unterliegt. Auch für Großrisiken gilt, daß abweichende Regelungen der Inhalts-

¹⁵ Begründung des Regierungsentwurfs, S. 230.

¹⁶ Vergleiche BGHZ 118, 275, 278; Berliner Kommentar zum VVG, 1999 = BK/Schwintowski § 187 Rn. 7; Pröls/Martin/Kollbosser (Fn. 11), § 187 Rn. 3; Römer/Langheid, VVG, Kommentar, 2. Auflage 2003, § 187 Rn. 2.

kontrolle nach § 307 BGB unterliegen¹⁷. Sie können nach AGB-Grundsätzen unwirksam sein, wenn sie vom gesetzlich gewollten Leitbild abweichen. Das hat der BGH für § 6 Abs. 1–3 VVG in Bezug auf Obliegenheitsverletzungen entschieden. Auch wenn für Großrisiken von dieser Vorschrift wirksam abgewichen werden kann, enthält diese Vorschrift jedoch ein gesetzliches Leitbild, das im Rahmen der Inhaltskontrolle nach § 307 BGB zu beachten ist. So sind Bestimmungen in AVB gemäß § 307 BGB unwirksam, die Leistungsfreiheit des Versicherers unabhängig vom Verschulden vorsehen oder keinen Kausalitätsgegenbeweis zulassen. Der Versicherungsnehmer muß also das Recht haben zu beweisen, daß sein Verhalten im konkreten Fall nicht kausal war.

Auch für Großrisiken sind die Schwere und Vorwerfbarkeit von Obliegenheitsverletzungen zu berücksichtigen sowie die Geeignetheit, die Interessen des Versicherers zu gefährden¹⁸. Diese Rechtsgrundsätze gelten grundsätzlich auch für die Seeversicherung. So hat das OLG Hamburg¹⁹ entschieden, daß der in § 6 VVG enthaltene Kern entgegen § 186 VVG als ein das gesamte Rechtsleben beherrschender Grundsatz auch für die Seeversicherung maßgeblich ist. Der Kern dieser Vorschrift gehöre gleichsam zum *ordre public* des Versicherungsrechts²⁰.

Wenn also in den AVB vom gesetzlichen Leitbild abgewichen wird, stellt sich immer, und zwar auch für die Seeversicherung, die Frage der Unwirksamkeit nach AGB-Grundsätzen²¹. Diese Problematik hat die Sachverständigenkommission erkannt und Leitbilder der Transportversicherung entwickelt, die der Regierungsentwurf inhaltlich und nur teilweise redaktionell verändert übernommen hat. Die Leitbilder sollten nach der Konzeption und Systematik des Entwurfs der Kommission auch für die See- und Luftfahrtversicherung gelten. Auch wenn der Regierungsentwurf die Seeversicherung vom VVG ausgeschlossen hat, werden sich die Seeversicherer im Rahmen der AGB-Problematik auf die Leitbildfunktion der §§ 130 ff. VVG-E beziehen können. Wichtigstes Leitbild ist zunächst der Grundsatz der Universalität der Gefahren. Anders als in allen anderen Sparten haben wir es in der Transportversicherung mit einer Allgefahrendeckung zu tun, und zwar auch in der Seeversicherung. Im Regierungsentwurf werden außerdem Abweichungen vom Allgemeinen Teil für die Transportversicherung niedergelegt in Bezug auf die Verletzung der Anzeigepflicht durch den Versicherungsnehmer (§ 131), die Gefährdung oder -erhöhung (§ 132) sowie den Aufwendungsersatz, der in Anlehnung an die DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000 auch über die Versicherungssumme hinaus für bestimmte Kosten besteht (§ 135).

