

Großkommentare der Praxis

BRUCK/MÖLLER

Versicherungs- vertragsgesetz

mit Nebengesetzen und Allgemeinen
Versicherungsbedingungen



Großkommentar

10., völlig neu bearbeitete Auflage

herausgegeben von
Roland Michael Beckmann und Robert Koch

vormals mit herausgegeben von
Horst Baumann (†), Katharina Johannsen (†) und Ralf Johannsen (†)

Siebter Band

§§ 130–141; DTV-Güter; DTV-VHV; DTV-ADS; AVB Fluskkasko; AVB Wassersportfahrzeuge

Bearbeiter:

§§ 130, 138, 141: Dieter Schwampe

§§ 131–137, 139–140: Christian Schneider

DTV-Güter: Jens-Berghe Riemer

DTV-VHV: Erwin Abele

DTV-ADS Ziff. 1–26, 54–66, 68, 70–81: Maximilian Guth

DTV-ADS Ziff. 27–53, 67, 69, 82–91: Jens Jaeger

AVB-Fluskkasko: Olaf Hartenstein

AVB-Wassersportfahrzeuge: Jürgen Raab

Sachregister: Christian Klie

DE GRUYTER

Stand der Bearbeitung: Mai 2024

Zitervorschlag: Bruck/Möller/*Schwampe* Bd. 7 § 138 VVG Rn. 11
Bruck/Möller/*Jaeger* Bd. 7 DTV-ADS Ziff. 27 Rn. 1

ISBN 978-3-11-052041-5

e-ISBN (PDF) 978-3-11-052064-4

e-ISBN (EPUB) 978-3-11-052053-8

Library of Congress Control Number: 2023931799

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2025 Walter de Gruyter GmbH, Berlin/Boston

Satz: Meta Systems Publishing & Printservices GmbH, Wustermark
Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

www.degruyter.com

Fragen zur allgemeinen Produktsicherheit:

productsafety@degruyterbrill.com

Verzeichnis der Bearbeiterinnen und Bearbeiter der 10. Auflage

- Erwin Abele**, ehem. Rechtsanwalt in Göppingen
Dr. **Christian Armbrüster**, Professor an der Freien Universität Berlin, Richter am Kammergericht a.D.
Dr. **Frank Baumann**, LL.M., Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht in Hamm
Dr. **Horst Baumann** (†), emeritierter Professor an der Technischen Universität Berlin
Dr. **Roland Michael Beckmann**, Professor an der Universität des Saarlandes, Saarbrücken
Dr. **Oliver Brand**, LL.M. (Cambridge), Professor an der Universität Mannheim
Dr. **Alexander Bruns**, LL.M. (Duke Univ.), Professor an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg
Dr. **Christoph Brömmelmeyer**, Professor an der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Carsten Dietert, Rechtsanwalt in Fernwald, Leiter der Rechtsabteilung und Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt) bei der Vereinigte Hagelversicherung VVaG in Gießen
Charlotte Echarti, Bereichsleiterin Run Off Solutions, E+S Rückversicherung AG, Hannover
Christiane Eifler, LL.M., Rechtsanwältin in Nürnberg
Anne Fischer, LL.M., Rechtsanwältin in Düsseldorf
Dr. **Alexander Figl**, Rechtsanwaltsanwärter in Wien
Dr. **Thomas Gädtke**, Rechtsanwalt in München und Lehrbeauftragter an der Ludwig-Maximilians Universität München
Dr. **Jens Gal**, Maître en droit (Lyon 2), Privatdozent und Lehrstuhlvertreter an der Goethe-Universität, Frankfurt am Main
Dr. **Bernd Guntermann**, LL.M., Rechtsanwalt und Fachanwalt für Steuerrecht, Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht sowie Fachanwalt für Strafrecht in Düsseldorf, Lehrbeauftragter an der Universität Greifswald
Dr. **Maximilian Guth**, LL.M. (Southampton), Rechtsanwalt in Hamburg, Solicitor of England & Wales, Lehrbeauftragter an der Universität Hamburg
Dr. **Olaf Hartenstein**, D.E.A. (Sorbonne), LL.M. (Assas), Rechtsanwalt in Hamburg
Dr. Dr. h.c. **Helmut Heiss**, LL.M., Professor an der Universität Zürich und Rechtsanwalt in Zürich
Dr. **Jörg Henzler**, Rechtsanwalt in Stuttgart
Dr. **Harald Herrmann**, emeritierter Professor an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Jens Jaeger, Rechtsanwalt in Hamburg, Lehrbeauftragter an der Universität Hamburg
Dr. **Ralf Johannsen** (†), Rechtsanwalt in Hamburg
Dr. **Katharina Johannsen** (†), Vorsitzende Richterin am Hanseatischen OLG a.D., Hamburg
Dr. **Rocco Jula**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht in Berlin
Dr. **Kai-Oliver Knops**, Professor an der Universität Hamburg
Dr. **Robert Koch**, LL.M. (McGill), Professor an der Universität Hamburg
Dr. **Hubertus W. Labes**, Rechtsanwalt in Hamburg
Dr. **Mark Makowsky**, Professor an der Universität Mannheim
Dr. **Annemarie Matusche-Beckmann**, Professorin an der Universität des Saarlandes, Saarbrücken
André Naumann, Rechtsanwalt in Bornheim
Dr. **Ernst Niederleithinger**, Ministerialdirektor beim Bundesministerium der Justiz a.D., Honorarprofessor der Ruhr-Universität Bochum
Dr. **Stefan Perner**, Professor und Vorstand am Institut für Zivil- und Zivilverfahrensrecht an der Wirtschaftsuniversität Wien
Jürgen Raab, Rechtsanwalt in Hamburg
Dr. **Julian Rapp**, LL.M. (Cambridge), Privatdozent an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg
Dr. **Jens-Berghe Riemer**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht sowie Transport- und Speditionsrecht in München
Dr. **Claus von Rintelen**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht in Hamburg
Dr. **Christian Rolfs**, Professor an der Universität zu Köln

Dr. **Christian Schneider**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht in Köln

Dr. **Winfried Schnepf**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht in Köln

Arno Schubach, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht in Frankfurt am Main

Dr. **Dieter Schwampe**, Professor an der Universität Hamburg, Rechtsanwalt in Hamburg

Dr. **Hans-Peter Schwintowski**, Professor an der Humboldt-Universität zu Berlin

Dr. **Ansgar Staudinger**, Professor an der Universität Bielefeld

Dr. **Wolfgang Voit**, Professor an der Philipps-Universität Marburg

Dr. **Isabelle Vonkilch**, LL.M. (Hamburg), Universitätsassistentin an der Wirtschaftsuniversität
Wien

Dr. **Conrad Waldkirch**, akademischer Rat a.Z. an der Universität Mannheim

Dr. **Gerrit Winter** (†), emeritierter Professor an der Universität Hamburg

Dr. **Moritz Zoppel**, LL.M. (Cambridge), Habilitand an der Wirtschaftsuniversität Wien

Vorwort

Der vorliegende Band behandelt die gesetzlichen Vorschriften zur Transportversicherung (§§ 130–141 VVG) sowie die Musterbedingungswerke des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. zur Güterversicherung (DTV-Güter 2000/2011), zur Verkehrshaftungsversicherung (DTV-VHV 2003/2011), zur Seeschiffversicherung (DTV-ADS 2009), zur Binnenschiffversicherung (AVB Flusskasko 2008/2013) und zur Wassersportfahrzeugversicherung (AVB Wassersportfahrzeuge 2008). Rechtsprechung und Schrifttum wurden im Wesentlichen bis Februar 2024 berücksichtigt. Die Herausgeber danken allen Autoren, deren Zusammensetzung sich gegenüber der 9. Auflage nicht geändert hat, für die konstruktive Mitarbeit. Für Kritik und Verbesserungsvorschläge sind Verlag und Herausgeber dankbar.

Saarbrücken und Hamburg im Juni 2024

Roland Michael Beckmann

Robert Koch

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Bearbeiterinnen und Bearbeiter der 10. Auflage — V

Vorwort — VII

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur — XI

Versicherungsvertragsgesetz

Teil 2

Einzelne Versicherungszweige

Kapitel 3

Transportversicherung

- § 130 Umfang der Gefahrtragung — 1
- § 131 Verletzung der Anzeigepflicht — 51
- § 132 Gefahränderung — 58
- § 133 Vertragswidrige Beförderung — 63
- § 134 Ungeeignete Beförderungsmittel — 68
- § 135 Aufwendungsersatz — 71
- § 136 Versicherungswert — 75
- § 137 Herbeiführung des Versicherungsfalles — 80
- § 138 Haftungsausschluss bei Schiffen — 86
- § 139 Veräußerung der versicherten Sache oder Güter — 106
- § 140 Veräußerung des versicherten Schiffes — 109
- § 141 Befreiung durch Zahlung der Versicherungssumme — 112

DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2011

(DTV-Güter 2000/2011) — 123

Volle Deckung — 134

Eingeschränkte Deckung — 212

Bestimmungen für die laufende Versicherung (Stand Juni 2020) — 215

Besondere Klauseln — 227

Besondere Bedingungen für die Versicherung von Umzugsgut — 249

Besondere Bedingungen für die laufende Versicherung von Ausstellungen und Messen (September 2011) — 252

DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011 (DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011) — 255

DTV-Allgemeine Deutsche Seeschiffsversicherungsbedingungen 2009

(DTV-ADS 2009) — 395

Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Flusskasko-Risiken 2008/2013 (AVB Flusskasko 2008/2013) — 743

Allgemeine Bedingungen für die Kasko-Versicherung von Wassersportfahrzeugen (AVB Wassersportfahrzeuge 2008/2021) — 829

Sachregister — 883

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

a.A.	anderer Ansicht
a.a.O.	am angegebenen Ort
ABBV	Allgemeine Bedingungen für die Baubestandsversicherung
ABE	Allgemeine Bedingungen für die Elektronikversicherung
ABG	Allgemeine Bedingungen für die Kaskoversicherung von Baugeräten
ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Österreich)
abgedr.	abgedruckt
ABGF	Allgemeine Bedingungen für die dynamische Sachversicherung des Gewerbes und der Freien Berufe
Abk.	Abkommen
abl.	ablehnend
ABl.	Amtsblatt
ABMG	Allgemeine Bedingungen für die Maschinen- und Kasko-Versicherung von fahrbaren und transportablen Geräten
ABN	Allgemeine Bedingungen für die Bauleistungsversicherung von Gebäudeneubauten durch Auftraggeber
ABRK	Allgemeine Bedingungen für die Reparaturkosten von Kraftwagen
ABRV	Allgemeine Bedingungen für die Reise-Rücktrittskosten-Versicherung
ABS	Allgemeine Bedingungen für die Sachversicherung (Österreich)
Abs.	Absatz
Abschlussbericht	siehe KomE
Abschn.	Abschnitt
ABU	Allgemeine Bedingungen für die Bauleistungsversicherung von Unternehmerleistungen
ABVerm	Allgemeine Bedingungen für die Vermögenshaftpflichtversicherung
abw.	abweichend
AcP	Archiv für civilistische Praxis (zit. nach Band, Jahr u. Seite)
a.E.	am Ende
AEB	Allgemeine Einbruchdiebstahlversicherungsbedingungen
ÄndG	Änderungsgesetz
ÄndVO	Änderungsverordnung
AERB	Allgemeine Bedingungen für die Einbruchdiebstahl- und Raubversicherung
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AFB	Allgemeine Bedingungen für die Feuerversicherung
a.F.	alte Fassung
AG	Amtsgericht; Aktiengesellschaft
AGG	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB-Gesetz)
AGIB	Allgemeine Bedingungen für die Glasversicherung
AHagB	Allgemeine Hagelversicherungs-Bedingungen
AHB	Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung
AktG	Gesetz über Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien
ALB	Allgemeine Bedingungen für die kapitalbildende Lebensversicherung
allg.	allgemein
allg.M.	allgemeine Meinung
Alt.	Alternative
AltZertG	Gesetz über die Zertifizierung von Altersvorsorgeverträgen
a.M.	anderer Meinung
AMB	Allgemeine Maschinen-Versicherungsbedingungen; ab 2008: Allgemeine Bedingungen für die Maschinenversicherung von stationären Maschinen
AMBUB	Allgemeine Maschinen-Betriebsunterbrechungs-Versicherungsbedingungen
AMG	Arzneimittelgesetz
AMoB	Allgemeine Montageversicherungsbedingungen
amtl.Begr.	amtliche Begründung

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

Anh.	Anhang
Anl.	Anlage
Anm.	Anmerkung
AnwBl.	Anwaltsblatt
AnwKom	siehe NK-BGB
ao	außerordentlich
AO	Abgabenordnung
ARB	Allgemeine Bedingungen für die Rechtsschutz-Versicherung
Art.	Artikel
Armbrüster	Privatversicherungsrecht, 2. Aufl. (2019)
ASTB	Allgemeine Bedingungen für die Sturmversicherung
AT	Allgemeiner Teil
AtG	Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren (Atomgesetz)
AUB	Allgemeine Unfallversicherungsbedingungen
Auff.	Auffassung
Aufl.	Auflage
AuR	Arbeit und Recht
ausdrückl.	ausdrücklich
ausführl.	ausführlich
AusfVO	Ausführungsverordnung
ausl.	ausländisch
AuslG	Ausländergesetz
AuslKfzPflVV	Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
AuslPflVG	Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
AusnVO	Ausnahmeverordnung
ausschl.	ausschließlich
Ausschussbericht	Beschlussempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses zum Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Reform des Versicherungsvertragsrechts (BTDrucks. 16/5862)
AV	Allgemeine Verfügung
AVB	Allgemeine Versicherungsbedingungen
AVB-AVG	Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung von Aufsichtsräten, Vorständen und Geschäftsführern
AVB BU	Allgemeine Bedingungen für die Berufsunfähigkeits-Versicherung
AVB BUZ	Allgemeine Bedingungen für die Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung
AVB MaV	Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Maschinen, maschinellen Einrichtungen und Apparaten
AVBR	Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Reisegepäck
AVBSP	Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Juwelen, Schmuck- und Pelzsachen im Privatbesitz
AVB Vermögen	Allgemeine Versicherungsbedingungen zur Haftpflichtversicherung für Vermögensschäden
AVBW	Allgemeine Bedingungen für die Kasko-Versicherung von Wassersportfahrzeugen
AVFE	Allgemeine Versicherungsbedingungen für Fernmelde- und sonstige elektronische Anlagen
AVFEBU	Allgemeine Betriebsunterbrechungs-Bedingungen bei Fernmelde- und sonstigen elektrotechnischen Anlagen
AVFEM	Allgemeine Bedingungen für die Mehrkostenversicherung bei Fernmeldeanlagen und sonstigen elektrotechnischen Anlagen
AVG	Angestelltenversicherungsgesetz
AVP	Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Pferden und anderen Einhufern
AVR	Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Rindern
AVSZ	Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Schweinen, Schafen und Ziegen
AVTHK	Allgemeine Bedingungen für die Tierkrankenversicherung von Hunden und Katzen
AWaB	Allgemeine Versicherungs-Bedingungen für die Waldbrandversicherung
AWB	Allgemeine Bedingungen für die Leitungswasserversicherung

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

AWG	Außenwirtschaftsgesetz
Az.	Aktenzeichen
Bach/Moser/ <i>Bearbeiter</i>	Private Krankenversicherung, MB/KK- und MB/KT-Kommentar, 6. Aufl. (2023)
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht
BAG	1. Bundesarbeitsgericht 2. Bundesamt für Güterverkehr
Bähr	Handbuch des Versicherungsaufsichtsrechts: VAG-Handbuch, hrsg. v. Bähr (2011)
Bamberger/Roth/Hau/Poseck/ <i>Bearbeiter</i>	Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch in fünf Bänden, 5. Aufl. (2022 f.); auch zitiert: BRHP/ <i>Bearbeiter</i>
BAnz.	Bundesanzeiger
Basedow/Fock	Europäisches Versicherungsvertragsrecht, Bd. I–III (2002/03)
Bauer	Die Kraftfahrtversicherung, 6. Aufl. (2010)
BauGB	Baugesetzbuch
Baumbach/Hopt/ <i>Bearbeiter</i>	s. Hopt
Baumgärtel/Prölls	Handbuch der Beweislast im Privatrecht, Bd. 5: Versicherungsrecht (1993)
BAV (BAA)	Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- (bis 1973) und Bausparwesen (bis 2001)
BayGaStellv	Bayerische Garagen- und Stellplatzverordnung
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BB	Der Betriebs-Berater
BBG	Bundesbeamtengesetz
BBR	Besondere Bedingungen und Risikobeschreibungen
BBR ITD	Besondere Bedingungen und Risikobeschreibungen für die Haftpflichtversicherung von IT-Dienstleistern
Bd.	Band
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
Bearb.	Bearbeitung
Beckmann/Matusche- Beckmann/ <i>Bearbeiter</i>	Versicherungsrechts-Handbuch, 4. Aufl. (2024)
BeckOGK-BGB/ <i>Bearbeiter</i>	beck-online.GROSSKOMMENTAR zum Zivilrecht, hrsg. von Gsell/Krüger/Lorenz/Reymann (2015 ff.)
BeckOK-BGB/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar BGB, hrsg. von Hau/Poseck (Stand: 1.11.2023)
BeckOK-GG/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar GG, hrsg. von Epping/Hillgruber (Stand 15.5.2023)
BeckOK-HGB/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar Transportrecht, hrsg. von Henssler/Paschke (2021)
BeckOK IT-Recht/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar IT-Recht, hrsg. von Borges/Hilber (Stand: 1.7.2023)
BeckOK-OWiG/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar OWiG, hrsg. von Graf (Stand: 01.10.2023)
BeckOK-StGB/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar StGB, hrsg. von Heintschel-Heinegg (Stand: 01.11.2023)
BeckOK-StPO/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar StPO, hrsg. von Graf (Stand 01.10.2023)
BeckOK-VVG/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar VVG, hrsg. von Marlow/Spuhl (Stand: 1.11.2023)
BeckOK-ZPO/ <i>Bearbeiter</i>	Beck'scher Online-Kommentar ZPO, hrsg. von Vorwerk/Wolf (Stand: 1.9.2023)
BeckRS	Elektronische Entscheidungsdatenbank in beck-online (zitiert mit Jahrgang und lfd. Nummer)
begl.	beglaubigt
Begr.	Begründung
Bek.	Bekanntmachung
Bekl.	Beklagter
Bem.	Bemerkung
Benkel/Hirschberg	Lebens- und Berufsunfähigkeitsversicherung, ALB- und BUZ-Kommentar, 2. Aufl. (2011)
ber.	berichtigt
Berliner Kommentar/ <i>Bearbeiter</i>	Berliner Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz: Kommentar zum deutschen und österreichischen VVG, hrsg. von H. Honsell (2012)
Berz/Burmann/ <i>Bearbeiter</i>	Handbuch des Straßenverkehrsrechts, hrsg. von Berz/Burmann, 48. EL, August 2023
bes.	besonders
BesBed Priv	Besondere Bedingungen und Risikobeschreibungen für die Privathaftpflichtversicherung
Beschl.	Beschluss
Beschw.	Beschwerde