Wichtig sind jedoch die Regelungen über die Herbeiführung des Versicherungsfalles in § 137 VVG-E sowie über die Rechtsfolgen einer Obliegenheitsverletzung nach § 134 VVG-E. Die Verwendung geeigneter Beförderungsmittel ist eine aus dem Frachtvertrag begründete Verpflichtung des Beförderers. Durch § 134 Abs. 1 VVG-E wird der Versicherungsnehmer verpflichtet, im Rahmen seiner Einflußmöglichkeiten für die Auswahl geeigneter Beförderungsmittel zu sorgen. § 134 VVG-E lautet:

§ 134 Ungeeignete Beförderungsmittel

(1) Ist für die Beförderung der Güter kein bestimmtes Beförderungsmittel vereinbart, ist der Versicherungsnehmer, soweit er auf dessen Auswahl Einfluß hat, verpflichtet, Beförderungsmittel einzusetzen, die für die Aufnahme und Beförderung der Güter geeignet sind.

(2) Verletzt der Versicherungsnehmer diese Obliegenheit vorsätzlich oder grob fahrlässig, ist der Versicherer nicht zur Leistung verpflichtet, es sei denn, die Verletzung war nicht ursächlich für den Eintritt des Versicherungsfalles oder den Umfang der Leistungspflicht.

Zur Herbeiführung des Versicherungsfalles heißt es:

§ 137

(1) Der Versicherer ist nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich oder grob fahrlässig den Versicherungsfall herbeiführt.

Durch beide Vorschriften wird klargestellt, daß das Alles-oder-Nichts-Prinzip im Falle groben Verschuldens zum Leitbild der Transportversicherung gehört.

4 VVG-Reform und die Sparten der Transportversicherung

a) Versicherung der Transportmittel

aa) Seekaskoversicherung

Da die Seeversicherung – wie bisher – gemäß § 209 VVG-E nicht unter den Geltungsbereich des VVG fallen wird, ändert sich am bestehenden Rechtszustand nichts. Daß die AVB der Seeversicherer natürlich auch der AGB-Kontrolle unterliegen²², führt jedoch nicht zu einem aktuellen Handlungsbedarf der Seekaskoversicherer, auch wenn eine Aktualisierung und Modernisierung des Klauselwerks wünschenswert wäre.

bb) Baurisikoversicherung

Ein Handlungsbedarf ist jedoch für die Versicherung von Schiffsbaurisiken nicht auszuschließen²³. In der Baurisikoversicherung von Schiffen werden Verlust und Beschädigung des Neubaus (Bestandteile, Zubehör und Ausrüstung) sowie der Werkanlagen auf Basis einer Allgefahrendeckung nach § 28 ADS 1919 versichert. Die Grundlage der Versicherung bilden die DTV-Bedingungen für die Versicherung von Schiffsbaurisiken 1998 (Fassung 2004). Diese Bedingungen gelten sinngemäß auch für Umbauten von Schiffen²⁴. Unter diese Sparte fällt einer der größten Schäden der deutschen Transportversicherer, nämlich der Schaden des Kreuzfahrtschiffes »Pride of America« in einer Werft in Bremerhaven mit einem Schadenaufkommen von ca. 170 Mio €.

Bei der Baurisikoversicherung stellt sich die Frage, ob sie noch Seeversicherung ist und damit gemäß § 209 VVG-E nicht in den Anwendungsbereich des neuen VVG fällt. Der BGH²⁵ beurteilt »Unternehmungen« als Seeversicherung, »die

17 Vergleiche *Präve*, Versicherungsbedingungen und AGB-Gesetz, 1998, S. 178; BGH NJW 1985, 559; BGHZ 120, 290 = NJW 1993, 590.

18 Vergleiche OLG Hamburg VersR 1996, 1102.

19 VersR 1970, 1150.

20 Vergleiche *Sieg*, BB 1970, 106, 109.

21 Vergleiche BGHZ 77, 88 »MS Janina«; BGH VersR 1993, 312, 314.

22 Vergleiche BGHZ 77, 88 »MS Janina«; VersR 1993, 312, 314.

23 Vergleiche hierzu: *Enge*, Transportversicherung, 3. Auflage 1996, S. 295 ff.

24 Vergleiche *Thume/de la Motte/Enge/Dr. Enge* (Fn. 8), Kapitel 4 Rn. 309, 310.

25 BGHZ 56, 339, 343; s. a. *Ritter-Abraham*, Das Recht der Seeversicherung, Bd. 2, 2. Auflage 1967, § 1 Anm. 30.

mit denjenigen der Seeschifffahrt in engstem örtlichen und wirtschaftlichen Zusammenhang stehen«. Daher sei die Versicherung des Neubaus eines Seeschiffes jedenfalls ab Stapellauf Seeversicherung. Ob wirklich das Baurisiko bis zum Stapellauf als Gefahr der Seeschifffahrt anzusehen ist, wie es nunmehr in § 209 VVG-E heißt, kann hier nicht abschließend entschieden werden. Bei der Baurisikoversicherung handelt es sich aber in jedem Fall um eine laufende Versicherung i. S. v. § 53 VVG-E. Das versicherte Interesse wird in Ziffern 1 und 4 der DTV-Bedingungen nur der Gattung nach bezeichnet. Als Prämiengrundlage dienen die Deklarationen nach Ziffer 8 der DTV-Bedingungen für die Versicherung von Schiffbau- risiken 1998 (Fassung 2004). Gemäß § 210 VVG-E kann also in der Baurisikoversicherung von den zwingenden und halb zwingenden Vorschriften des Allgemeinen Teils des VVG n. F. abgewichen werden.

Eine Überarbeitung des bestehenden Bedingungswerks bietet sich deshalb an, weil zunächst unklar ist, ob diese Sparte während der Bau- bzw. Umbauphase als Seeversicherung anzusehen ist, zumal in § 209 VVG-E nunmehr ausdrücklich auf die Gefahren der Seeschifffahrt abgestellt wird.

cc) Versicherung von Haftungs- und Reparatur- risiken von Schiffswerften

Gegenstand dieser Versicherung ist die Haftpflicht der Werft für Verlust oder Beschädigung des Reparaturobjekts. Auch bei dieser Sparte stellt sich die Frage ihrer Qualifizierung als Seeversicherung. Angesichts der Nähe zur Baurisikoversicherung, der Bezeichnung der Risiken der Gattung nach und der Deklarationspflicht handelt es sich bei diesen Haftpflichttrisiken (Besondere Bedingungen für die Versicherung von Haftungs- und Reparaturrisiken von Schiffswerften 2003) um laufende Versicherungen i. S. v. §§ 53, 210 VVG-E.

dd) Flußkaskoversicherung

Nach dem Entwurf des Reformgesetzes des VVG bilden die §§ 130 ff. VVG-E die gesetzliche Grundlage für die Flußkaskoversicherung. § 130 Abs. 2 VVG-E sieht dabei eine Allgefahrendeckung vor, während die Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Flußkasko-Risiken 2000/2004 (AVB Flußkasko 200/2004) von der Deckung genannter Gefahren ausgehen (Schiffsunfall; Brand, Blitzschlag, Explosion; höhere Gewalt; Einbruch-Diebstahl, Beraubung, Vandalismus). Da es sich bei §§ 130 ff. VVG-E um dispositives Recht handelt, ist die Abweichung vom Leitbild der Allgefahrendeckung rechtlich unschädlich.

Gegenstand der Flußkaskoversicherung sind Schiffe, so daß wir es nach Art. 10 EGVVG Abs. 1 i. V. m. Anlage A zum VAG Nr. 6 mit einem Großrisiko zu tun haben²⁶. Schiffe sind schwimmfähige Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Größe, die fähig und dazu bestimmt sind, auf oder unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen²⁷.

Nach Ziffer 1.2 AVB Flußkasko 2000/2004 werden dem Schiff als versichertem Gegenstand²⁸ Baggerfahrzeuge (wohl Schiffe), Kräne, Elevatoren und schwimmende Anlagen gleichgestellt. Soweit es sich hier nicht um Schiffe handelt, ist es fraglich, ob auch sie unter das Großrisikoprivileg des § 210 VVG-E fallen. Sofern das Flußkaskorisiko von Schiffen in den Policen im Vordergrund steht, wird man das zu bejahen haben. Soweit die verwendeten AVB und geschriebenen Bedingungen vom Allgemeinen Teil des VVG n. F. abweichen

wollen, muß dies in den Bedingungswerken dokumentiert werden.