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

Bespr.	Besprechung
Best.	Bestimmung
bestr.	bestritten
betr.	betreffend
BeurkG	Beurkundungsgesetz
BFH	Bundesfinanzhof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHGrS	Bundesgerichtshof, Großer Senat
BGHR	BGH-Rechtsprechung Zivilsachen
BGHSt	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Strafsachen (zit. nach Band u. Seite)
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen (zit. nach Band u. Seite)
BHHJ/ <i>Bearbeiter</i>	Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl. (2024)
BMI	Bundesminister(ium) des Inneren
BMJ	Bundesminister(ium) der Justiz
Böhme/Biela/Tomson	Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden. Handbuch für die Praxis, 26. Aufl. (2018) (bis zur 22. Aufl. Becker/Böhme)
BR	Bundesrat
BRAK	Bundesrechtsanwaltskammer
Brand/Baroch Castellvi/ <i>Bearbeiter</i>	Versicherungsaufsichtsgesetz, 2. Auflage (2024)
BRAO	Bundesrechtsanwaltsordnung
BRDrucks.	Bundesrats-Drucksache
BReg.	Bundesregierung
BRHP/ <i>Bearbeiter</i>	siehe Bamberger/Roth/Hau/Poseck
BRProt.	Protokolle des Bundesrates
BRRG	Beamtenrechtsrahmengesetz
Bruck	Das Privatversicherungsrecht (1930)
Bruck Versicherungsvertrag	Kommentar zum Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 7. Aufl. (1932)
Bruck/Möller/ <i>Bearbeiter</i> ⁸	Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz und zu den Allgemeinen Versicherungsbedingungen unter Einschluss des Versicherungsvermittlerrechtes, 8. Aufl. (1961–2002)
Bruck/Möller/ <i>Bearbeiter</i> ⁹	Großkommentar zum Versicherungsvertragsgesetz und zu den Allgemeinen Versicherungsbedingungen, herausgegeben von Horst Baumann/Roland Michael Beckmann/Katharina Johannsen/Ralf Johannsen/Robert Koch, 9. Aufl. (2008–2020)
Brunn	Erläuterungen zu den Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Flusskasko-Risiken 1992, 1992
Bruck/Möller/ <i>Bearbeiter</i>	Großkommentar zum Versicherungsvertragsgesetz und zu den Allgemeinen Versicherungsbedingungen, geschäftsführend herausgegeben von Roland Michael Beckmann und Robert Koch, weitere Herausgeber Horst Baumann und Katharina Johannsen, 10. Aufl. (2021 ff.)
Bruns	Privatversicherungsrecht (2015)
BSG	Bundessozialgericht
BSHG	Bundessozialhilfegesetz
Bsp.	Beispiel
BStBl.	Bundessteuerblatt
BT	Besonderer Teil, Bundestag
BTDrucks.	Bundestagsdrucksache
BU	Betriebsunterbrechung
Buchst.	Buchstabe
BuVAB	AVB Berufsunfähigkeitsversicherung
van Bühren/ <i>Bearbeiter</i> Hdb	Handbuch Versicherungsrecht, 7. Aufl. (2017)
van Bühren	Das versicherungsrechtliche Mandat, 5. Aufl. (2015)
van Bühren/Plote/ <i>Bearbeiter</i>	Allg. Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung: ARB, 3. Aufl. (2013)
Buschbell/Hering/ <i>Bearbeiter</i>	Handbuch Rechtsschutzversicherung, 6. Aufl. (2015)

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts (zit. nach Band u. Seite)
BVerfGG	Gesetz über das Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (zit. nach Band u. Seite)
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CR	Computer und Recht
dagg.	dagegen
DAR	Deutsches Autorecht
DAV	Deutscher Anwaltsverein; Deutsche Aktuarvereinigung
Dauses/Ludwigs/ <i>Bearbeiter</i>	Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts (Loseblattsammlung)
DB	Der Betrieb
DBGK	Deutsches Büro Grüne Karte e.V.
Derleder/Knops/Bamberger/ <i>Bearbeiter</i>	Deutsches und europäisches Bank- und Kapitalmarktrecht, 3. Aufl. (2017)
ders.	derselbe
Deutsch/Iversen	Versicherungsvertragsrecht, 7. Aufl. (2015)
dgl.	dergleichen
d.h.	das heißt
dies.	dieselbe(n)
Diff., diff.	Differenzierung, differenzierend
Dig.	Digesta
DIN	Deutsche Industrie Norm
Diss.	Dissertation
DJ	Deutsche Justiz
DJT	Deutscher Juristentag
DNotZ	Deutsche Notar-Zeitschrift
DöV	Deutsche öffentlich-rechtliche Versicherung
Dörner AVB	Allgemeine Versicherungsbedingungen, Textausgabe, 7. Aufl. (2015)
D&O	Directors and Officers (Liability Insurance)
DR	Deutsches Recht, Wochenausgabe (vereinigt mit Juristische Wochenschrift) (1931–1945)
DRechtsw.	Deutsche Rechtswissenschaft (1936–1943)
DRiB	Deutscher Richterbund
DRiG	Deutsches Richtergesetz
DRiZ	Deutsche Richterzeitung
Drucks.	Drucksache
DS	Der Sachverständige
DSB	Datenschutzberater
DStR	Deutsches Steuerrecht
dt.	deutsch
DTV-VHV	DTV-Verkehrshaftungsversicherung
Dürig/Herzog/Scholz/ <i>Bearbeiter</i>	Grundgesetz, Loseblatt-Kommentar, 102. EL (9/2023) (vormals Maunz/Dürig)
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DVO	Durchführungsverordnung
DZWIR	Deutsche Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
E	Entwurf bzw. Entscheidung
ebd.	ebenda
EBJS/ <i>Bearbeiter</i>	Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, Handelsgesetzbuch, Band 1: §§ 1–342r, 5. Aufl. (2024), hrsg. von Joost/Strohn/Poelzig/Sander; Band 2: §§ 343–475h, Transportrecht, Bank- und Börsenrecht, 4. Aufl. (2020), hrsg. Joost/Strohn
ebso.	ebenso

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

ECB	Bedingungen für die Versicherung zusätzlicher Gefahren zur Feuerversicherung für Industrie- und Handelsbetriebe
ECBUB	Bedingungen für die Versicherung zusätzlicher Gefahren zur Feuer-Betriebsunterbrechungs-Versicherung für Industrie- und Handelsbetriebe
ED	Einbruchdiebstahl
ed(s)	editor(s)
EG	Einführungsgesetz bzw. Europäische Gemeinschaft(en) bzw. Erinnerungsgabe
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EGGVG	Einführungsgesetz zum Gerichtsverfassungsgesetz v. 27.1.1877
EGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EGVVG	Einführungsgesetz zum VVG
ehem.	ehemalig
Ehrenzweig	Deutsches (österreichisches) Versicherungs-Vertragsrecht (1952)
Einf.	Einführung
eingeh.	eingehend
einschl.	einschließlich
einschr.	einschränkend
Einl.	Einleitung
EL	Ergänzungslieferung
Enge/Schwampe	Transportversicherung, 4. Aufl. (2012)
entgg.	entgegen
Entsch.	Entscheidung
entspr.	entsprechend
Entw.	Entwurf
ErfK/Bearbeiter	Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht, hrsg. von Müller-Glöge/Preis/Gallner/Schmidt, 24. Aufl. (2024)
Erg.	Ergebnis bzw. Ergänzung
ErgBd.	Ergänzungsband
Erl.	Erläuterung
Erdmann/Kaulbach	Grundzüge des Versicherungsaufsichtsrechts, 2. Aufl. (2019)
Erman/Bearbeiter	Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, hrsg. von Westermann/Grunewald/Maier-Reimer, 17. Aufl. (2023)
Erw.	Erwiderung
EStG	Einkommensteuergesetz
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaft
EuGHE	Entscheidungen des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften – Amtliche Sammlung
EuGVVO	Verordnung des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EG-Verordnung Nr. 44/2001)
EuR	Europarecht
europ.	europäisch
EUV	Vertrag über die Europäische Union (Lissabon-Vertrag)
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
evtl.	eventuell
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft
EWIR	Entscheidungen zum Wirtschaftsrecht
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
f., ff.	folgende
FAG	Gesetz über Fernmeldeanlagen
FamRZ	Ehe und Familie im privaten und öffentlichen Recht, Zeitschrift für das gesamte Familienrecht
FAO	Fachanwaltsordnung
Farny	Versicherungsbetriebslehre, 5. Aufl. (2011)

FBUB	Allgemeine Feuer-Betriebsunterbrechungs-Versicherungsbedingungen
Fenyves/Perner/Riedler/ <i>Bearbeiter</i>	VersVG – Versicherungsvertragsgesetz, Loseblattwerk mit 12. Aktualisierung (bis zur 4. Aktualisierung Fenyves/Schauer/ <i>Bearbeiter</i>), hrsg. v. Fenyves/Perner/Riedler (2014 ff.) (vormals hrsg. von Fenyves/Schauer)
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
Feyock/Jacobsen/Lemor/ <i>Bearbeiter</i>	Kraftfahrtversicherung, 3. Aufl. (2009)
FG	Finanzgericht
FGG	Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit
FGO	Finanzgerichtsordnung
FHB	Feuerhaftungs-Versicherungsbedingung
FinDAG	Finanzdienstleistungsaufsichtsgesetz
Fischer	Strafgesetzbuch, 71. Aufl. (2024)
Fn.	Fußnote
fragl.	fraglich
FS	Festschrift
v. Fürstenwerth/Weiß/ Consten/Präve	VersicherungsAlphabet (VA), 11. Aufl. (2019)
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung
G	Gesetz
Gabler Versicherungslexikon	Gabler Versicherungslexikon, hrsg. von Wagner, 2. Aufl. (2017)
GB BAV	Geschäftsbericht des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungswesen
GB GDV	Geschäftsbericht des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
GBL	Gesetzblatt
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
GE	Geschäftsplanmäßige Erklärung
Geigel/ <i>Bearbeiter</i>	Der Haftpflichtprozess, 29. Aufl. (2024)
gem.	gemäß
GenG	Gesetz betreffend die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften
GeschO	Geschäftsordnung
gesetzl.	gesetzlich
GewArch	Gewerbearchiv, Zeitschrift für Gewerbe- u. Wirtschaftsverwaltungsrecht
GewO	Gewerbeordnung
GewSchG	Gewaltschutzgesetz
gg.	gegen
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GI aktuell	Informationen für wirtschaftsprüfende, rechts- und steuerberatende Berufe
GKG	Gerichtskostengesetz
GKV	Gesetzliche Krankenversicherung
gl.	gleich
GmbHG	Gesetz betr. die Gesellschaften mit beschränkter Haftung
GmbHR	GmbH-Rundschau (vorher: Rundschau für GmbH)
grdl.	grundlegend
grds.	grundsätzlich
Grigoleit/ <i>Bearbeiter</i>	Aktiengesetz, Kommentar, 2. Aufl. (2020)
Grimm/Kloth	Unfallversicherung: AUB, 6. Aufl. (2021)
GrS	Großer Senat
GrSZ	Großer Senat in Zivilsachen
Grüneberg/ <i>Bearbeiter</i>	Bürgerliches Gesetzbuch, 83. Aufl. (2024) (vormals Palandt)
GRUR	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht
GS	Gedächtnisschrift
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

GVG	Gerichtsverfassungsgesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
Halbs.	Halbsatz
Halm/Engelbrecht/Krahe	Handbuch des Fachanwalts Versicherungsrecht, 6. Aufl. (2018)
Halm/Kreuter/Schwab/ <i>Bearbeiter</i>	Allgemeine Kraftfahrtbedingungen (AKB), hrsg. von Halm/Kreuter/Schwab, 2. Aufl. (2015)
Hansen Beweislast	Beweislast und Beweiswürdigung im Versicherungsrecht (1990)
HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift
HansRZ	Hanseatische Rechts-Zeitschrift
Harbauer	Rechtsschutzversicherung. Kommentar zu den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB), 9. Aufl. (2018)
Hartenstein/Reuschle/ <i>Bearbeiter</i>	Handbuch des Fachanwalts Transport- und Speditionsrecht, 3. Aufl. (2015)
HbgGarVO	Hamburger Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und offenen Stellplätzen
Hdb.	Handbuch
HdV	Handwörterbuch der Versicherung, hrsg. von Farny/Helten/Koch/Schmidt (1988)
Hentschel/König/Dauer/ <i>Bearbeiter</i>	Straßenverkehrsrecht, hrsg. von Hentschel/König/Dauer, 47. Aufl. (2023)
HGB	Handelsgesetzbuch
hins.	hinsichtlich
Hinw.	Hinweis
HK-BGB/ <i>Bearbeiter</i>	Bürgerliches Gesetzbuch Handkommentar, hrsg. von Schulze/Dörner/Ebert et al., 12. Aufl. (2024)
HK-ZPO/ <i>Bearbeiter</i>	Zivilprozessordnung Handkommentar, hrsg. von Saenger, 10. Aufl. (2023)
HK-BU/ <i>Bearbeiter</i>	Berufsunfähigkeitsversicherung Handkommentar, hrsg. von Ernst/Rogler (2018)
HK-VVG	siehe Ruffer/Halbach/Schimikowski
h.A.	herrschende Ansicht, herrschende Auffassung
h.L.	herrschende Lehre
h.M.	herrschende Meinung
Hofmann	Privatversicherungsrecht, 4. Aufl. (1998)
Hofmann, Schutzbriefversiche- rung	Schutzbriefversicherung (1996)
Hölters/Weber/ <i>Bearbeiter</i>	Aktiengesetz, Kommentar, 4. Aufl. (2022)
Hopt/ <i>Bearbeiter</i>	Handelsgesetzbuch: HGB, 43. Aufl. (2024)
Hrsg./hrsg.	Herausgeber/erausgegeben
h.Rspr.	herrschende Rechtsprechung
Hüffer/Koch	siehe Koch
i.Allg.	im Allgemeinen
i.d.F.	in der Fassung
i.d.R.	in der Regel
i.d.S.	in diesem Sinne
i.E.	im Ergebnis
i.e.S.	im engeren Sinne
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
i.gl.S.	im gleichen Sinne
i.Grds.	im Grundsatz
IHK	Industrie- und Handelskammer
i.H.v.	in Höhe von
InfoV	siehe VVG-InfoV
inl.	inländisch
insbes.	insbesondere
insges.	insgesamt
InsO	Insolvenzordnung

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

inzw.	inzwischen
i.R.d.	im Rahmen der/des
i.R.v.	im Rahmen von
i.S.	im Sinne
i.S.d.	im Sinne der/des
i.S.e.	im Sinne einer(s)
ISRS	Industrie-Strafrechtsschutzversicherung
i.S.v.	im Sinne von
i.techn.S.	im technischen Sinne
i.U.	im Unterschied
i.Üb.	im Übrigen
i.V.m.	in Verbindung mit
i.W.	im Wesentlichen
i.w.S.	im weiteren Sinne
i.Z.m.	im Zusammenhang mit
JA	Juristische Arbeitsblätter für Ausbildung und Examen
Jauernig/ <i>Bearbeiter</i>	Bürgerliches Gesetzbuch: BGB, 19. Aufl. (2023)
jew.	jeweils
Jura	Juristische Ausbildung
JurBüro	Das Juristische Büro
jurisPK/ <i>Bearbeiter</i>	juris Praxiskommentar BGB, hrsg. von Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, 9. Aufl. (2020)
jurisPR	juris PraxisReport
JuS	Juristische Schulung, Zeitschrift für Studium und Ausbildung
JW	Juristische Wochenschrift
JZ	Juristenzeitung
KaIV	Verordnung über die versicherungsmathematischen Methoden zur Prämienkalkulation und zur Berechnung der Alterungsrückstellung in der privaten Krankenversicherung (Kalkulationsverordnung – KaIV) (aufgehoben m.W.v. 1.1.2016)
Kap.	Kapitel
Kaulbach/Bähr/Pohlmann	Versicherungsaufsichtsgesetz, 6. Aufl. (2019) (bis zur 4. Aufl. Fahr/Kaulbach/Bähr)
Kfz	Kraftfahrzeug
KfzEFondsV	Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen
KfzPfIVV	Kraftfahrzeugpflichtversicherungsverordnung
KfzSBHH	Sonderbedingungen zur Kfz-Haftpflicht- und Kaskoversicherung für Kfz-Handel und -Handwerk
KG	Kammergericht, Kommanditgesellschaft
KH	Kraftfahrzeug-Haftpflicht
KHVG	Österreichisches Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (1994)
Kindhäuser/Neumann/ Paeffgen/Salinger	StGB, 6. Aufl. (2023)
KK-OWiG/ <i>Bearbeiter</i>	Karlsruher Kommentar zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 5. Aufl. (2018)
KK-StPO/ <i>Bearbeiter</i>	Karlsruher Kommentar zur StPO, 9. Aufl. (2023)
Kl.	1. Klausel 2. Kläger/in
Knorre/Demuth/Schmid/ <i>Bearbeiter</i>	Handbuch des Transportrechts, 3. Aufl. (2022)
KO	Konkursordnung
Koch	Aktiengesetz, 18. Aufl. (2024) (vormals Hüffer/Koch)
Koller	Transportrecht, 11. Aufl. (2023)
KomE	Kommissionsentwurf zur Reform des Versicherungsvertragsrechts; zitiert nach: Abschlussbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 19. April (2004), hrsg. von Egon Lorenz (2004)
K&R	Kommunikation und Recht