Die Flußkaskopolicy mit benannten Schiffsrisiken (Name des Schiffes) ist jedenfalls keine laufende Versicherung i. S. v. § 53 VVG-E.

ee) Wassersportkaskoversicherung

In den Allgemeinen Bedingungen für die Kasko-Versicherung von Wassersportfahrzeugen 1985 (Fassung 2004) wird nicht von Schiffen gesprochen, sondern von Wassersportfahrzeugen. Wassersportfahrzeuge sind alle zu Sport- und Vergnügungszwecken verwendeten Sportboote²⁹. Der Begriff »Fahrzeug« umfaßt alle Schiffe und Boote, unabhängig davon, ob sie mit Motor, Segeln oder Muskelkraft fortbewegt werden³⁰. Voraussetzung des Versicherungsschutzes ist es, daß sie zu sportlichen oder Vergnügungszwecken verwendet werden (Ziffer 3.5 AVB Wassersportfahrzeuge 1985/2004). Versicherungsschutz besteht nach den AVB Wassersportfahrzeuge 1985/2004 (Ziffer 2) innerhalb Europas auf allen Flüssen und Binnengewässern. Die Vorschriften des VVG und insbesondere das Alles-oder-Nichts-Prinzip bei grob fahrlässigen Obliegenheitsverletzungen³¹ finden Anwendung (Ziffer 10, 14 AVB).

Mit dem neuen VVG stellen sich in Bezug auf diese Sparte Grundsatzfragen. Will man weiterhin ein einheitliches Bedingungswerk für Wassersportfahrzeuge, und zwar sowohl für Schiffe als auch für Sportboote, die nicht als Schiffe zu qualifizieren sind, wird man nicht umhin kommen, das neue VVG in Bezug auf das Obliegenheitsrecht anzuwenden und das Alles-oder-Nichts-Prinzip aufzugeben. Unabhängig von der rechtlichen Würdigung dürfte der Druck des Marktes in diese Richtung gehen, zumal es bei dieser Sparte nicht um kommerzielle Risiken geht. Laut BGH³² handelt es sich bei dieser Sparte um eine Sachversicherung, die aber auch Transportversicherung i. S. v. § 129 Abs. 2 VVG a. F. ist.

Bei der Versicherung eines Schiffes nach § 129 VVG a. F. haben wir es zugleich mit einem Großrisiko nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Anlage A zum VAG Nr. 6 zu tun³³, da diese Vorschrift auch nicht kommerzielle Risiken und Versicherungen natürlicher Personen erfaßt. Bei der Versicherung von Wassersportschiffen auf Binnengewässern kann also nach § 210 VVG-E von Vorschriften des Allgemeinen Teils des neuen VVG abgewichen werden.

Wassersportkaskorisiken werden aber auch in der Ost-, Nordsee, im Atlantik oder im Mittelmeer versichert. Dann geht es um Schiffsfahrtrisiken und eine Seeversicherung nach § 209 VVG-E mit der Folge, daß auch die DTV-Kaskoklauseln 1978/1994 zur Anwendung kommen können. Denkbar ist aber auch, daß man den Geltungsbereich der AVB Wassersportfahrzeuge erweitert und eventuell das neue Obliegenheitsrecht zur Anwendung kommen läßt.

26 Prölss/Martin/Voit/Knappmann (Fn. 11), § 129 Rn. 13 m. w. N.

27 Vergleiche Rabe, Seehandelsrecht, 4. Auflage 2000, Einf. I A Rn. 2–7; Berliner Kommentar/Dallmayr (Fn. 16), § 129 Rn. 16; Thume/de la Motte/Brunn (Fn. 8), Kapitel 4 Rn. 421 f.