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

krit.	kritisch
KritVj	Kritische Vierteljahresschrift für Gesetzgebung und Rechtsprechung
KSchG	Österreichisches Konsumentenschutzgesetz (1979)
KStG	Körperschaftsteuergesetz
KVAV	Verordnung betreffend die Aufsicht über die Geschäftstätigkeit in der privaten Krankenversicherung (Krankenversicherungsaufsichtsverordnung – KVAV)
Lackner/Kühl/Heger/ <i>Bearbeiter</i>	StGB, 30. Aufl. (2023)
Langheid/Rixecker/ <i>Bearbeiter</i>	Versicherungsvertragsgesetz, 7. Aufl. (2022) (vormals Römer/Langheid)
Langheid/Wandt/ <i>Bearbeiter</i>	Münchener Kommentar Versicherungsvertragsgesetz: VVG; Band 1: §§ 1–99 VVG und VVG-InfoV, 3. Aufl. (2022); Band 2: §§ 100–216 VVG, 3. Aufl. (2024); Band 3: Nebengesetze, Systematische Darstellungen, 2. Aufl. (2017)
LG	Landgericht
lit.	littera (Buchstabe)
Lit.	Literatur
LM	Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs, hrsg. von Lindenmaier/Möhning u.a. (zit. nach Paragraph u. Nummer)
LMK	Kommentierte BGH-Rechtsprechung Lindenmaier-Möhning
Looschelders/Paffenholz	ARB Allgemeine Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung, 2. Aufl. (2019)
Looschelders/Pohlmann/ <i>Bearbeiter</i>	VVG Versicherungsvertragsgesetz, Kommentar, 4. Aufl. (2023)
LPK-SGB VI	Sozialgesetzbuch VI: SGB VI. Gesetzliche Rentenversicherung. Lehr- und Praxiskommentar, hrsg. von Reinhardt/Silber, 5. Aufl. (2021)
Ls.	Leitsatz
lt.	laut
Littbarski AHB	Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung (AHB) (2001)
LugÜ	Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Lugano-Übereinkommen)
Lutter/Hommelhoff/ <i>Bearbeiter</i>	GmbH-Gesetz, Kommentar, 21. Aufl. (2023)
m.	mit
Martin	Sachversicherungsrecht, Kommentar, 3. Aufl. (1992)
Martin/Reusch/Schimikowski/ <i>Wandt</i>	Sachversicherungsrecht, Kommentar, 4. Aufl. (2022)
MAH Versicherungsrecht/ <i>Bearbeiter</i>	Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht, hrsg. von Höra/Schubert, 5. Aufl. (2022)
MAH/Wirtschaftsstrafrecht/ <i>Bearbeiter</i>	Münchener Anwaltshandbuch Verteidigung in Wirtschafts- und Strafverfahren, 3. Aufl. (2020)
Maunz/Dürig	siehe Dürig/Herzog/Scholz
m.a.W.	mit anderen Worten
m.Bespr.	mit Besprechung
MB/KK	Musterbedingungen für die Krankheitskosten- und Krankenhaustagegeldversicherung
MB/KT	Musterbedingungen für die Krankentagegeldversicherung
MB/PPV	Musterbedingungen für die private Pflegeversicherung
MBUB	Allgemeine Maschinen-Betriebsunterbrechungs-Versicherungsbedingungen
MdB	Mitglied des Bundestags
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
MedR	Medizinrecht
Meixner/Steinbeck	Allgemeines Versicherungsvertragsrecht, 2. Aufl. (2011)
Meyer-Goßner/Schmitt	Kommentar zur StPO, 66. Aufl. (2023)
missverst.	missverständlich
m.krit.Anm.	mit kritischer Anmerkung (von)
MMR	MultiMedia und Recht
MMW	Münchener Medizinische Wochenschrift
MontÜG	Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz vom 6.4.2004

Motive	Motive zum VVG, Nachdruck (1963)
MÜ	Montrealer Übereinkommen (Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.5.1999)
MüKoAktG/Bearbeiter	Münchener Kommentar zum Aktiengesetz, hrsg. von Goette/Habersack/Kalss, 5. Aufl. (2019 ff.), 6. Aufl. (2023 ff.)
MüKoBGB/Bearbeiter	Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, hrsg. von Säcker/Rixecker/Oetker/Limberg, 8. Aufl. (2018 ff.), 9. Aufl. (2021 ff.)
MüKoGmbHG	Münchener Kommentar zum Gesetz betr. die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, hrsg. von Fleischer/Goette, 4. Aufl. (2022 ff.)
MüKoHGB/Bearbeiter	Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, hrsg. von Schmid/Ebke, 4. Aufl. (2020); 5. Aufl. hrsg. von Drescher/Fleischer/Schmidt (2021 ff.)
MüKoInsO	Münchener Kommentar zur Insolvenzordnung, hrsg. von Stürner/Eidenmüller/Schoppmeyer, 4. Aufl. (2019 ff.)
MüKoStGB/Bearbeiter	Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, hrsg. von Erb/Schäfer, 4. Aufl. (2020 ff.)
MüKoStPO/Bearbeiter	Münchener Kommentar zur Strafprozessordnung, 1. Aufl. (2018), 2. Aufl. (2023 f.)
MüKoStVR/Bearbeiter	Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, hrsg. von Bender/König, (2016 ff.)
MüKoVVG/Bearbeiter	s. Langheid/Wandt
MüKoZPO/Bearbeiter	Münchener Kommentar zur Zivilprozessordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz und Nebengesetzen, hrsg. von Krüger/Rauscher, 6. Aufl. (2020)
MünchHdbGesR/Bearbeiter	Münchener Handbuch des Gesellschaftsrechts, Bd. 3: Gesellschaft mit beschränkter Haftung: GmbH, 6. Aufl. (2023), Bd. 7: Gesellschaftsrechtliche Streitigkeiten, 6. Aufl. (2020), Bd. 9: Recht der Familienunternehmen, 6. Aufl. (2021)
Musielak/Voit/Bearbeiter	Kommentar zur Zivilprozessordnung, 21. Aufl. (2024)
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
m.W.v.	mit Wirkung vom
m.zust.Anm.	mit zustimmender Anmerkung
N.	Nachweise
Nachtr.	Nachtrag
Neuhaus	Berufsunfähigkeitsversicherung, 4. Aufl. (2020)
n.F.	neue Fassung
Niederleithinger	Das neue VVG. Erläuterungen, Texte, Synopse, 1. Aufl. (2007)
NJ	Neue Justiz
NJOZ	Neue Juristische Online Zeitung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJWE-VHR	NJW-Entscheidungsdienst Versicherungs-/Haftungsrecht
NJW-RR	NJW-Rechtsprechungs-Report Zivilrecht
NK-BGB/Bearbeiter	NomosKommentar BGB, hrsg. von Dauner-Lieb/Heidel/Ring, 6 Bände (2022 ff.) (ehemaliger AnwaltKommentar BGB)
Noack/Servatius/Haas/ Bearbeiter	GmbHG, Kommentar, 23. Aufl. (2022) (vormals Baumbach/Hueck)
Nr.	Nummer
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
NTS-ZA	Nato-Truppenstatut-Zusatzabkommen
NVersZ	Neue Zeitschrift für Versicherung und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NZA	Neue Zeitschrift für Arbeits- und Sozialrecht
NZG	Neue Zeitschrift für Gesellschaftsrecht
NZI	Neue Zeitschrift für Insolvenzrecht
NZS	Neue Zeitschrift für Sozialrecht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
o.	oben
o.ä.	oder ähnlich
ob.dict.	obiter dictum
Oetker/Bearbeiter	Handelsgesetzbuch, 8. Aufl. (2024)

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

ÖBGBl	Österreichisches Bundesgesetzblatt
öffentl.	öffentlich
o.g.	oben genannt
ÖOGH	Österreichischer Oberster Gerichtshof
OHG	Offene Handelsgesellschaft
OLG	Oberlandesgericht
OLGZ	Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen, einschließlich der freiwilligen Gerichtsbarkeit
OVG	Oberverswaltungsgericht
Ovie/Berger/Harnischmacher/ <i>Bearbeiter</i>	Praxishandbuch Transport, 2. Aufl. (2017)
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
PartGG	Partnerschaftsgesellschaftsgesetz
PfIVG	Pflichtversicherungsgesetz
PfP-Truppenstatut	Übereinkommen zwischen den Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrags und den anderen an der Partnerschaft für den Frieden teilnehmenden Staaten über die Rechtsstellung ihrer Truppen (PfP-Truppenstatut)
PHi	Haftpflicht international (vormals Produkthaftpflicht international)
PKV	Private Krankenversicherung
polit.	politisch
Präve/ <i>Bearbeiter</i>	Lebensversicherung, Kommentar zu den Allgemeinen Bedingungen der Lebens- und der Rentenversicherung (2016)
ProdHM	Besondere Bedingungen und Risikobeschreibungen für die Produkthaftpflichtversicherung von Industrie- und Handelsbetrieben
Prölls/Martin/ <i>Bearbeiter</i>	Versicherungsvertragsgesetz, 32. Aufl. (2024)
Prölls/Dreher/ <i>Bearbeiter</i>	Versicherungsaufsichtsgesetz, hrsg. von Dreher, 13. Aufl. (2018)
PStG	Personenstandsgesetz
psych.	psychisch
PsyErkr.	Begutachtung bei psychischen und psychosomatischen Erkrankungen, hrsg. von Schneider/Henningsen/Dohrenbusch/Freyberger/Irle/Köllner/Widder, 2. Aufl. (2016)
PWW/ <i>Bearbeiter</i>	BGB-Kommentar, hrsg. von Prütting/Wegen/Weinreich, 18. Aufl. (2023)
RAA	Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung
Rabe/Bahnsen/ <i>Bearbeiter</i>	Seehandelsrecht, 5. Aufl. (2018)
Ramming	Seehandelsrecht (2017)
RBerG	Rechtsberatungsgesetz (bis 1962: Gesetz zur Verhütung von Mißbräuchen auf dem Gebiete der Rechtsberatung)
RdA	Recht der Arbeit
RdErl.	Runderlaß/Runderlass
RDG	Rechtsdienstleistungsgesetz
RdK	Das Recht des Kraftfahrers, Unabhängige Monatsschrift des Kraftverkehrsrechts (1926–43, 1949–55)
RDV	Recht der Datenverarbeitung
RdW	Recht der Wirtschaft (Österreich)
rechtspol.	rechtspolitisch
rechtsvergl.	rechtsvergleichend
RefE	Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz zur Reform des Versicherungsvertragsrechts mit Begründung (nicht veröffentlicht; zitiert nach der vom BMJ online zur Verfügung gestellten PDF-Datei)
ReformG	Gesetz zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 23.11.2007 (BGBl. I S. 2631) (siehe auch VVG-Reform 2008)
Reg.	Regierung
RegE	Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Reform des Versicherungsvertragsrechts (BTDrucks. 16/3945); siehe auch Ausschussbericht
RegBl.	Regierungsblatt

rel.	relativ
RG	Reichsgericht
RGBL	Reichsgesetzblatt
RGRK/ <i>Bearbeiter</i>	Reichsgerichtsrätekommentar – Das Bürgerliche Gesetzbuch. Kommentar, hrsg. von den Mitgliedern des Bundesgerichtshofs, 12. Aufl. (1975 ff.)
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (zit. nach Band u. Seite)
RHG	Reichshaftpflichtgesetz
Ritter/Abraham	Das Recht der Seeversicherung, 2. Aufl. (1967)
RL	Richtlinie
Rn.	Randnummer(n)
RNotZ	Rheinische Notarzeitschrift
Rom I-VO	Rom I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht)
Rom II-Verordnung	Rom II-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht)
Römer/Langheid	siehe Langheid/Rixecker
Rpfleger	Der Deutsche Rechtspfleger
RpflG	Rechtspflegergesetz
Rspr.	Rechtsprechung
RStBl.	Reichssteuerblatt
RT	Reichstag
RTDrucks.	Drucksachen des Reichstags
RuS	Recht und Schaden
Rüffer/Halbach/Schimikowski/ <i>Bearbeiter</i>	Versicherungsvertragsgesetz Handkommentar, hrsg. von Rüffer/Halbach/Schimikowski, 4. Aufl. (2019)
RVerkBl.	Reichsverkehrsblatt
RVG	Rechtsanwaltsvergütungsgesetz
RVO	Reichsversicherungsordnung
s.	siehe
S.	Satz, Seite
s.a.	siehe auch
Sachs/ <i>Bearbeiter</i>	Grundgesetz, Kommentar, hrsg. von Sachs, 9. Aufl. (2021)
Sasse	Deutsche Seeversicherung 1923–1957, Hamburg, 1958
SB	Selbstbeteiligung
ScheckG	Scheckgesetz
SchiedsVZ	Zeitschrift für Schiedsverfahren – German Arbitration Journal
Schimikowski	Versicherungsvertragsrecht, 7. Aufl. (2024)
Schmidt/ <i>Bearbeiter</i>	COVID-19, Rechtsfragen zur Corona-Krise, 3. Aufl. (2021)
Schmidt/Lutter/ <i>Bearbeiter</i>	Aktiengesetz, Kommentar, hrsg. von Schmidt/Lutter, 5. Aufl. (2024)
Schönke/Schröder/ <i>Bearbeiter</i>	Strafgesetzbuch, Kommentar, 30. Aufl. (2019)
Schwintowski/Brömmelmeyer/ <i>Ebers/Bearbeiter</i>	Praxiskommentar zum Versicherungsvertragsrecht, 4. Aufl. (2021)
Sen.	Senat
Seuff. Arch.	Seuffert's Archiv für die Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten (8.1855)
SF	Schadensfreiheit
SGB I, IV, V, VIII, X, XI	I: Sozialgesetzbuch, Allgemeiner Teil IV: Sozialgesetzbuch, Gemeinsame Vorschriften für die Sozialversicherung V: Sozialgesetzbuch, Gesetzliche Krankenversicherung VIII: Sozialgesetzbuch, Kinder- und Jugendhilfe X: Sozialgesetzbuch, Verwaltungsverfahren, Zusammenarbeit der Leistungsträger und ihre Beziehung zu Dritten XI: Soziale Pflegeversicherung
SGb.	Sozialgerichtsbarkeit/Die Sozialgerichtsbarkeit (Zeitschrift)
SGG	Sozialgerichtsgesetz

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

SGIN	Sonderbedingungen für die gleitende Neuwertversicherung von Wohn-, Geschäfts- und landwirtschaftlichen Gebäuden
SkAufG	Streitkräfteaufenthaltsgesetz
s.o.	siehe oben
Soergel/ <i>Bearbeiter</i>	Bürgerliches Gesetzbuch, 13. Aufl. (2000 ff.), 14. Aufl. (2021 ff.)
sog.	sogenannt(e)
SP	Schaden-Praxis
Späte/Schimikowski/ <i>Bearbeiter</i>	Haftpflichtversicherung, 2. Aufl. (2015)
spez.	speziell
Spindler/Stilz/ <i>Bearbeiter</i>	Aktienrecht, 5. Aufl. (2022)
SpV	Spektrum für Versicherungsrecht
Stadler/Gail	Die Kfz-Versicherung (2015)
Staudinger/ <i>Bearbeiter</i>	Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, 13. Bearbeitung (1993 ff.)
Staudinger/Halm/Wendt/ <i>Bearbeiter</i>	Versicherungsrechtskommentar, 3. Aufl. (2023)
Stein/Jonas/ <i>Bearbeiter</i>	Kommentar zur Zivilprozessordnung, 23. Aufl. (2013 ff.)
StGB	Strafgesetzbuch
Stiefel/Maier	Kraftfahrtversicherung. Kommentar zu den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung – AKB sowie zu weiteren Gesetzes- und Regelwerken in der Kraftfahrtversicherung, 19. Aufl. (2017)
StPO	Strafprozessordnung
str.	strittig, streitig
st.Rspr.	ständige Rechtsprechung
StuR	Staat und Recht
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVj	Steuerliche Vierteljahresschrift
StVO	Straßenverkehrsordnung
SLVS	Speditions-, Logistik- und Lagerversicherungsschein
SSR	Spezial-Straf-Rechtsschutzversicherung
SVS	Speditions-Versicherungsschein
SVS/RVS	Speditions- und Rollfuhr-Versicherungsschein
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
s.u.	siehe unten
SV	Sachverhalt
SZ	Entscheidungen des Österreichischen Obersten Gerichtshofes in Zivil- und Justizverwaltungssachen
t	Tonne
TarifVO	Verordnung über die Tarife in der Kfz-Haftpflichtversicherung
TB	Tarifbestimmung
TDG	Gesetz über die Nutzung von Telediensten
Thume/de la Motte/Ehlers/ <i>Bearbeiter</i>	Transportversicherungsrecht, 2. Aufl. (2011)
Thume/Schwampe/ <i>Bearbeiter</i>	Transportversicherungsrecht, 3. Aufl. (2024)
Tit.	Titel
TKG	Telekommunikationsgesetz
TranspR	Transportrecht
TumSchG	Gesetz über die durch innere Unruhen verursachten Schäden vom 12.5.1920
TV	Truppenvertrag
Tz.	Textzahl
u.	unten
u.a.	unter anderem
u.ä.	und ähnlich
u.a.m.	und anderes mehr

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

Üb.	Überblick, Übersicht
ÜbergangsAO	Übergangsverordnung
Übk.	Übereinkommen
ü.M.	überwiegende Meinung
Ulmer/Brandner/Hensen/ <i>Bearbeiter</i>	AGB-Recht, 13. Aufl. (2022)
umstr.	umstritten
UmweltHM	Besondere Bedingungen und Risikobeschreibungen für die Versicherung der Haftpflicht wegen Schäden durch Umwelteinwirkung
UN/UNO	United Nations Organization (Vereinte Nationen)
unv.	unveröffentlicht
u.ö.	und öfter
UrhG	Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz)
USRB	Spezial-Rechtsschutz-Bedingungen für Unternehmensleiter
UStG	Umsatzsteuergesetz
USV	Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Umweltschadensversicherung
usw.	und so weiter
u.U.	unter Umständen
UWG	Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb
VA	Veröffentlichungen des Reichtsaufsichtsamtes für Privatversicherung, ab 1947: ... des Zonenamtes des Reichtsaufsichtsamtes für das Versicherungswesen (Hamburg)
VAG	Gesetz über die Beaufsichtigung der Versicherungsunternehmen (Versicherungsaufsichtsgesetz)
v.A.w.	von Amts wegen
VD	Verkehrsdienst
VE	Vorentwurf
Veith/Gräfe/Lange/Rogler/ <i>Bearbeiter</i>	Der Versicherungsprozess, 54. Aufl. (2023)
VerBAV/VerBaFin	Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen, ab 1973: ... des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungswesen, ab Mai 2002: VerBAFin = Veröffentlichungen der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (Versicherungsbereich)
VerfGH	Verfassungsgerichtshof
VergIO	Vergleichsordnung
Verh.	Verhandlungen des Deutschen Bundestages (BT), des Deutschen Juristentages (DJT) usw.
VerkMitt	Verkehrsrechtliche Mitteilungen
vermitt.	vermittelnd
VersG	Gesetz über Versammlungen und Aufzüge (Versammlungsgesetz)
VersAG	Versicherungsaktiengesellschaft
VersArch	Versicherungsarchiv
VersM	Versicherungsmedizin
VersPrax, VP	Die Versicherungspraxis
VersR	Versicherungsrecht, Zeitschrift für Versicherungsrecht, Haftungs- und Schadensrecht
VersRAI	Versicherungsrecht, Beilage Ausland
VersRdsch.	Versicherungsrundschau (Österreich)
VersStG	Versicherungssteuergesetz
VersVermV	Verordnung über die Versicherungsvermittlung und -beratung
VersVG	österreichisches Versicherungsvertragsgesetz
VersWissArch	Versicherungswissenschaftliches Archiv
VersWiss. Stud.	Versicherungswissenschaftliche Studien, hrsg. von Brömmelmeyer et al.
VerwArch.	Verwaltungsarchiv
VG	Verwaltungsgericht
VGB	Allgemeine Bedingungen für die Neuwertversicherung von Wohngebäuden gegen Feuer-, Leitungswasser- und Sturmschäden
VGB 2008, 2010	Allgemeine Wohngebäude-Versicherungsbedingungen

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VGS	Vereinigter Großer Senat
VHB	Allgemeine Bedingungen für die Neuwertversicherung des Hausrats gegen Feuer-, Einbruchdiebstahl-, Beraubungs-, Leitungswasser-, Sturm- und Glasbruchschäden/ Allgemeine Hausratversicherungsbedingungen
VHB 2008	Allgemeine Hausrat-Versicherungsbedingungen 2008
VHV	Verkehrshaftungsversicherung
VN	Versicherungsnehmer/in
VO	Verordnung
VOBl.	Verordnungsblatt
VomVO	Verfahrensordnung des Versicherungsombudsmanns
vorangeh.	vorangehend
Vorausfl.	Vorauslage
Vorbem.	Vorbemerkung
vorgen.	vorgenannt
VRR	Verkehrsrechtliche Rundschau
VR	Versicherer
VRS	Verkehrsrechts-Sammlung, Entscheidungen aus allen Gebieten des Verkehrsrechts (zit. nach Band u. Seite)
VU	Versicherungsunternehmen
VuR	Verbraucher und Recht
VVaG	Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz)
VVG-InfoV	Verordnung über Informationspflichten bei Versicherungsverträgen
VVGE	Entscheidungssammlung zum Versicherungsvertragsrecht (VVGE): Entscheidungen zum Versicherungsvertragsgesetz (VVG) und zu den Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB), hrsg. von Dietrich Müller
VVG-Kommission	Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts
VVGRefG bzw.	Gesetz zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 23.11.2007
VVG-Reform 2008	(BGBI. I S. 2631) (siehe auch ReformG)
VW	Versicherungswissenschaft, Versicherungspraxis, insbesondere Versicherungsmedizin; später DVZ
VW	Versicherungswirtschaft
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwVG	Verwaltungsvollstreckungsgesetz
VwZG	Verwaltungszustellungsgesetz
Waldstein/Holland	Binnenschiffrechts, 5. Aufl. (2007)
Wandt	Versicherungsrecht, 6. Aufl. (2016)
WaffG	Waffengesetz
weitergeh.	weitergehend
WM	Wertpapier-Mitteilungen
Wolf/Lindacher/Pfeiffer/ Bearbeiter	AGB-Recht, Kommentar, 7. Aufl. (2020)
WRP	Wettbewerb in Recht und Praxis
WuM	Wohnungswirtschaft und Mietrecht
Wussow	Unfallhaftpflichtrecht, 17. Aufl. (2021)
(Z)	Entscheidung in Zivilsachen
z.B.	zum Beispiel
ZEuP	Zeitschrift für Europäisches Privatrecht
ZfIR	Zeitschrift für Immobilienrecht
ZfRV	Zeitschrift für Rechtsvergleichung, Internationales Privatrecht u. Europarecht

Verzeichnis der Abkürzungen und der abgekürzt zitierten Literatur

ZfS/zfs	Zeitschrift für Schadensrecht
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZGR	Zeitschrift für Unternehmens- und Gesellschaftsrecht
Ziff.	Ziffer
ZIP	Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
zit.	zitiert
ZMR	Zeitschrift für Miet- und Raumrecht
ZNotP	Zeitschrift für die Notarpraxis
Zöller/Bearbeiter	ZPO: Zivilprozessordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz und Nebengesetzen, 354. Aufl. (2024)
ZollG	Zollgesetz
ZPO	Zivilprozessordnung
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik
ZSW	Zeitschrift für das gesamte Sachverständigenwesen
z.T.	zum Teil
ZusBedIT	Zusatzbedingungen zur Betriebshaftpflichtversicherung für die Nutzer von Internet-Technologien
zuf.	zusammenfassend
zust.	zustimmend
ZustG	Zustimmungsgesetz
zutr.	zutreffend
z.V.b.	zur Veröffentlichung bestimmt
ZVersWiss	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft (zitiert nach Jahr und Seite)
ZVG	Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung (Zwangsversteigerungsgesetz)
zw.	zweifelhaft
zz.	zurzeit
ZZP	Zeitschrift für Zivilprozess
ZZPInt	Zeitschrift für Zivilprozess International

Versicherungsvertragsgesetz

vom 23.11.2007 (BGBl. I 2631),
zuletzt geändert durch Gesetz
v. 16.12.2022 (BGBl. I 2328)

Teil 2 Einzelne Versicherungszweige

Kapitel 3 Transportversicherung

§ 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) ¹Bei der Versicherung eines Schiffes gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt trägt der Versicherer alle Gefahren, denen das Schiff während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist. ²Der 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.

Übersicht

A. Einführung

- I. Begriff der Transportversicherung — 1
- II. Entstehungsgeschichte — 4
- III. Inhalt, Zweck und Systematik der Regelung
 1. Inhalt — 7
 2. Zweck — 8
 3. Systematik — 11
- IV. Anwendungsbereich — 14
- V. Vertragsfreiheit — 22

B. Erläuterungen der Bestimmung

- I. Gütersicherung (Absatz 1)
 1. Versichertes Interesse — 27
 2. Güter — 29
 3. Beförderung — 30
 - a) Beförderung zu Lande — 32
 - b) Beförderung auf Binnengewässern — 33

4. Mit der Beförderung verbundene Lagerung — 40
5. Versicherte Gefahr — 44
6. Versicherter Schaden — 49
 - a) Verlust — 51
 - b) Beschädigung — 55
7. Während der Dauer der Versicherung — 58
8. Kausalitätsregel — 65
9. Beweislast — 75
- II. Kaskoversicherung (Absatz 2)
 1. Versichertes Interesse — 82
 2. Schiff
 - a) Definition des Schiffsbegriffs — 83
 - b) Ferngesteuerte und autonome Schiffe — 85
 - c) Binnenschiffe und Seeschiffe — 86
 - d) Sportboote und Yachten — 87
 3. Haftpflichtversicherungsannex — 91
 - a) Anwendbares Recht — 92
 - b) Zusammenstoß mit Schiffen oder festen oder schwimmenden Gegenständen — 97
 - c) Dritter — 100
 - d) Geschützte Person — 102

- e) Zu ersetzender Schaden — 103
 - f) Haftungsbeschränkung — 104
 - g) Maßgebliches Haftungsrecht — 105
 - h) Prozesskosten — 106
 - i) Versicherungssumme — 107
 - j) Art und Fälligkeit des Versicherungsschutzes — 108
 - 4. Versicherte Gefahr — 109
 - 5. Kausalität — 111
 - 6. Versicherter Schaden — 112
 - 7. Dauer der Versicherung — 113
 - 8. Repräsentanten des VN — 115
 - 9. Beweislast — 116
 - 10. Schutz der Realgläubiger — 117
- III. Große Haverei (Absatz 3)
- 1. Die Havarie-grosse im Schifffahrtsrecht — 118
 - 2. Grundprinzipien der Havarie-grosse — 120
 - 3. Umfang der Havarie-grosse-Deckung
 - a) Inhalt der gesetzlichen Regelung nach der VVG-Reform — 126
 - b) Deckungsumfang — 129
 - c) Abänderbarkeit — 135

A. Einführung

I. Begriff der Transportversicherung

1 Das VVG verwendet den Begriff der Transportversicherung nur noch als Überschrift von Kapitel 3.¹ Geregelt werden in Kapitel 3 aber nicht alle Transportversicherungen schlechthin, sondern nur die Gütertransportversicherung zu Lande und auf Binnengewässern (§ 130 Abs. 1) und die Binnen-Kaskoversicherung von Schiffen einschließlich eines gewissen Haftpflichtelements (§ 130 Abs. 2). Bis zum 30.6.1990 enthielt darüber hinaus § 187 i.d.F. 1908² eine Bestimmung, nach der die „Transportversicherung von Gütern“ von den im damaligen VVG enthaltenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit ausgenommen war. Deshalb war es bis zum 30.6.1990 zwar nicht für die Anwendbarkeit der §§ 129 ff. a.F. von Bedeutung, ob eine Versicherung Transportversicherung (von Gütern) war, wohl aber für § 187 a.F. Mit der Änderung in § 187 i.d.F. 1990 und die Bezugnahme auf Art. 10 Abs. 1 EGVVG erfolgte eine Erweiterung auf die „unter den Nummern 4 bis 7, 10 Buchstabe b, 11 und 12 der Anlage 1 zum Versicherungsaufsichtsgesetz erfassten Transport- und Haftpflichtversicherungen“. Damit ist eine weitere Lockerung eingetreten. Denn in der Anlage Teil A wird der Begriff der Transportversicherung zwar noch verwendet, allerdings nur noch als Bezeichnung für eine spartenübergreifende Zulassung zum Geschäftsbetrieb in Anlage 2 Nummer 2) („See- und Transportversicherung“), also für rein aufsichtsrechtliche Zwecke, und in Ziff. 7 als Überschrift für die eigentliche materielle Bestimmung der Versicherung von „sämtliche(n) Schäden an transportierten Gütern, unabhängig von dem jeweils verwendeten Transportmittel“. Damit hat der Begriff der „Transportversicherung“ für die Rechtsanwendung des VVG nur noch eine untergeordnete Bedeutung. Er bestimmt nicht, ob die §§ 130 ff. Anwendung finden. Diese Frage hängt allein davon ab, ob eine „Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern sowie der damit verbundenen Lagerung“ (Abs. 1) oder eine „Versicherung eines Schiffes gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt“ vorliegt. Und im Bereich der von den §§ 130 ff. erfassten Versicherungen kommt es auch für die Befreiung von den halbzwingenden Normen des VVG nicht darauf, ob eine Versicherung als „Transportversicherung“ eingeordnet wird, sondern gem. § 210 Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. Anlage 1 zum VAG darauf, ob die Versicherung die in Ziff. 7 der Anlage angesprochenen „Schäden an transportierten Gütern, unabhängig von dem jeweils verwendeten Transportmittel“³ oder die in Ziff. 6 angesprochenen Schäden an den dort genannten Schiffen deckt. Deshalb ist jedenfalls für die Anwendung des VVG weder eine allgemeine Definition der Transportversicherung erforderlich⁴ noch die Beantwortung der Frage,

1 Pröls/Martin/Koller § 130 Rn. 1.

2 Abgedr. bei Bruck/Möller/Renger Vor §§ 53–58 Rn. 1.

3 Ziff. 7 der Anlage 1 zum VAG spricht von „sämtliche(n) Güter(n)“. Eine Versicherung unterfällt aber schon dann dem § 210 Abs. 1 Nr. 2, wenn sie nur einzelne Güter erfasst.

4 Pröls/Martin/Koller § 130 Rn. 1.

ob eine Versicherung „Transportversicherung“ ist. Das hindert die meisten gängigen Kommentierungen jedoch nicht, sich mit beiden Fragen intensiv zu beschäftigen.⁵ Die nachfolgend wiedergegebenen Beispiele aus der Rechtsprechung⁶ haben nur noch rechtshistorische Bedeutung. (ja=Transportversicherung; nein= keine Transportversicherung):

AusstellungsVers: nein (VerBAV 1951 163; 1953 78; 1988 216). 2

AutoinhaltsVers: ja (OLG Koblenz 12 U 656/87 VersR 1988 1061).

CMR-Versicherung: nein (BGH 17.4.1997 I ZR 251/94 TranspR 1998 21; BGH 10.12.1998 I ZR 162/96 1999 155).

EinheitsVers: nein (VerBAV 1973 86, 1978 29; 1984 390, 399; 1985 164, 262; 1987 176, 178). Die Transportgefahr überwiegt nicht. Ebenso in der **Juwelierwaren-EinheitsVers** (AVB Reparatur, VerBAV 1986 349) und der **Rauchwaren-EinheitsVers** (AVB Rauchwaren – Kundeneigentum 84, VerBAV 1984 176).

FahrradVers: nein (VerBAV 1986 485).

FotoapparateVers: nein (VerBAV 1985 241).

GarderobenVers: nein (VerBAV 1980 321).

HakenlastVers: nein (*Hammacher* VersR 1997 288).

Jagd-SportwaffenVers: nein (VerBAV 1987 6).

Kfz-Vers auf Basis AKB: nein (Prölss/Martin/Prölss § 130 Rn. 9).

KühlgüterVers: nein (VerBAV 1967 90; 1968 199; 1986 383). Das Risiko des An- und Abtransports überwiegt nicht.

MaschinenVers auf Basis AMB: nein (Prölss/Martin/Prölss Teil III N Vorbem.).

MontageVers auf Basis AmOB: nein (Prölss/Martin/Prölss Teil III N).

MusikinstrumentenVers: nein (VerBAV 1987 8).

ReisegepäckVers: nein (MAH Versicherungsrecht/Remé/Gercke § 11 Rn. 2; LG Hamburg 15.12.1989 74 O 134/89 VersR 1990 1234; a.A. OLG Hamburg 12.6.1975 6 U 15/75 VersR 1976 433).

ReiselagerVers für Juweliere (AVB 1988/2008): nein (OLG Karlsruhe 15.11.2007 12 U 69/07 VersR 2008 679). Das Transportrisiko überwiegt nicht (BGH VersR 1972 85; LG Karlsruhe 29.9.1988 12 U 235/87 VersR 1990 786, a.A. LG Berlin 94 O 200/68 VersR 1969 1131; GB 1980 68, Müller S. 180).¹

SchaustellerVers: nein (BGH 29.6.1983 IVa ZR 220/81 VersR 1983 949).

Tank- und FassleckageVers: nein (VerBAV 1987 15).

Valoren-Transport-Vers: ja (BGH 16.7.2007 II ZR 3/04 TranspR 2008 86; 2.10.2007 III ZR 16/07 VersR 2008, 129).

WassersportfahrzeugVers: SachVers, kann aber auch als TransportVers i.S.v. Abs. 2 betrachtet werden. (BGHZ 105, 288 = BGH 8.2.1988 II ZR 210/87 VersR 1988 463; *Roos* FS Hübner, S. 197; MAH Versicherungsrecht/Remé/Gercke § 11 Rn. 2; einschr. *Gerhard* TranspR 2007 459). Text und Erläuterungen in Bruck/Möller/Raab, Bd. 7 ab S. 831

Werkverkehrs-GüterVers: ja (LG Stuttgart 4.11.81 21 O 152/81 VersR 1978 835; LG Stuttgart 24.1.1989 25 O 622/88 VersR 1989 1191, LG Köln 29.1.79 74 O 16/78 VersR 1979 618; LG Hamburg 4.11.81 21 O 152/81 VersR 1983 236).

Da der Begriff der Transportversicherung für die Anwendung der §§ 130 ff. unmaßgeblich ist, 3 ist auch die Feststellung, dass es für die Einordnung auf den Typus ankomme,⁷ nicht auf Bezeichnung durch die Vertragsparteien,⁸ nicht von Bedeutung. Gleiches gilt für die h.M., das Vorliegen einer Transportversicherung setze Beförderung in fremder Obhut voraus.⁹ Dem ist im Übrigen

⁵ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 13 ff.; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 9; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 2; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 25.

⁶ Zitiert nach Prölss/Martin/Prölss § 130 Rn. 9.

⁷ BGH 29.6.1983 VersR 1983 949; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 13.

⁸ Langheid/Rixecker § 130 Rn. 13.

⁹ BGH 26.2.1969 IV ZR 541/68 VersR 1969 507; BGH 24.11.1971 IV ZR 135/69 VersR 1972 85; BGH 29.6.1983 IVa ZR 220/81 VersR 1983 949; Berliner Kommentar/Dallmayr § 130 Rn. 5; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 13; HK VVG/Harms § 130 Rn. 1; Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper Rn. 15.

ohnehin nicht zu folgen.¹⁰ Hier wird offenbar in den Bereich der Transportversicherung ein Element des Frachtvertrages eingeführt, der in der Tat fremde Obhut (des Frachtführers) erfordert.¹¹ Diese Verquickung ist jedenfalls für Zwecke des § 130 unzulässig. Denn dieser fordert allein die Beförderung, nicht die Beförderung aufgrund eines Frachtvertrages. Auch die Aussage, Transportversicherung sei keine Selbstversicherung,¹² ist weder terminologisch richtig, noch findet sie im Gesetz eine Stütze. Von Selbstversicherung spricht man in der Transportversicherung dann, wenn der VN nicht den ganzen Versicherungswert versichert hat. So in § 8 Satz 1 ADS. Was offenbar gemeint ist, ist nicht Selbstversicherung, sondern Selbstbeförderung. Diese schließt aber weder der Wortlaut des § 130 noch das allgemeine Konzept der Transportversicherung aus. Auch Güter im Werksverkehr können durch eine Transportversicherung geschützt werden.¹³

II. Entstehungsgeschichte

- 4 § 130 ist im Zuge der VVG-Reform neu formuliert worden. Die Bestimmung entspricht in den Absätzen 1 und 2 im Wesentlichen (Unterschied: ausdrückliche Erwähnung mit der Beförderung verbundener Lagerungen) dem § 129 a.F. und fügt als Absatz 3 den § 133 a.F. an. Weitere Gefahrregelungen des VVG a.F. sind ersatzlos entfallen (§ 135: Umfang der Eisenbahngefahr; § 136: Leichter- gefahr). Deutlich verschlankt sind auch die Vorschriften zur Dauer der Versicherung. Sie wird – wie schon in § 129 a.F. in § 130 angesprochen; anders als im VVG a.F. gibt es aber keine weitergehenden Bestimmungen mehr. Die Bestimmungen in § 134 a.F. (Dauer der Güterversicherung), §§ 138 f. (Dauer und Verlängerung der Schiffsversicherung) sind nicht übernommen.
- 5 Die Gesetzesbegründung (BTDrucks. 16/3945 S. 91 f.) führt aus:

„Die Transportversicherung erfasst in § 129 VVG die Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung zu Lande und auf Binnengewässern sowie die Versicherung von Schiffen gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt einschließlich der Haftpflicht für Kollisionsschäden.

Der Versicherer trägt alle Gefahren, welche die Beförderung von Gütern und die Binnenschifffahrt in sich bergen. Im Gegensatz zu den anderen Zweigen der Schadensversicherung, die beherrscht sind vom Grundsatz der Spezialität, ist die Transportversicherung beherrscht vom Grundsatz der Universalität der Gefahr:

Der Anwendungsbereich des Kapitels 3 für die Transportversicherung wird wie im geltenden Recht begrenzt. Wie bisher wird die Seeversicherung generell aus dem Anwendungsbereich des VVG ausgeklammert (vgl. § 209 VVG-E und die Begründung hierzu).