28 Vergleiche Thume/de la Motte/Brunn (Fn. 8), Kapitel 4 Rn. 421.

29 BGH VersR 1985, 541, 542.

30 Vergleiche Thume/de la Motte/Brunn (Fn. 8), Kapitel 4 Rn. 574.

31 S. a. Gerbard, TranspR 2005, 63 ff.

32 BGHZ 103, 228, 231 = VersR 1988, 463; VersR 1982, 381, 382; vergleiche auch Prölss/Martin/Voit/Knappmann (Fn. 11), § 129 Rn. 8; Römer/Langheid/Römer (Fn. 16), § 129 Rn. 8.

33 So Prölss/Martin/Voit/Knappmann (Fn. 11), Wassersportfahrzeugversicherung, Vorbemerkung Rn. 2, S. 2641.

b) Versicherung der Güter

Unabhängig davon, welches Beförderungsmittel verwendet wird, ist die Güterversicherung Großrisiko gemäß Art. 10 Abs. 1 Satz 1 EGVVG i. V. m. Nr. 7 Anlage A zum VAG. Da reine Seetransporte praktisch ohne Bedeutung sind und laufende Policen in Form von General- und Umsatzpolicen überwiegen, findet § 210 VVG-E Anwendung mit den geschilderten Konsequenzen.

c) Versicherung der Verkehrsträger (Verkehrshaftungsversicherung)

Die Versicherung der Haftung der Verkehrsträger, Spediteure und Lagerhalter ist Haftpflichtversicherung und nicht Transportversicherung³⁴, auch wenn sie traditionell als Transportversicherung bezeichnet wird und bei den Transportversicherern angesiedelt ist.

Für diese Sparte kann die VVG-Reform erhebliche Auswirkungen haben, da in den DTV-Verkehrshaftungs-Bedingungen für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003 in der Fassung 2005 (DTV-VHV 2003/2005) die Versicherung der Haftpflicht der Frachtführer mit der der Spediteure und Lagerhalter in einem Bedingungswerk zusammengefaßt worden ist und in Ziffer 7 DTV-VHV 2003/2005 allein 20 Obliegenheiten aufgeführt werden, deren grob fahrlässige Verletzung zur Leistungsfreiheit des Versicherers führen kann. Problematisch ist die Kombination der Versicherung der Frachtführerhaftung mit der von Spediteuren und Lagerhaltern deshalb, weil nur die Versicherung der Haftpflicht aus Landtransporten als Großrisiko nach Art. 10 Abs. 1 Satz 1 EGVVG i. V. m. Nr. 10b Anlage A zum VAG qualifiziert wird³⁵, nicht jedoch die Speditions- und Lagerhalterversicherung. Für eine ähnliche Konstellation hat der BGH³⁶ zu § 187 VVG a. F. entschieden, daß ein Vertrag, der neben Großrisiken auch andere Versicherungen abdeckt, nicht mehr als Großrisiko nach § 187 VVG privilegiert ist. Diese Rechtsprechung hätte insbesondere für das Alles-oder-Nichts-Prinzip in Ziffer 7 DTV-VHV 2003/2005 Auswirkungen.

Das bestehende Konzept ließe sich jedoch weitgehend aufrechterhalten, wenn man die Verkehrshaftungsversicherung als laufende Versicherung i. S. v. §§ 53, 210 VVG-E anzusehen hat. Als laufende Policen wurden in der Vergangenheit die Frachtführerhaftpflichtversicherungen zur KVO und CMR bezeichnet³⁷. Gleiches galt für die Speditionsversicherung des SVS/RVS und die Sp-Police vor 1998³⁸. Um eine laufende Versicherung dürfte es sich auch bei der Speditionsversicherung gemäß Ziffer 29 ADSp 1999 gehandelt haben (Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung), die jedoch weitestgehend durch die DTV-VHV 2003 abgelöst worden ist.