Auch bei der Luftfahrtversicherung verbleibt es hinsichtlich des Anwendungsbereichs grundsätzlich beim geltenden Recht. Ob und inwieweit die Vorschriften über die Transportversicherung auch auf die Luftfahrtgüter- und Luftfahrtkaskoversicherung anzuwenden sind, bleibt der Parteiautonomie überlassen (vgl. Allgemeine Deutsche Binnen-Transportversicherungsbedingungen – ADB), da die Luftfahrtversicherung überwiegend international ausgerichtet und durch Abkommen geregelt ist. Die Vertragsparteien können von den Vorschriften des VVG-E, auch soweit sie nicht abdingbar sind, stets abweichen, da es sich bei der Luftfahrtversicherung um Großrisiken im Sinn des § 210 VVG-E in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 Satz 2 EGVVG handelt.

Zu Absatz 1: Die Vorschrift entspricht der Regelung in § 129 Abs. 1 VVG. Ausdrücklich wird klargestellt, dass die Transportversicherung auch die Gefahren der Lagerung der Güter, die mit der Beförderung verbunden ist, erfasst. Wegen der geltenden Regelungen über den Gefahrübergang beförderter Güter – FOB oder CIF – stellt die Güterversicherung regelmäßig nicht auf die Dauer der Beförderung, sondern auf die vereinbarte Dauer der Versicherung ab. Zu Absatz 2: Satz 1 entspricht dem bisherigen § 129 Abs. 2 Satz 1 VVG.

10 Ebenso Ehlers TranspR 2006 7; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 4, Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 1 und 2; kritisch auch OLG Hamburg 12.6.1975 6 U 15/75 VersR 1976 433.

11 Koller § 407 Rn. 15.

12 Berliner Kommentar/Dallmayr § 130 Rn. 5.

13 OLG Hamm 4.10.1985 20 W 20/85 VersR 1986 55; LG Stuttgart 21.4.1978 19 O 98/78 VersR 1978 835, 24.1.1989 25 O 622/88 VersR 1989 1191; LG Köln 29.1.1979 74 O 16/78 VersR 1979 618; LG Hamburg 4.11.1981 21 O 152/81 VersR 1983 236; Ehlers TranspR 2006 7; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 6; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2b.

Satz 2 regelt – wie bisher § 129 Abs. 2 Satz 2 VVG – die Kollisionshaftpflicht in der Binnenschifffahrt, die nur in Verbindung mit der Flusskaskoversicherung möglich ist. Zusätzlich wird der Fall erfasst, dass der Schaden durch einen Zusammenstoß des Schiffes mit einem Gegenstand verursacht wird. Diese Haftpflicht unterliegt nicht den § 100ff. VVG-E, sondern den Regeln der Transportversicherung. Im Übrigen kann aber die Haftpflicht gegenüber Dritten aus Schiffsunfällen nicht als Transportversicherung gedeckt werden. Soweit durch Rechtsvorschrift der Abschluss einer entsprechenden Haftpflichtversicherung vorgeschrieben ist, handelt es sich um eine Pflichtversicherung, die nach den dafür geltenden Vorschriften zu beurteilen ist.
Zu Absatz 3: Die Vorschrift stimmt sachlich mit der bisherigen Regelung des § 133 Abs. 1 Satz 1 VVG überein.“

Die in der Gesetzesbegründung angesprochenen Allgemeinen Deutsche Binnen-Transportversicherungsbedingungen (ADB) haben sich in der Praxis nicht durchgesetzt und spielen keine Rolle.¹⁴

III. Inhalt, Zweck und Systematik der Regelung

1. Inhalt

Die Bestimmung beschäftigt sich mit der Versicherung von Gütern und Schiffen. Es werden jedoch weder alle Güter noch alle Schiffe erfasst. Bei Gütern geht es nur um in bestimmter Weise beförderte oder gelagerte Güter; bei Schiffen um zur Binnenschifffahrt eingesetzte Schiffe. Die Bestimmung legt fest, gegen welche Gefahren diese Versicherungen schützen.

2. Zweck

Die Bestimmung bezweckt, erstens, die Festlegung des Umfangs der Gefahrtragung für Versicherungen, die gegen bestimmte Gefahren genommen werden: die Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern sowie der damit verbundenen Lagerung und die Versicherung von Schiffen gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt. Nicht ist bezweckt, Transportversicherung (die nur in der Überschrift des Kapitel 3 auftaucht¹⁵) dahingehend einzuengen, dass nur das versichert ist, was § 130 anspricht. Deshalb besteht Versicherungsschutz (natürlich) auch unter solchen Versicherungsverträgen, die andere als die in § 130 genannte Gefahren versichern. Deshalb ist es missverständlich, wenn man in Kommentierungen die Erörterung findet, ob etwas „versichert“ ist, wenn es von den Merkmalen des § 130 abweicht.¹⁶

Die Bestimmung bezweckt, zweitens, die Anwendbarkeit der nachfolgenden §§ 131 bis 141 zu bestimmen. Auf Versicherungen, die die Tatbestandsmerkmale des § 130 erfüllen, sind diese Bestimmungen anwendbar. Auf andere Versicherungen (z.B. die Luftfahrtversicherung, siehe dazu Rn. 15) sind sie es nicht. Zu Mischformen siehe Rn. 13. Unterfällt eine Versicherung der Bestimmung und eröffnet dies deshalb den Anwendungsbereich der nachfolgenden §§ 131 bis 141, werden durch diese die Bestimmungen des Kapitels 1 des Gesetzes teilweise abgeändert, teilweise ergänzt.

Schließlich hat die Bestimmung, drittens, den Zweck, das gesetzliche Leitbild des Umfangs versicherter Gefahren bei den geregelten Versicherungen von Gütern und Schiffen zu bestimmen. Es ist aber unbestritten, dass die Vertragsparteien hiervon, auch und gerade durch AVB, abweichen können (näher dazu bei Rn. 22 ff.)

¹⁴ Ehlers TranspR 2000 11; Enge/Schwampe 342; Prölss/Martin/Koller Vorbem. ADS Güterversicherung.

¹⁵ Worauf Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 1 hinweist.

¹⁶ So bei Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2 zur Versicherung von Leichtertransporten; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 16 zur „Mitversicherung“ zur Beförderung bereit stehender Güter; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 8 zur Versicherung unfreiwilliger Aufenthalte; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 6 zur Versicherung von Verpackung.

3. Systematik

- 11 Absatz 1 regelt einen Ausschnitt der Versicherung von Gütern. Soweit es um die Bewegung der Güter geht, ist maßgeblich wo (auf dem Land; auf Binnengewässern) sie bewegt werden, nicht womit sie bewegt werden. Ob auf Binnengewässern mit einem Schiff oder anderweitig befördert wird, ist einerlei. Erreicht wird dies aber nicht dadurch, dass der Beförderungsweg vorgegeben wird, sondern dadurch, dass nur die Gefahren als versichert bezeichnet werden, denen die Güter bei solcher Beförderung ausgesetzt sind. Da es nur um Güter geht, sind Personen nicht erfasst.
- 12 Absatz 2 befasst sich mit der Versicherung von Schiffen. Es wird keine Unterscheidung zwischen der Art von Schiffen (See- oder Binnenschiff) oder dem Zweck der Schiffe (Güterschiff; Personenschiff; Schlepper; Schubboot usw.) getroffen. Die Einschränkung folgt nicht durch lokale Begrenzung auf Binnengewässer, sondern durch die Begrenzung der Gefahren auf solche der Binnenschiffahrt, nicht nur Gefahren der Beförderung auf Binnengewässern, sodass Schiffe auch dann versichert sind, wenn sie nicht befördern.
- 13 Absatz 3 regelt die Deckung im Havarie-grosse-Fall. Angesprochen sind dort Gefahren der Binnenschiffahrt.

IV. Anwendungsbereich

- 14 Zu unterscheiden sind die Versicherung von Gütern und die Versicherung von Schiffen.
- 15 Bei der **Versicherung von Gütern** erfasst die Vorschrift nur Güterbeförderung zu Lande oder auf Binnengewässern und damit verbundene Lagerungen. Nicht erfasst wird die Versicherung von Gütern auf **Seegewässern** oder in der **Luft**. Dass VVG behandelt die Seegüter- und die Luftfahrtgüterversicherung in unterschiedlicher Weise. Die Seegüterversicherung unterfällt dem VVG überhaupt nicht. § 209 nimmt sie aus dem Anwendungsbereich des VVG komplett heraus. Anders bei der **Luftfahrtgüterversicherung**. Sie ist in § 209 nicht erwähnt und unterfällt deshalb grundsätzlich dem VVG.¹⁷ Allerdings ist die Luftbeförderung von Gütern nicht in § 130 genannt. Auf diese Versicherung finden daher alle anderen Vorschriften des VVG Anwendung, nicht aber die im Kapitel 3 enthaltenen Vorschriften der §§ 130 ff.¹⁸ Die Luftfahrtgüterversicherung ist aber Großrisiko gem. § 210 Abs. 1 i.V.m. Ziff. 7 der Anlage Teil A zum VAG, sodass auch für sie von den halbzwingenden Normen des VVG abgewichen werden kann.¹⁹ Die Parteien können Kapitel 3 zwar vertraglich vereinbaren,²⁰ der Verweis in der Regierungsbegründung auf die Allgemeinen Deutschen Binnen-Transportversicherungsbedingungen ADB ist dabei überholt,²¹ weil die ADB schon seit langem nicht mehr verwendet werden.²² Soweit es um Güterversicherung geht, werden regelmäßig die DTV-Güter 2000, zum Teil auch noch die ADS Güterversicherung 1973, vereinbart. Diese erklären ihrerseits aber nicht die §§ 130 ff. für anwendbar.
- 16 Bei **gemischten Versicherungen**, in denen sowohl Risiken der Land- und Binnengewässerbeförderung als auch **stationäre Risiken** versichert sind, soll entscheidend sein, ob Elemente der Transportversicherung im Vordergrund stehen.²³ Ist dies der Fall, soll sich der gesamte Vertrag nach den §§ 130 ff. richten. Dem ist zuzustimmen. Insbesondere wird die Anwendbarkeit von § 130

¹⁷ HK-VVG/Harms § 130 Rn. 4.

¹⁸ Ehlers TranspR 2007 5, 7; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 4; Prölls/Martin/Koller § 130 Rn. 2; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 2; Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 15.

¹⁹ Ehlers TranspR 2007 5,7; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 2 und 4.

²⁰ Thume/Schwampe/Müller-Rostin vor Ziff. 1 Luftfahrt-Gü Rn. 3; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 1, dessen Begründung, die Luftfahrtversicherung sei durch internationale Abkommen geregelt allerdings nicht trägt, denn internationale Abkommen gibt es zwar in der Tat weitgehend im Haftungsrecht, nicht aber für Versicherungen.

²¹ BTDrucks. 16/3945 S. 91.

²² Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 8; Enge/Schwampe 176.

²³ BGH 29.6.1983 IVa ZR 220/81 VersR 1983 949; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 13; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 2.

nicht schon dann ausgeschlossen, wenn die Versicherungsvertrag nicht nur transportbedingter Lagerungen, sondern auch disponierte Lagerungen erfasst.²⁴ Denn § 130 stellt nicht darauf, wer die Lagerungen veranlasst, sondern ob sie mit dem Transport verbunden sind. Die Anwendbarkeit der §§ 130 ff. endet nur dort, wo das stationäre Risiko im Vordergrund steht.

Ist es nicht der Fall, steht gleichwohl einer Anwendung der §§ 130 ff. auf die Versicherung 17 von hierdurch erfassten Interessen nicht entgegen, sofern eine Abgrenzung möglich ist. So etwa, wenn durch einen einheitlichen Vertrag Güter gegen jede Art von Binnentransport und jede Art von Lagerung, also nicht nur mit der Beförderung verbundener Lagerungen, versichert sind. Dann gelten für versicherte Beförderungen die §§ 130 ff.

Auf gemischte Beförderungen **zu Lande und auf Binnengewässern sowie zur See** fand nach 18 § 147 a.F. das in §§ 778 HGB a.F. geregelte Seeversicherungsrecht Anwendung. Diese Vorschrift wurde nicht in das neue VVG übernommen. Klimke meint dazu, dass dies darauf zurückzuführen sei, dass die Seeversicherung nach den Vorschlägen der Reformkommission ursprünglich dem VVG unterstellt werden sollte und es für diesen Fall der Regelung des § 147 a.F. nicht mehr bedurft hätte. Der Streichung liege also keine bewusste Entscheidung des Gesetzgebers zugrunde.²⁵ Nach der VVG-Reform sind zu dieser Frage noch keine Entscheidungen veröffentlicht worden. In der Literatur gibt es unterschiedliche Auffassungen. So wird verbreitet vertreten, dass auf kombinierte Versicherungen (Land/Binnengewässer; See; Luft) gegebenenfalls drei verschiedene rechtliche Regelungen zur Anwendung kommen können.²⁶ Dabei könnten aber jedenfalls die ADS auch im Anwendungsbereich des § 130 vereinbart werden,²⁷ sodass sich unterschiedliche Ergebnisse nur im Falle der Inhaltskontrolle solcher AVB ergäben,²⁸ wobei darauf hingewiesen wird, dass wegen der regelmäßigen Gewerblichkeit der VN die AGB-Kontrolle anhand gesetzlicher Leitbilder zurückhaltend zu erfolgen habe.²⁹ Nach wieder anderer Meinung unterfallen jedenfalls kombinierte Beförderungen unter Einschluss einer Seestrecke nicht dem VVG,³⁰ nach anderer Ansicht sollen nur das VVG anwendbar sein.³¹ Nach einer weiteren Meinung soll es bei kombinierter Land-/Binnengewässer- und Seebeförderung darauf ankommen, ob der Binnentransport oder Seetransport überwiegt.³² Für einen bekanntem Schadensort will *Koller* auf die für die Teilstrecke maßgebliche Versicherung abstellen.³³

Stellungnahme: Für die **Kombination von Land-/Binnengewässerbeförderung und Luft-** 19 **beförderung** muss es bei der vom BGH bestimmten Rechtsanwendung nach Transportabschnitten bleiben. Das Problem unbekannter Schadensorte³⁴ ist wie im Frachtrecht zu lösen: Es gilt das für den VN günstigste Recht. Auf **Kombinationen der Land-/Binnengewässerbeförderung und der Seebeförderung** findet das VVG keine Anwendung. Zwar gibt es keine dem § 147 a.F. entsprechende Regelung mehr, die vorsah, dass beim Zusammentreffen von Binnen- und Seeversicherung allein Seeversicherungsrecht galt. Zur Frage, welches Recht auf derart kombinierte Versicherungen anzuwenden ist, ist die Gesetzesbegründung nicht ergiebig. Insbesondere lässt sich, entgegen *Ehlers*,³⁵ nicht aus der Begründung zu Artikel 2 entnehmen, dass der Gesetzgeber auf den Wegfall des § 147 a.F. mit bestimmten Übergangsvorschriften reagiert hätte, sodass der Schluss gezogen

24 Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 14.

25 Dahingehend auch Prölss/Martin/Klimke § 209 Rn. 17.

26 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz Vor § 130 Rn. 6; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 2a; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 5; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 6; Langheid/Wandt/Kollatz Vor § 130 Rn. 15.

27 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz Vor § 130 Rn. 6.

28 HK-VVG/Harms § 130 Rn. 5.

29 HK-VVG/Harms § 130 Rn. 5.

30 Prölss/Martin/Klimke § 209 Rn. 17; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 13; van Bühren/Steinborn/Wege § 18 Rn. 14.

31 Hartenstein/Reuschle/Steinborn Kap. 16 Rn. 11; Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 13.

32 Enge/Schwampe 39; Flach TranspR 2008 56, 59; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2d, der dies aber offenbar nur im Falle eines unbekanntem Schadensorts anwenden will.

33 Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2d.

34 Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2.

35 Ehlers TranspR 2007 5, 8.

werden dürfte, der Gesetzgeber habe sich positiv gegen die Seeversicherungslösung des § 147 a.F. gestellt. Solches ergibt sich insbesondere auch nicht aus der Erwähnung des § 147 a.F. in der Begründung zu Artikel 5 des Reformgesetzes.³⁶ Denn dort wird die Nichtübernahme des § 147 a.F. damit begründet, dass er „das Seeversicherungsrecht des HGB für anwendbar erklärt“, welches im Rahmen der VVG-Reform abgeschafft wurde. Jedenfalls lässt sich der Gesetzesbegründung an keiner Stelle entnehmen, dass vom früheren Rechtszustand abgewichen werden sollte. Im Gegenteil: Liest man die Begründung zu § 209, wird deutlich, dass der Gesetzgeber die Sonderstellung der Seeversicherung anerkannt hat. Einziger Unterschied zur bisherigen Rechtslage soll erkennbar sein, dass sie jetzt spezialgesetzlich nicht mehr geregelt ist. Den Worten „auch für die Seeversicherung soll es beim bisherigen Rechtszustand verbleiben“³⁷ ist kaum etwas hinzuzufügen, allenfalls der Hinweis, dass der „bisherige Rechtszustand“ gerade durch § 147 a.F. gekennzeichnet war, der bei teilweiser Beförderung über See in das Seeversicherungsrecht führte. „Die Seeversicherung“ im Sinne der Begründung ist also jede Versicherung, bei der mindestens eine Teilstrecke über See geht. Derartige Versicherungen unterfielen vor der Reform nicht dem VVG. Die Reformkommission hatte mit ihrem Vorschlag der Einbeziehung der Seeversicherung in das VVG einen anderen Weg gehen wollen. Den Ausführungen von *Ehlers*³⁸ merkt man das Bedauern an, dass der Gesetzgeber dem Vorschlag nicht gefolgt ist. Der Versuch *Ehlers*, den gescheiterten Vorschlag jedenfalls insofern am Leben zu halten, als bei auf die Versicherung kombinierter Land-/Binnengewässer- und Seebeförderungen das VVG anzuwenden sei, scheitert aber am klaren Willen des Gesetzgebers. *Ehlers* hat Recht, wenn er meint, in der Praxis finde 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. Das war auch vor der VVG-Reform nicht anders. Auf diese Versicherungen fand vor der VVG-Reform Seeversicherungsrecht Anwendung, nicht das VVG. Gerade diese Seeversicherung in der Form, wie sie vor der Reform bestand, wollte der Gesetzgeber durch die Reform nicht dem VVG unterwerfen. Die einzige Rechtsänderung, die er für diese Seeversicherung vornehmen wollte und vorgenommen hat, ist, sie von den Zwängen des veralteten HGB zu befreien.

- 20 Zu gemischten Beförderungen **zu Lande und auf Binnengewässern sowie in der Luft** gab es weder im VVG a.F. noch im geltenden Recht eine Spezialvorschrift. Das VVG galt und gilt für all diese Beförderungsarten. Soweit es um die Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern geht, finden die §§ 130 ff. Anwendung, ansonsten das übrige VVG.³⁹
- 21 Bei der **Versicherung von Fahrzeugen** findet die Bestimmung allein auf **Schiffe** Anwendung. Weitere Unterscheidungen trifft das Gesetz nicht. Abgrenzungskriterium ist allein, dass das Schiff den Gefahren des Einsatzes auf Binnenschifffahrt ausgesetzt ist. Sind Schiffe versichert, die sowohl den Gefahren der Binnenschifffahrt als auch solchen der Seeschifffahrt ausgesetzt sind, findet auch hier, wie bei der Güterversicherung, das VVG keine Anwendung (zur Begründung siehe Rn. 19).

V. Vertragsfreiheit

- 22 § 210 Abs. 1 gewährt für **Großrisiken** Freistellung von den Beschränkungen der Vertragsfreiheit, die durch Vorschriften des VVG erfolgen. Regelungstechnisch erfolgt dies dadurch, dass § 210 Abs. 2 für die Bestimmung von Großrisiken auf die Anl. Teil A zum VAG Bezug nimmt. Die unter § 130 fallenden Versicherungen sind sämtlich Großrisiken gem. § 210 Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. Ziff. 7 Anl. Teil A zum VAG. Dabei entspricht das VVG weder in der Terminologie noch in der Struktur derjenigen der Anlage Teil A zum VAG. Das VVG bezeichnet als Transportversicherung nur diejenigen

³⁶ BTDrucks. 16/3945 S. 120.

³⁷ BTDrucks. 16/3945 S. 115.

³⁸ *Ehlers* TranspR 2007 5, 8.

³⁹ BGH 20.5.1963 II ZR 203/60 VersR 1963 717; Prölss/Martin/Voit/*Knappmann* § 147 Rn. 1.

Versicherungen, die in § 130 ff. geregelt sind, also die Güterversicherung gegen die Gefahren der Beförderung und damit verbundenen Lagerungen zu Lande oder auf Binnengewässern und die Schiffskaskoversicherung gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt. Die Anl. Teil A zum VAG unterscheidet dagegen bei der Kaskoversicherung nach dem Transportmittel, lässt sowohl das Transportmittel als auch den Transportweg für die Gütertransportversicherung unbeachtet und fasst im Übrigen bei Zulassung für mehrere Sparten auch die Versicherung der „Haftpflcht aller Art (einschließlich derjenigen des Frachtführers), die sich aus der Verwendung von Flussschiffen, Binnenseeschiffen und Seeschiffen ergibt“ gem. Anlage Teil A Ziff. 12 zum VAG und die Schienenfahrzeug-Kaskoversicherung („Sämtliche Schäden an Schienenfahrzeugen“) gem. Anlage Teil A Ziff. 4 zum VAG; vgl. Teil B lit. b) zum VAG unter der Bezeichnung „See- und Transportversicherung“ zusammen.⁴⁰

§ 210 bewirkt nicht, dass die Transportversicherung von den sonstigen Bestimmungen des VVG freigestellt wäre, oder dass seine halbzwingenden Normen keine Anwendung finden, sondern nur, dass (auch) von den halbzwingenden Normen abgewichen werden kann.⁴¹ Das ist (natürlich) möglich durch Individualvereinbarung, praktisch relevanter aber ist die Abbedingung durch AVB. Diese unterliegen dann der AGB-Kontrolle,⁴² wobei die VVG-Vorschriften gesetzlichen Leitbildcharakter haben.⁴³ Besonders von Bedeutung ist dabei die Abänderung der Obliegenheitsvorschriften in § 28. Ob eine Abbedingung vorliegt, ist Auslegungsfrage. Diese Frage ist einfach zu beantworten, wenn § 28 ausdrücklich abbedungen wird,⁴⁴ wobei die vollständige Abbedingung gem. § 307 BGB unwirksam ist.⁴⁵ Bei bloßer Bestimmung einer Obliegenheit und der Leistungsfreiheit als Verletzungsfolge kann nach dem BGH auch ein geschäftskundiger VN daraus nicht erkennen, dass § 28 abbedungen sein soll.⁴⁶ Bei der Auslegung ist allerdings zu berücksichtigen, dass VN zumeist Kaufleute sind.⁴⁷ Im Übrigen ist auch auf die Internationalität des Regelungsbereichs Rücksicht zu nehmen,⁴⁸ insbesondere dann, wenn in internationaler Praxis Klauseln üblich geworden sind, die von deutschem dispositivem Gesetzesrecht abweichen.⁴⁹

Werden im Versicherungsvertrag Klauseln vereinbart, die einem ausländischen Rechtskreis entstammen, erfolgt die Auslegung nach dem Rechtsverständnis desjenigen Landes, in dem die Klausel entwickelt wurde.⁵⁰ Bislang ist nicht thematisiert worden, wie sich diese Grundsätze zu den allgemeinen Auslegungsregeln des deutschen Rechts verhalten. Richtigerweise bleiben diese bestehen. Wo es um Verwendung ausländischer Rechtsbegriffe geht, gilt also insoweit, dass Termini, mit denen die Rechtssprache feststehende Begriffe verbindet, im Zweifel in diesem Sinne zu verstehen sind.⁵¹ Im Übrigen verbleibt es auch bei der Verwendung in ausländischen Märkten entwickelter Versicherungsbedingungen dabei, dass auf die Verständnismöglichkeit des durchschnittlichen VN ohne versicherungsrechtliche Spezialkenntnisse an, der die AVB aufmerksam liest und verständlich – unter Abwägung der Interessen der beteiligten Kreise und unter Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhanges – würdigt.⁵² wobei bei Verwendung in bestimmten

⁴⁰ Einzelheiten bei Bruck/Möller/Renger § 210 Rn. 18 ff.

⁴¹ Langheid/Rixecker § 130 Rn. 5; HK-VVG/Harms § 210 Rn. 9 ff.

⁴² Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 12.

⁴³ BGH 2.12.1992 IV ZR 135/91 VersR 1993 223; Langheid/Wandt/Looschelders § 210 Rn. 9; Prölss/Martin/Klimke § 210 Rn. 15; so wohl auch HK-VVG/Harms § 130 Rn. 3.

⁴⁴ Langheid/Rixecker § 130 Rn. 7.

⁴⁵ BGH 9.5.1984 IV a ZR 176/82 VersR 1984 830; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 8.

⁴⁶ BGH 3.6.1992 IV ZR 127/91 VersR 1992 1089; siehe auch Langheid/Wandt/Kollatz Vor § 130 Rn. 18.

⁴⁷ BGH 3.6.1992 IV ZR 127/91 VersR 1992 1089; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 10.

⁴⁸ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 12.

⁴⁹ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 12.

⁵⁰ BGH 2.12.1991 II ZR 274/90 VersR 1992 595; OLG Hamburg 22.12.1994 6 U 71/94 VersR 1996 229; Remé VersR 1980 207; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 11.

⁵¹ Prölss/Martin/Armbrüster Einl. Rn. 272 mit Nachw. zur Rspr.

⁵² BGH 23.6.1993 IV ZR 135/92 VersR 1993 957; BGH 6.7.2011 IV ZR 217/09 VersR 2012 48; BGH 6.7.2016 IV ZR 44/15 VersR 2016 1177; BGH 26.2.2020 IV ZR 235/19 VersR 2020 549.

Branchen auf die Verständnismöglichkeiten des entsprechenden Personenkreises abzustellen ist.⁵³ Ausländische Klausel, die danach einen bestimmten Inhalt haben, bekommen auch nicht dadurch einen anderen Inhalt, dass die Ausdrücke – ohne Ausdrücke der Rechtssprache zu sein – von ausländischen Gerichten anders verstanden wurden. Klausel, die als überraschend festgestellt wurden, verlieren diese Einschätzung nicht dadurch, dass sie im ausländischen Markt akzeptiert sind. Denn der Verwender der Versicherungsbedingungen kann nicht daraus einen Vorteil erlangen, dass er Bedingungen verwendet, die in ausländischen Märkten entworfen wurden.

25 Wird die Versicherung von Großrisiken nach § 210 Abs. 2 mit der Versicherung anderer Risiken kombiniert, fallen solche **kombinierten Versicherungen** nicht mehr unter § 210, sodass Beschränkungen der Vertragsfreiheit bestehen bleiben.⁵⁴ Anders nur dann, wenn die mitversicherten Gefahren hinter den versicherten Großrisikogefahren deutlich zurückbleiben.⁵⁵

26 Transportversicherung in der Form der Güterversicherung wird regelmäßig als **laufende Versicherung** (§ 53) genommen⁵⁶ und ist auch deshalb von den Beschränkungen der Vertragsfreiheit ausgenommen. Ist eine solche laufende Transportgüterversicherung um so viele andere gedeckte Risiken erweitert, dass die Großrisiken des § 210 nicht mehr im Vordergrund stehen, folgt die Vertragsfreiheit aus der Qualifizierung als laufende Versicherung (§ 210 Abs. 1).

B. Erläuterungen der Bestimmung

I. Güterversicherung (Absatz 1)

1. Versichertes Interesse

27 Güterversicherung ist Sachversicherung, nicht Haftpflichtversicherung, und deckt das **Sacherhaltungsinteresse** des Eigentümers des versicherten Gutes.⁵⁷ Die Parteien können durch vertragliche Vereinbarung aber auch andere Interessen mitversichern.⁵⁸ Das Transportmittel ist nicht mitversichert.⁵⁹ Nur **rechtmäßige Interessen** sind versichert.⁶⁰ Die Unrechtmäßigkeit kann sich auf das zugrunde liegende Handelsgeschäft beziehen⁶¹ oder auf die Versicherung, wobei nicht ausreichend ist, wenn nach Abschluss der Beförderung und nach Ende der Versicherung gegen ein Gesetz verstoßen wird oder verstoßen werden soll.⁶² Bei Unrechtmäßigkeit des Handelsgeschäfts oder der Versicherung folgt die Unwirksamkeit aus §§ 134, 138 BGB,⁶³ ohne dass es dafür Bestimmungen im Versicherungsvertrag bedürfte. In beiden Fällen ist die Reichweite der Unwirksamkeit zu bestimmen. Es ist also zu entscheiden, ob gegebenenfalls der Vertrag nur im Hinblick auf die Versicherung des betreffenden Interesses, die gegen ein gesetzliches Verbot verstößt oder sittenwidrig ist, oder vollen Umfangs unwirksam ist. Dies ist keine Frage des Versicherungsrechts, son-

53 BGH 25.5.2011 IV ZR 117/09 VersR 2011 918.

54 BGH 24.11.1971 IV ZR 135/69 VersR 1972 85, 86.

55 BGH 24.11.1971 IV ZR 135/69 VersR 1972 85; BGH 29.6.1983 IVa ZR 220/81 VersR 1983 949; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 5.

56 Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 4; Thume/Schwampe/Schwampe⁴ vor Ziff. 1 DTV-Gü lfd. Rn. 2.

57 BGH 25.3.1974 II ZR 168 VersR 1974 745; BGH 7.5.2003 IV ZR 239/02 VersR 2003 1171; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 3; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 2; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 16; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 2; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 3; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 7; BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 1.

58 BGH 7.5.2003 IV ZR 239/02 VersR 2003 1171, 1172; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a.

59 BGH 29.6.1983 IVa ZR 220/81 VersR 1983 949; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 5.

60 Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 16; Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 1 DTV-Gü VolleDeck Rn. 11; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ Einl. Rn. 14.

61 De la Motte VersR 1988 317; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 11; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 11.

62 BGH 8.4.1976 VIII ZR 220/75 VersR 1976 678.

63 Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 1.

dem des allgemeinen Zivilrechts. Auch wenn dort der Grundsatz besteht, dass das gesamte Rechtsgeschäft, also der Versicherungsvertrag in seiner Gesamtheit, nichtig ist,⁶⁴ wird für viele Versicherungsverträge, insbesondere laufende Gütertransportversicherungsverträge, bei denen nur ein Teil der versicherten Risiken gegen ein gesetzliches Verbot verstößt oder sittenwidrig ist, Teilnichtigkeit im Hinblick auf die betreffenden Risiken bestehen. Denn regelmäßig wird in einem solchen Fall anzunehmen sein, dass die Parteien den Versicherungsvertrag im Übrigen, also ohne den gesetzeswidrigen oder sittenwidrigen Teil, abgeschlossen hätten (vgl. § 139 BGB). Folge der Nichtigkeit ist auch, dass die Prämienzahlungspflicht entfällt,⁶⁵ im Fall der Teilnichtigkeit die entsprechende Teilprämie. Unter § 134 BGB fallen nur deutsche Gesetze,⁶⁶ zu denen auch EU-Verordnungen zählen. Ausländische Gesetze können aber für die Frage der Sittenwidrigkeit nach § 138 BGB herangezogen werden.⁶⁷ Der BGH hat bei Kenntnis beider Parteien Nichtigkeit gem. § 138 BGB angenommen, bei Kenntnis lediglich des VN Unwirksamkeit wegen des Mangels eines versicherbaren Interesses.

Beispiele aus der Rechtsprechung (ja = unwirksam; nein = nicht unwirksam): fehlende Genehmigung nach EU-Recht (ja),⁶⁸ Verstoß gegen amerikanische Embargovorschriften bzgl. Des Exports bestimmter Güter nach Osteuropa (ja),⁶⁹ Verstoß gegen nigerianische Ausfuhrvorschriften zum Schutz von Kulturgütern (ja),⁷⁰ Verstoß gegen Zoll- und Importvorschriften (nein).⁷¹ **27a**

Viel diskutiert sind **Sanktionen**, in jüngster Zeit in Zusammenhang mit dem russischen Angriff auf die Ukraine Sanktionen gegen Russland, aber auch schon in Zusammenhang mit den amerikanischen und europäischen Sanktionen gegen Iran und Syrien. Letztere zeichnen sich dadurch aus, dass sie ausdrückliche Versicherungsverbote enthalten.⁷² Auch bei solchen Sanktionsverstößen wäre Unwirksamkeit der Versicherung gem. § 134 BGB gegeben: Dennoch nehmen die deutschen VR inzwischen weitgehend Sanktionsklauseln in ihre Versicherungsverträge auf, um eine sich sonst u.U. aus § 34 AWG ergebende Strafbarkeit zu vermeiden.⁷³ Betrifft eine Sanktionsklausel nur Sanktionen der EU, werden andere Sanktionen, z.B. US-Sanktionen, nicht von der Klausel erfasst. § 134 BGB ist dann nicht anwendbar, weil es sich nicht um deutsche oder EU-Verbote handelt, sondern um amerikanische Verbote. Für § 138 BGB bedürfte es des Verstoßes gegen die guten Sitten, was das LG Hamburg beim Import von Lakritzpulver aus dem Iran nachvollziehbar verneint hat.⁷⁴ Die Auffassung, dass sich ein VR u.U. nicht auf die Unwirksamkeit berufen dürfe, wenn er die zur Nichtigkeit führenden Umstände kannte,⁷⁵ ist abzulehnen. Die Nichtigkeit nach §§ 134, 138 BGB steht nicht zur Disposition der Parteien. **28**

⁶⁴ Grünberg/Ellenberger § 134 Rn. 13, § 138 Rn. 19.

⁶⁵ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 16.

⁶⁶ BGH 29.9.1977 III ZR 164/75 NJW 1977 2356; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 243.

⁶⁷ Ebenda.

⁶⁸ OLG 28.9.1999 Saarbrücken 4 U 945/98-216 VersR 2000 760.

⁶⁹ BGHZ 21.12.1960 VIII ZR 1/60 34 169; BGH 24.5.1962 II ZR 199/60 VersR 1962 659.

⁷⁰ BGH 22.6.1972 II ZR 113/70 VersR 1972 849.

⁷¹ BGH 8.4.1976 VIII ZR 220/75 VersR 1976 678 (Argentinien); OLG Hamburg 18.8.1983 6 U 25/82 VersR 1983 1151 (Nigeria).

⁷² Art. 35 der Verordnung (EU) 267/2012 Amtsblatt 2012 L 88/1: allgemeines Versicherungsverbot betreffend im Einzelnen bezeichneter iranischer Einrichtungen und Unternehmen; Art. 6 (d) der Verordnung (EU) 36/2012, Amtsblatt 2012 L 16: Verbot der Versicherung syrischen Rohöls oder Erdölzerzeugnissen.

⁷³ Zur verbandsempfohlenen deutschen Sanktionsklausel, die auch als Ziff. 1.2 Bestandteil der DTV-Güter 2000/2011 ist, siehe Bruck/Möller/Riemer Ziff. 1 DTV-Güter Rn. 19, Bruck/Möller/Koch Ziff. 1 AHB Rn. 89ff. sowie ausführlich Thume/Schwampe/Schwampe Sanktionskl. Rn. 1–42.

⁷⁴ LG Hamburg 3.12.2014 401 HKO 7/14 VersR 2015 1024 mit Anm. Looschelders.

⁷⁵ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 16; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 11; Prölss/Martin/Voit/Knappmann § 129 Rn. 22.