Für die DTV-VHV 2003/2005 ist festzuhalten, daß sie ebenfalls als laufende Versicherung ausgestattet werden können, und zwar als General- oder Pauschalpolicen sowie Umsatz-, Summen- oder Abschreibepolicen³⁹. Nach Ziffer 1 sind Gegenstand der Versicherung Verkehrsverträge (Fracht-, Speditions- und Lagerverträge). Das versicherte Interesse wird somit nur der Gattung nach bezeichnet. Zur Anmeldung der Risiken und zur Prämienberechnung enthalten die DTV-VHV 2003/2005 in Ziffer 11 keine Regelung. Sie bleibt den Vertragsparteien vorbehalten. Wenn vertraglich vereinbart wird, daß der jeweilige Versicherungsnehmer seine Umsätze in Bezug auf die in der Betriebsbeschreibung aufgeführten

Tätigkeiten anzumelden hat oder wenn die Umsätze des Speditions-, Fracht- oder Lagergeschäfts pauschal aufzugeben sind, dürfte die Voraussetzung des § 53 VVG-E erfüllt sein mit der Folge, daß § 210 VVG-E für alle Risiken zur Anwendung kommt. Bei einer Police mit einer vorab festgelegten Jahresprämie ohne Bezug auf eine vereinbarte Prämiengrundlage dürfte es sich jedoch nicht um eine laufende Versicherung handeln.

5. Schlußbetrachtung

Alle Sparten der Transportversicherung sind mit Blick auf die verwendeten AVB zu überarbeiten. Im Großrisikobereich und in laufenden Versicherungen sind die Abweichungen von den zwingenden und halbzwingenden Vorschriften des neuen VVG in die Bedingungswerke einzuarbeiten.

Konzeptionell hat die VVG-Reform darüber hinaus keine großen Auswirkungen. Die Aufhebung der Vorschriften des HGB (§§ 778–900, 905) ist ohne praktische Relevanz. Dennoch wäre es wünschenswert gewesen, wenn der Inhalt der §§ 778, 779 HGB als Leitbild der Transportversicherung in den VVG-Entwurf übernommen worden wäre. § 778 HGB bestimmt, daß jedes in Geld schätzbare Interesse, das jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt besteht, Gegenstand der Versicherung sein kann. Durch diese Vorschrift wird deutlicher als durch die bisherige und neue Regelung des VVG, daß es bei der Versicherung nicht allein um die versicherten Güter oder das versicherte Schiff geht, sondern um das Interesse, die Beziehung zu dem versicherten Gegenstand. Die Beziehung kann rechtlicher oder wirtschaftlicher Natur sein⁴⁰. Es kann sich um das Interesse eines Eigentümers, Pächters oder Mieters handeln bzw. des Verkäufers oder Käufers, das vom versicherten Schaden betroffen ist.

Durch § 779 HGB wird klargestellt, daß Gegenstand einer Transportversicherung nicht nur das Schiff oder die Güter sein können, sondern auch die Fracht, Überfahrtgelder, Havereigelder, der imaginäre Gewinn des Käufers sowie sonstige Forderungen, zu deren Deckung Schiff, Fracht oder Güter dienen (Schiffshypothek oder Schiffsgläubigerrechte).

Die Übernahme der in § 779 HGB aufgeführten Risiken (ohne Bodmereigelder), ergänzt um die Versicherung des Mehrwerts (vergl. Ziffer 1.1.3 DTV-Güter 2000/2004) in die §§ 130 ff. VVG-E hätte dokumentiert, daß Transportversicherung mehr ist als die Versicherung von Gütern und Schiffen.

34 Vergleiche Ehlers, VersR 2003, 1080 f. m. w. N.; Thume, TranspR 2006, 1, 4; Prölss/Martin/Voit/Knappmann (Fn. 11), § 129 Rn. 8.

35 Vergleiche BGH VersR 2005, 266, 268.

36 BGH VersR 1972, 85, 86.

37 Vergleiche OLG München VersR 1982, 257; Möhrle (Fn. 11), S. 134; Schneider, Verkehrshaftungsversicherungen, 1992, S. 190; Prölss/Martin/Kollbosser (Fn. 11), § 187 Rn. 10.

38 Vergleiche Möhrle (Fn. 11), S. 148; Schneider (Fn. 37), S. 64.

39 So Begründung des Regierungsentwurfs, S. 189.

40 Vergleiche Prölss/Martin/Kollbosser (Fn. 11), Vor § 51 Rn. 1, 3.