2. Güter

- 29 Die Versicherung muss sich auf Güter, gleich welcher aller Art, beziehen.⁷⁶ Dem Begriff des Gutes wohnt keine irgendwie geartete Begrenzung inne.⁷⁷ „Güter“ können Sachen aller Art sein,⁷⁸ unabhängig davon ob sie gewerblichen oder privaten Zwecken dienen,⁷⁹ entgegen *Kollatz*⁸⁰ also nicht nur „Waren“. Zu eng ist es, wenn gefordert wird, dass das Gut Gegenstand eines Beförderungsvertrages ist,⁸¹ denn auch durch den VN selbst transportierte Güter können versichert werden.⁸² Eine Einschränkung auf beförderte oder damit in Zusammenhang gelagerte Güter ergibt sich, entgegen *Koller*,⁸³ der sich insoweit zu Unrecht auf den BGH beruft,⁸⁴ deshalb auch nicht aus dem Begriff der Güter (Güter können gem. § 467 HGB auch ohne jeden Zusammenhang mit einem Transport gelagert werden), sondern aus dem daneben bestehenden Erfordernis von Beförderung (oder Lagerung). Richtig ist allerdings, dass Sachen, die durch den Beförderer zur Beförderung (oder Lagerung) des Gutes eingesetzt werden, nicht selbst Güter im Sinne der Vorschrift sind.⁸⁵ Der LKW, der Container oder die Laschgurte, die vom Beförderer verwendet werden, unterfallen als solche nicht dem Leitbild der Güterversicherung.⁸⁶ Das gleiche gilt für Lademittel, die das Transportmittel mit sich führt. Sie sind unabhängig davon, ob sie fest installiert (z.B. Kräne) oder lose mitgeführt werden (z.B. Gabelstapler) nicht selbst Güter.⁸⁷ Lade- oder Transportmittel können jedoch ihrerseits Güter sein, wenn ihre Ortsveränderung Zweck ihrer Beförderung ist. Deshalb können auch **Verpackungsmittel** Güter sein, wenn sie leer transportiert werden (z.B. Wechselbrücken Palletten, Container)⁸⁸ und nicht selbst zu Zwecken des Transports eingesetzt werden.⁸⁹ Deshalb können auch **Beförderungsmitteln** selbst Güter sein, nämlich dann, wenn sie selbst befördert werden. Dabei bedarf es nicht einmal eines gesonderten Beförderungsmittels (Beispiel: der „auf eigener Achse“ beförderte LKW⁹⁰). Ob Verpackung zu den Gütern zählt, lässt sich weder allgemein bejahen,⁹¹ noch allgemein verneinen. Nicht entscheidend ist jedenfalls, ob der Wert der Verpackung in den Versicherungswert eingegangen ist. Ist er es, ist dies allerdings in der Tat deutliches Indiz, dass die Verpackung versichert sein soll. Der Umkehrschluss ist aber nicht zulässig. Denn

⁷⁶ Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 11.

⁷⁷ Anders BGH 29.6.1983 VersR 1983 949: „Schon bei den versicherten Gegenständen handelt es sich nicht um ‚Güter‘, also um Handelsgüter, Reisegepäck, Valoren oder ähnliches“.

⁷⁸ Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a.

⁷⁹ OLG Hamburg 29.6.1970 14 U 178/68 MDR 1970 1016; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 6; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 11; BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 4.

⁸⁰ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 6.

⁸¹ So aber Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 6; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 11; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 8, alle unter Bezugnahme auf OLG Hamburg 29.6.1970 14 U 178/68 MDR 1970 1016; schwankend Langheid/Wandt/Kollatz § 130, der in Rn. 6 einen Beförderungsvertrag fordert, aber in Rn. 8 ausführt, dass es auf die die Beförderung ausführende Person nicht ankomme.

⁸² Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 10 (Versicherung „der eigenen oder fremden beförderten Güter“). Damit ist weder der Beförderungsvertrag noch die fremde Obhut Tatbestandsmerkmal der Transportversicherung. Siehe auch Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 8.

⁸³ Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a.

⁸⁴ BGH 26.2. 1969 IV ZR 541/68 NJW 1969 1116, der sich auf Beförderung und fremde und wechselnde Obhut aber nicht zur Bestimmung des Begriffs der Güter, sondern des Begriffs der Transportgefahr bezieht. Unrichtig auch die Bezugnahme auf BGH 21.11.2007 IV ZR 48/07 VersR 2008 395, denn auch dort erörtert der BGH nicht, was Güter sind, sondern was Inhalt einer Transportversicherung ist.

⁸⁵ Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a.

⁸⁶ Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a.

⁸⁷ Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 13.

⁸⁸ Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 6; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 11; so wohl auch BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 4.

⁸⁹ Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 13.

⁹⁰ Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a.

⁹¹ So aber Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 11.

eine unrichtige Wertbestimmung kann keinen Einfluss auf den Umfang der Versicherung haben, schon gar nicht angesichts der in der Transportversicherung üblichen Taxierung des Versicherungswerts.⁹² Wird die Verpackung beim Transport beschädigt, stellt sich regelmäßig nicht die Frage, ob überhaupt Güter betroffen sind, sondern ob ein Schaden entstanden ist. Siehe dazu Rn. 49 ff. Im Übrigen ist es den Parteien unbenommen, im Versicherungsvertrag die Mitversicherung von Verpackungs- oder Lademitteln zu vereinbaren. Die §§ 130 ff. bleiben dann anwendbar, sofern die Transportversicherung nach wie vor im Vordergrund steht (Rn. 14 ff.).

3. Beförderung

Beförderung ist Ortsveränderung,⁹³ umfasste aber auch schon unter § 129 a.F. vorübergehende 30
Ruhezustände, soweit sie mit dem Transport zusammenhängen und die Güter in Bewegungsbereitschaft waren.⁹⁴ Die zurückgelegte Entfernung ist ebenso unbedeutend, wie die Frage, ob in Richtung auf den Bestimmungsort befördert wird⁹⁵ oder nicht. Abweichungen vom vereinbarten oder üblichen Transportweg mögen Gefahränderungen sein oder zur Leistungsfreiheit führen,⁹⁶ sie ändern nichts daran, dass es sich um Beförderung handelt. Eine einmal begonnene Beförderung hält grundsätzlich an, bis sie beendet wird. Die Beendigung kann mit Erreichen des Zielortes erfolgen, oder vor Erreichen durch Abbruch der Beförderung. Solange der Zielort nicht erreicht oder die Beförderung nicht abgebrochen ist, hält sie grundsätzlich an, auch wenn es zu **Verzögerungen** der Beförderung kommt, die Gefahränderungen sein können,⁹⁷ und bei denen Schäden, die durch die Verzögerung verursacht werden,⁹⁸ durch die üblichen Versicherungsbedingungen vom Versicherungsschutz regelmäßig ausgenommen sind.⁹⁹ Wird dagegen in den Beförderungsablauf ohne besondere Erfordernisse und Umstände der Beförderung eingegriffen und die Beförderung abgebrochen, liegt keine Beförderung mehr vor (und auch keine mit der Beförderung verbundene Lagerung). Das bedeutet indessen nicht, dass sich ein Versicherungsvertrag nicht auch auf solche Konstellationen erstrecken kann.¹⁰⁰ Tut er es, erfasst der Vertrag neben Beförderungsrissen auch stationäre Risiken. Ob dann noch die §§ 130 ff. anwendbar sind, hängt davon ab, ob die Beförderungsrissen immer noch im Vordergrund stehen (Rn. 16 ff.).

Der Begriff der Beförderung umfasst auch den **Umschlag**¹⁰¹ sowie das Ein- und Ausladen. 31
Reine Lagerung ist nicht erfasst, auch nicht, wenn sie in Binnenschiffen erfolgt und damit den Gefahren der Binnenschiffahrt ausgesetzt ist. Die Versicherung des zur Lagerung eingesetzten Binnenschiffs kann dagegen Absatz 2 unterfallen.

⁹² Enge/Schwampe 88.

⁹³ BGH 29.6.1994 IV ZR 229/93 VersR 1994 1058; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 4; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 8; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2b; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 16; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 5; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 16.

⁹⁴ BGH 24.11.1971 IV ZR 135/69 VersR 1972, 85; OLG Frankfurt 9.11.1982 8 U 85/82 1983 946.

⁹⁵ So aber Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a.

⁹⁶ Ziff. 2.3 ADS Gütersversicherung; Ziff. 5.3 DTV-Güter; Näheres bei Bruck/Möller/Riemer Ziff. 5 DTV-Güter Rn. 2 und Ziff. 6 DTV-Güter Rn. 1ff.

⁹⁷ Ziff. 2.3 ADS Gütersversicherung; Ziff. 5.3 DTV-Güter; Näheres bei Bruck/Möller/Riemer Ziff. 5 DTV-Güter Rn. 2.

⁹⁸ OLG Hamburg 18.8.1983 6 U 25/82 VersR 1983 1151.

⁹⁹ Ziff. 1.4.1.1 ADS Gütersversicherung; Ziff. 2.5.1.1 DTV-Güter; Näheres bei Bruck/Möller/Riemer Ziff. 2 DTV-Güter Rn. 55 ff.

¹⁰⁰ So etwa bei der Mitversicherung verfügbarer Lagerungen gem. Ziff. 5.2.3 ADS Gütersversicherung (30 Tage) und Ziff. 8.2.6 i.V.m. Ziff. 9.1 DTV-Güter (zu vereinbarender Zeitraum).

¹⁰¹ Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2b.

32 a) Beförderung zu Lande. Mit welchem Beförderungsmittel zu Lande befördert wird, ist unbedeutend. Hauptanwendungsfälle sind sicherlich LKW und Bahn,¹⁰² aber natürlich auch PKW, Fahrrad oder die Beförderung zu Fuß. Gedanklich etwas fernerliegend, aber ebenso erfasst, sind Förderbänder oder Pipelines. „Zu Lande“ wird auch befördert, was durch ein mit dem Land verbundenes Beförderungsmittel durch die Luft befördert wird, also z.B. die Verbringung von Gütern vom Erdboden in oder auf ein Gebäude per Kran. Es bedarf im Übrigen keines Beförderungsmittels. Kraftfahrzeuge, die „auf eigener Achse“ gefahren,¹⁰³ oder Vieh, das getrieben wird, werden im Sinne des Gesetzes befördert.

33 b) Beförderung auf Binnengewässern. Die Abgrenzung erfolgt entgegen *Geissler*¹⁰⁴ nicht anhand von § 1 BinSchG, denn dies verwendet den Begriff der Binnengewässer nur, ohne ihn zu definieren, sondern nach allgemeiner Ansicht nach Flaggenrecht,¹⁰⁵ genauer nach § 1 FIRV,¹⁰⁶ der die Grenzen der Seefahrt wie folgt bestimmt:

„Als Grenzen der Seefahrt im Sinne des § 1 des Flaggenrechtsgesetzes werden bestimmt:

- 1. die Festland- und Inselküstenlinie bei mittlerem Hochwasser,*
- 2. die seewärtige Begrenzung der Binnenwasserstraßen,*
- 3. bei an der Küste gelegenen Häfen die Verbindungslinie der Molenköpfe und*
- 4. bei Mündungen von Flüssen, die keine Binnenwasserstraßen sind, die Verbindungslinie der äußeren Uferausläufe.“*

34 Dazu gehört nicht das Wattenmeer,¹⁰⁷ wohl aber die Elbe bei Cuxhaven¹⁰⁸ und die Schlei.¹⁰⁹ Die Abgrenzung erfolgt also geografisch. Die Versicherung von Gütern auf der Beförderung von Brunsbüttel nach Cuxhaven unterfällt deshalb den §§ 130 ff., auch wenn in dem weiten Trichter der Elbmündung durchaus Seegefahren auftreten können.

35 Nach anderer Ansicht soll ein Überschreiten der Seegrenze vorliegen, wenn der Seefahrt eigentümliche Gefahren und Schwierigkeiten auftreten.¹¹⁰

36 Der h.M. ist zuzustimmen. Die Regelungen in § 1 FIRV ermöglichen eine Abgrenzung von Binnen- und Seegewässern auch außerhalb Deutschlands, weil sie allgemein sind und nicht auf regionale deutsche Besonderheiten Rücksicht nehmen. Der Abgrenzungsversuch *Pisanis* führt notwendigerweise zu Unklarheiten, die tunlichst vermieden werden. Denn insbesondere auf großen Binnenseen können durchaus Gefahren auftreten, die denen der See nicht unähnlich sein müssen. Das ändert aber nichts daran, dass es sich um Binnengewässer handelt.

102 Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 7.

103 Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a.

104 BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 2.

105 BGH 13.3.1980 II ZR 163/78 VersR 1980 546; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 7; Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 17.

106 BGBl. 1990 I 1389; unrichtig deshalb der Rückgriff von Berliner Kommentar/Dallmayr § 130 Rn. 7 auf die DVO zum FlaggRG, die mit Inkrafttreten der FIRV außer Kraft getreten ist.

107 BGH 13.3.1980 II ZR 163/78 VersR 1980 546; RGZ 13, 68; I 328/20 102 45; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2c; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 16; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 7, der aber andererseits und insoweit widersprüchlich auf das Auftreten seefahrtstypischer Gefahren abstellen will (siehe Rn. 28).

108 BGH 6.12.1984 III ZR 147/83 NJW 1987 496.

109 Soweit BGHZ III ZR 274/85 9.7.1987 102 1 die Schlei als „Meeresarm und Teil der Ostsee“ bezeichnet, ist dies keine flaggenrechtliche Einordnung, sondern eine nicht einmal die Entscheidung tragende eigentumsrechtliche Betrachtung vor dem Hintergrund von Art. 97, 171 WRV und Art. 89 GG.

110 Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 7, der sich auf Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 17 beruft, wo dies jedoch nur dort herangezogen werden soll, wo nach der flaggenrechtlichen Abgrenzung „keine verbindliche Festlegung der Seegrenze“ möglich ist, was indessen anhand § 1 FIRV immer möglich ist.

Abgestellt wird nur auf die Beförderung auf Binnengewässern, nicht auf die Beförderung mit Schiffen. Auch die Versicherung von Gütern bei Beförderung auf Binnengewässern mit Fahrzeugen, die nicht Schiffe sind (zum Schiffsbegriff siehe Rn. 83), unterfällt der Bestimmung.¹¹¹ Wie bei der Beförderung zu Lande bedarf es überhaupt keines Beförderungsmittels. Auch Holzstämme, die auf Flüssen gefloßt werden, werden auf Binnengewässern befördert. Ihre Versicherung unterfällt den §§ 130 ff. 37

Für den Hauptfall der Beförderung durch Schiffe ist die **Art des eingesetzten Schiffes** unerheblich. Auch der Transport von Gütern mit einem Seeschiff von Rotterdam nach Duisburg unterfällt der Bestimmung. § 136 a.F. sah vor, dass der VR bei der Benutzung von Leichtern die Gefahren bei Verladung und Ausladung nur im Falle der Ortsüblichkeit trage, sog. „Leichtergefahr“. Diese Bestimmung ist mit der VVG-Reform ersatzlos entfallen. Der Entfall ist unproblematisch und hinterlässt keine Lücken. Denn wenn es um die Ver- und Ausladung aus Seeschiffen auf Binnengewässern geht (z.B. in den Häfen in Hamburg oder Bremen), dann trägt der VR die Gefahr ohnehin, weil es sich um Beförderung auf Binnengewässern handelt. Seinen Anwendungsbereich hatte § 136 a.F. bei der Gefahrerhöhung, weil in der nicht ortsüblichen Leichterung eine Gefahränderung gesehen wurde.¹¹² Diese war im VVG a.F. nach § 23 a.F. verboten. In der Transportversicherung galt nichts anderes mit Ausnahme der Sonderregelung in § 142, wonach der VR wegen einer unabhängig vom Willen des VN eingetretenen Gefahrerhöhung (entgegen § 24 Abs. 1 a.F.) nicht kündigen konnte. Schon die ADS Güterversicherung haben in Ziff. 2 die Gefahrstandspflicht durch ein Gefahränderungsrecht mit Anzeigeobligenheit ersetzt. Das Gesetz hat dies jetzt in § 132 übernommen. 38

Zu gemischten Beförderungen siehe oben Rn. 16. 39

4. Mit der Beförderung verbundene Lagerung

Die mit der Beförderung verbundene Lagerung war in § 129 a.F. nicht genannt, wurde aber im Rahmen einer nicht näher abgegrenzten „Bewegungsbereitschaft“ als miterfasst angesehen.¹¹³ Wo dafür auf die Haus-zu-Haus Regelung in Ziff. 5 ADS Güterversicherung 1973 verwiesen wurde,¹¹⁴ war dies schon deshalb keine tragfähige Begründung, weil es sich dabei um Allgemeine Versicherungsbedingungen handelte, die zur Auslegung einer Gesetzesbestimmung jedenfalls dann ungeeignet ist, wenn der Gesetzgeber sich die Allgemeine Versicherungsbedingungen nicht selbst zum Vorbild genommen oder sich an ihnen orientiert hat.¹¹⁵ Nach der VVG-Reform erstreckt sich § 130 ausdrücklich auf die mit der Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern verbundene Lagerung.¹¹⁶ Das soll bedeuten, dass das Gut in unmittelbarem räumlichem und zeitlichem Zusammenhang zur Beförderung bereitsteht.¹¹⁷ *Kollatz* spricht von einer „engen Kausalität“ zum Transport.¹¹⁸ Allerdings lässt die vom Gesetz verwendete Umschreibung der mit dem Transport *verbundenen* Lagerung kein Erfordernis der Unmittelbarkeit¹¹⁹ erkennen. 40

Pisani meint, dass sich die Deckung von transportbezogenen Lagerrisiken aus den Gefahrtragsregeln der üblicherweise verwendeten Incoterms ergebe¹²⁰ und verweist dafür auf die Geset- 40a

¹¹¹ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 6; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 10.

¹¹² Vgl. Ziff. 2.3 ADS Güterversicherung.

¹¹³ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 5; BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 7.

¹¹⁴ Berliner Kommentar/Dallmayr § 130 Rn. 4; Prölss/Martin/Voit/Knappmann²⁷ § 129 Rn. 10; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 5.

¹¹⁵ Siehe etwa die Verweise auf die DTV-Güter in der Gesetzesbegründung zum VVG, BTDrucks. 16/3945 S. 92 f.

¹¹⁶ Nach Begr. BTDrucks. 16/3945 S. 91 nur eine Klarstellung.

¹¹⁷ Langheid/Rixecker § 130 Rn. 16.

¹¹⁸ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 9.

¹¹⁹ So aber Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2b.

¹²⁰ Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 8.

zesbegründung.¹²¹ Diese verweist, allerdings ebenfalls zu Unrecht, auf die Gefahrtragungsregeln in Zusammenhang mit der Dauer der Versicherung, nicht in Zusammenhang mit der Erstreckung der Versicherung auf transportbedingte Lagerungen. Mit Gefahrtragung hat die Bestimmung allerdings nichts zu tun.

41 Auf die **Art des Lagers** kommt es nicht an. Erfasst werden sowohl Lagerhallen als auch Freilager.¹²² Es bedarf nicht einmal eines besonders abgegrenzten Lagers, denn nicht das „Lager“ ist konstituierendes Merkmal, sondern die „Lagerung“. Bei Konsignations- und Auslieferungslagern fehlt grundsätzlich der Transportzusammenhang.¹²³ Ehlers ist zuzustimmen, dass dies unter besonderen Umständen des Einzelfalls dennoch vorkommen könne.¹²⁴ Allerdings ist die seine Aussage nur für § 130 relevant, nicht für Ziff. 9 DTV-Güter. Denn dort ist nicht von Bedeutung, dass eine Lagerung in Zusammenhang mit einem Transport steht, sondern dass sie während der Dauer der Versicherung erfolgt (siehe näher Rn. 58).¹²⁵ Umstritten ist, ob auch der Beförderungsaufenthalt zwecks vom Frachtführer veranlasster Verpackung bei einem Spezialbetrieb beförderungsbedingt ist.¹²⁶ Das ist zu bejahen. Der vom Gesetz geforderte Zusammenhang zwischen Beförderung und Lagerung ist durch die *Verbundenheit* denkbar schwach. Angesichts der frachtrechtlichen Erfordernisse der beförderungsgerechten Verpackung (§ 411 HGB) ist diese Verbundenheit gegeben. Das dagegen von Geissler vorgebrachte Argument, damit würde die Grenze zur disponierten Lagerung überschritten, überzeugt nicht, denn maßgeblich ist nach dem Gesetz nicht, wer aus welchem Grund die Lagerung veranlasst, sondern ob sie mit der Beförderung verbunden ist. Das ist für den Aufenthalt zwecks Verpackung zu bejahen, denn die Verpackung erfolgt gerade für die Zwecke des Transports. Die Erwägung Geisslers, dass sich die Haftung für Schäden in solchen Fällen nach § 475 ff. HGB richte, trägt seine Auffassung nicht, denn im Rahmen von § 130 geht es gerade nicht um Haftung des Lagerhalters, sondern um Versicherungsschutz des Wareninteressenten. Ebenso wenig überzeugt das Argument, dass auch für solche Aufenthalte eine Lagerversicherung bereitstünde. Der wirtschaftlich einheitliche Vorgang des Transports der Güter in noch unverpackter Form durch den Frachtführer zu dem vom ihm eingeschalteten Verpacker, der dortige Aufenthalt zwecks Verpackung und der sich daran anschließende eigentliche Transport würde willkürlich und sachfremd unterteilt, der Abschluss einer Lagerversicherung durch den Wareninteressenten für die Zeit des Aufenthalts beim Verpacker entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Das Gesetz zwingt dazu auch nicht.

42 Wenn für unfreiwillige Aufenthalte,¹²⁷ transportbedingte Vor- oder Zwischenlagerungen,¹²⁸ vom VN im Zusammenhang mit dem Transport bestimmte (disponierte) Lagerungen,¹²⁹ bei denen ein kausaler Zusammenhang mit dem Transport bestehen muss, teils davon gesprochen wird, dass diese versichert seien, ist dies missverständlich. § 130 bestimmt nicht, was unter dem Vertrag versichert ist. Er bestimmt, welche Gefahren versichert sind, wenn eine Versicherung „gegen die Gefahren der Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern sowie der damit verbundenen Lagerung“ genommen ist. Erfasst eine Versicherung nicht nur unfreiwillige, sondern auch freiwillige Aufenthalte, nicht nur transportbedingte, sondern auch alle anderen Vor- oder Zwischenlagerungen, also auch alle vom VN disponierten Lagerungen, dann sind diese Lagerungen natürlich versichert und nicht etwa deshalb unversichert, weil sie nicht unter den Tatbestand von § 130 zu subsumieren sind. Man hat es dann schlicht mit einem Fall zu tun, in dem ein Versicherungsver-

121 BTDrucks. 16/3945 S. 91.

122 Thume/de La Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 19; ders. TranspR 2006 7, 10.

123 Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 10; Ehlers TranspR 2006 7, 11.

124 Thume/de La Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 292.

125 Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 9 DTV-Gü VolleDeck Rn. 3.

126 Bejahend: Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2a und Ziff. 9 DTV-Güter Rn. 1; verneinend Ehlers TranspR 2006 7, 11 und Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 2 Rn. 274; BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 8.

127 Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 9.

128 Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 9.

129 Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 9.

trag neben den mobilen Risiken des § 130 auch stationäre Risiken deckt. Es stellt sich nicht die Frage nach dem Umfang des Versicherungsschutzes, sondern nach der Anwendbarkeit der §§ 130 ff. (dazu oben Rn. 14 ff.).

Die gängigen AVB enthalten zur Versicherung von Lagerungen detaillierte Regelungen, und zwar zumeist im Zusammenhang mit der Dauer der Versicherung.¹³⁰ Anders als nach § 130 spielt deshalb der Umstand, ob eine Lagerung disponiert oder transportbedingt ist, nach den marktüblichen Bedingungen keine Rolle für die Frage, ob überhaupt Versicherungsschutz besteht, sondern für welchen Zeitraum. Für transportbedingte Lagerungen besteht, im Rahmen der Dauer der Versicherung, grundsätzlich für unbeschränkte Dauer Versicherungsschutz,¹³¹ während für disponierte Lagerungen Versicherungsschutz nur für die besonders vereinbarte Zeitdauer besteht.¹³² Demgegenüber ist in den Bestimmungen für die laufende Versicherung in der Fassung von Juni 2020 in Ziff. 1.2 geregelt, dass sich der Versicherungsschutz auf vom VN veranlasste Lagerungen während des versicherten Transportes nur auf Lagerorte erstreckt, die vor Risikobeginn mit dem VR vereinbart wurden.

5. Versicherte Gefahr

§ 130 bestimmt als Leitbild für die dem VVG unterfallende Transportversicherung die **Allgefahr- 44 rendeckung**. § 130 ist eindeutig und spricht schlicht von „allen Gefahren“, was auch sog. kommerzielle Gefahren erfasst.¹³³ Entgegen teilweise missverständlicher Formulierungen¹³⁴ engt die Bestimmung die versicherten Gefahren nicht auf solche der Beförderung oder der Lagerung ein.¹³⁵ Das Gegenteil ist richtig: Wer Gefahren der Beförderung und der damit verbundenen Lagerung oder Gefahren der Binnenschifffahrt versichert, der versichert alle Gefahren. Deshalb ist es auch unrichtig, eine versicherte Gefahr zu verneinen, wenn Güter aufgrund eines Betruges irrtümlich dem Betrüger und nicht dem Frachtführer ausgehändigt werden.¹³⁶ Deshalb gibt es zwischen der Versicherung von Gütertransport mit Binnenschiffen nach Absatz 1 und der Versicherung der Binnenschiffe selbst nach Absatz 2 auch keinen Unterschied hinsichtlich der gedeckten Gefahren. Zwar werden in Absatz 1 Gefahren der Beförderung auf Binnengewässern angesprochen, in Absatz 2 die Gefahren der Binnenschifffahrt. Für beide bleibt es aber bei der Anordnung, dass alle Gefahren versichert sind. Dagegen kann auch nicht der BGH ins Feld geführt werden. Zwar hat er durchaus das Vorliegen einer Versicherung gegen Transportgefahren geprüft,¹³⁷ allerdings nicht, um die Aussage zu treffen, dass eine Versicherung gegen Beförderungsgefahren ausschließ-

¹³⁰ Bruck/Möller/Riemer Ziff. 8 DTV-Güter Rn. 1 ff.

¹³¹ Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 290; Ausnahme: See- und Lufttransport; bei Seetransport ist das VVG aber überhaupt nicht anwendbar, bei Lufttransport jedenfalls nicht die §§ 130 ff., vgl. Rn. 13. Siehe Einzelheiten bei Thume/Schwampe/Schwampe Ziff. 9 DTV-Gü VolleDeck Rn. 7 ff.

¹³² Vgl. Ziff. 9.1 DTV-Güter.

¹³³ BGH 9.2.1981 II ZR 87/80 VersR 1981 524 („Green Park“); Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 2.1 DTV-Gü VolleDeck Rn. 8.

¹³⁴ Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 10; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 8 („Transportgefahren, Lagergefahren“); missverständlich auch Langheid/Rixecker § 130 Rn. 1, 15, der zwar einerseits von der Universalität spricht, andererseits Schadensentstehung aus einer „Transportgefahr“ fordert, und Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani, der zwar bei § 130 Rn. 3 ausdrücklich eine Einschränkung ablehnt, aber gleichfalls bei § 130 Rn. 17 von „Transportgefahr“ spricht.

¹³⁵ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 3 und 14; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2b; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 3; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 16 und 20; Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 2.1 DTV-Gü VolleDeck Rn. 8 und 10; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2b.

¹³⁶ So aber Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2b unter Bezugnahme auf OLG Frankfurt 28.7.1998 VersR 1999, 755, das aber nicht das Vorliegen einer versicherten Gefahr verneinte, sondern da Vorliegen von Verlust oder Abhandenkommen. Näher dazu bei Rn. 46.

¹³⁷ BGH 24.11.1971 IV ZR 135/69 VersR 1972 85.

lich diese, und nicht alle Gefahren decke, sondern um im Rahmen des § 187 a.F. das nach damaligem Recht maßgebliche Vorliegen einer Transportversicherung von einer Versicherung stationärer Risiken zu unterscheiden. Im Übrigen hat die Feststellung, dass bei der Versicherung gegen die Gefahren der Beförderung und der damit verbundenen Lagerung oder gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt alle Gefahren trägt, keine größere praktische Bedeutung. Zwar legt die Bestimmung das gesetzliche Leitbild fest, sie ist aber abänderbar (Rn. 135). In der Praxis gibt es keine Transportversicherung, die die versicherten Gefahren nicht selbst beschreiben würde. Ob alle Gefahren, und wenn das nicht der Fall ist welche Gefahren versichert sind, ergibt sich deshalb praktisch immer aus dem Versicherungsvertrag, nicht aus § 130. So hat etwas das OLG Hamburg mit einer von der Praxis immer noch nicht wahrgenommenen Entscheidung aus dem Jahre 2012, deren Tenor die Bedeutung der Entscheidung nicht erkennen lässt, zur Seekaskoversicherung nach den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919 (ADS) die Auffassung vertreten, die erfasse nicht alle Gefahren, sondern nur alle Gefahren der Seeschifffahrt.¹³⁸ Das Urteil betrifft nicht die Auslegung von § 130, denn das Gesetz bestimmt bei der Versicherung gegen die Gefahren der Beförderung und der damit verbundenen Lagerung oder gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt den Umfang der Gefahrtragung nur dann, wenn die Parteien im Vertrag den Umfang der versichertengefahren nicht selbst geregelt haben. Für vertragliche Vereinbarungen hat das Urteil dagegen durchaus Bedeutung, insbesondere für die DTV-Güter und die DTV-ADS, denn die Parallele von §§ 1 und 28 ADS findet sich dort in Ziff. 1.1.1 und 2.1 DTV-Güter und Ziff. 1 und 27 DTV-ADS wieder. Siehe dazu die Stellungnahme von *Schwampe*.¹³⁹

- 45 Deshalb sind auch alle Erörterungen, ob die Überlassung der Güter während der Beförderung in fremde bzw. wechselnde Obhut Voraussetzung für das Vorliegen einer Beförderungsgefahr ist,¹⁴⁰ unerheblich. Sie sind Überbleibsel des alten Rechts, die bedeutungslos geworden sind, nachdem das VVG an den Begriff der Transportversicherung keine Rechtsfolgen mehr knüpft (s.o. Rn. 1 ff.).
- 46 Bei einer Allgefahrenversicherung sind alle Gefahren versichert, die nicht ausdrücklich vom Versicherungsschutz ausgenommen sind.¹⁴¹ Die besondere Bedeutung liegt neben dem Umstand, dass eine Deckung benannter Gefahren (Spezialitätsgrundsatz) immer das Risiko läuft, nicht alle tatsächlich drohenden Gefahren erfasst zu haben, in der Beweislast (siehe Rn. 75 ff.) Die marktüblichen AVB enthalten zahlreiche Ausschlüsse, wobei AVB terminologisch Gefahr- und Schadensausschluss vermischen, zumeist ohne dass die Literatur das aufgreifen würde.¹⁴² So unterscheidet Ziff. 2 DTV-Güter zwischen ausgeschlossenen Gefahren (Ziff. 2.4) und ausgeschlossenen Schäden (Ziff. 2.5). Tatsächlich enthält jedoch auch Ziff. 2.5 mit Ausnahme der Regelung zu mittelbaren Schäden (Ziff. 2.5.2; die auch kein Ausschluss, sondern nur Klarstellung ist, vgl. Rn. 49) ausschließlich Gefahrausschlüsse, was eigentlich schon aus den einleitenden Worten klar sein sollte („Der VR leistet keinen Ersatz für Schäden, verursacht durch ...“).
- 47 Das VVG enthält folgende Ausschlüsse: die vom VN gewollte vertragswidrige Beförderung (§ 133 Abs. 1; ungewollte Änderung der Beförderung ist gem. § 133 Abs. 2 nicht Ausschluss, sondern Gefahränderung gem. § 132), ungeeignete Beförderungsmittel (§ 134), Herbeiführung des Versiche-

¹³⁸ OLG Hamburg 12.5.2012 6 U 131/07 RuS 2014 180.

¹³⁹ *Schwampe* Seeschiffsversicherung (2017) Ziff. 27 DTV-ADS Rn. 13.

¹⁴⁰ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 8 (unter Berufung auf: BGH 24.11.1971 IV ZR 135/69 VersR 1972 85), der aber andererseits offenbar auch meint, dass es auf die Art Gefahr nicht ankommt, sondern darauf, dass die Güter ihr während der Beförderung ausgesetzt sind. Skeptisch auch Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2b, nach dem dies „allenfalls“ ein Indiz ist.

¹⁴¹ BGH 9.2.1981 II ZR 87/80 VersR 1981 524 („Green Park“); Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 2.1 DTV-Gü VolleDeck Rn. 10.

¹⁴² So behandelt Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 12 die Verzögerung der Reise als Schadensausschluss, während es sich der Sache nach um einen Gefahrausschluss handelt. Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 12 erörtert gar, ob ein „vertraglich ausgeschlossener Schaden als deckungsausschließende Ursache“ gewertet werden könne. Schäden sind jedoch nicht Ursachen, sondern Folgen, und zwar Folgen der Gefahrverwirklichung.

rungsfalls (§ 137); Fahruntüchtigkeit des Schiffes (§ 138, vom BGH unrichtigerweise als verhüllte Obliegenheit angesehen, dazu § 138 Rn. 7 ff.).

Die Allgefahrenversicherung ist nur Regelungsmodell des Gesetzgebers. Die Parteien können auch anderes vereinbaren.¹⁴³ Allgefahrenversicherung ist in der Güterversicherung zwar üblich,¹⁴⁴ wobei die ADS Güterversicherung selbst für die dort sonst geltende Allgefahrenversicherung in Ziff. 1.3.1 vorsehen, dass für Güter, die mit Zustimmung des VN auf Deck verladen sind, nur die Strandungsfaldeckung gilt. Güterversicherung kann aber auch als eingeschränkte Deckung nur gegen benannte Gefahren genommen werden.¹⁴⁵ Binnenschiffskaskoversicherung wird auf Grundlage der im Markt vorherrschenden AVB Flusskasko regelmäßig als Versicherung gegen benannte Gefahren angeboten.¹⁴⁶

6. Versicherter Schaden

§ 130 bestimmt zwar eine Versicherung gegen alle Gefahren, aber nicht gegen alle Schäden.¹⁴⁷ Allerdings wird auch nicht bestimmt, für welche Schäden Versicherungsschutz besteht. Die gängigen Bedingungswerke DTV-Güter und ADS Güterversicherung bestimmen, dass Ersatz für Verlust oder Beschädigung geleistet wird.¹⁴⁸ Aus dem Umstand einer Allgefahrendeckung (Rn. 44) folgt nicht, dass der VR auch alle Schäden decken würde.¹⁴⁹ Wie schon oben (Rn. 46 ff.) angesprochen, handelt es sich bei den in beiden Bedingungswerken enthaltenen Bestimmungen über „nicht ersatzpflichtige Schäden“ tatsächlich zumeist nicht um Schadensausschlüsse, sondern um Gefahr-ausschlüsse.¹⁵⁰ Selbst der Ausschluss mittelbarer Schäden in Ziff. 2.5.2 DTV-Güter und Ziff. 1.4.2 ADS Güterversicherung ist kein echter Ausschluss, sondern nur Klarstellung,¹⁵¹ jedenfalls soweit man mit der h.M. davon ausgeht, dass es dabei um Marktverluste und sonstige Schäden geht, also gerade nicht um Verlust oder Beschädigung,¹⁵² sondern um reine Vermögensschäden.¹⁵³

Im VVG und dort, wo Bedingungen nichts zu den ersatzpflichtigen Schäden sagen, müssen diese aus allgemeinen Grundsätzen abgeleitet werden. Ausgangspunkt ist, dass der versicherte Schaden nichts anderes ist als das Ergebnis der Beeinträchtigung des versicherten Interesses durch eine versicherte Gefahr.¹⁵⁴ Da die Transportversicherung das Sacherhaltungsinteresse des VN schützt,¹⁵⁵ es also um Sachversicherung geht, werden, wenn nichts anderes vereinbart ist, nur

143 Unstr.; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 11; Ehlers TranspR 2007 5, 11; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 3; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 4; Römer/Langheid § 130 Rn. 15.

144 § 28 ADS; Ziff. 2.1 DTV-Güter 2000/2011; Enge/Schwampe 132.

145 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 3; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 4, vgl. DTV-Güter 2000/2011 Eingeschränkte Deckung, siehe die Kommentierungen bei Bruck/Möller/Riemer in diesem Band sowie bei Thume/Schwampe/Schwampe⁴ unter Nr. 110.

146 Dazu Bruck/Möller/Hartenstein, Bd. 6/2 7 ab S. 745.

147 Langheid/Rixecker § 130 Rn. 15.

148 Ziff. 1.2 ADS Güterversicherung; Ziff. 2.1 DTV-Güter.

149 OLG Frankfurt 28.7.1998 22 U 102/96 VersR 1999 755; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 2.

150 So auch Prölss/Martin/Koller Ziff. 2 DTV-Güter Rn. 4.

151 Enge/Schwampe 141.

152 Prölss/Martin/Koller Ziff. 1 ADS Güterversicherung Rn. 26.

153 Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 2.5 DTV-Gü VolleDeck Rn. 2.

154 Schwampe RdTW 2021, 370.

155 BGH 25.3.1974 II ZR 168 VersR 1974 745; BGH 7.5.2003 IV ZR 239/02 VersR 2003 1171; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 3; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 2; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 16; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 2; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 3; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 7; BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 1.

Sachsubstanzschäden ersetzt.¹⁵⁶ Versicherte Substanzschäden sind Verlust und Beschädigung. Nicht erfasst werden Vermögensschäden. Einzige gesetzliche Ausnahme ist die Deckung der Beiträge zur großen Haverei gem. Absatz 3¹⁵⁷ sowie, allerdings nur für die Schiffsversicherung nach Absatz 2, die sog. Ersatz-an-Dritte Deckung.

51 a) Verlust. Verlust liegt vor, wenn das Gut untergegangen, unauffindbar oder aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen auf absehbare Zeit nicht abgeliefert werden kann,¹⁵⁸ Der Verlust kann auch in der Ablieferung an einen falschen Empfänger liegen.¹⁵⁹ Ob der Frachtführer die Güter fahrlässig falsch ausliefert oder ob er zur falschen Auslieferung durch eine Täuschung veranlasst wird, ist einerlei.¹⁶⁰

52 Besondere Probleme stellen sich, wenn die Güter dem VN ohne **Aussicht auf Wiedererlangung** entzogen sind. Das verlangt vom Richter eine Prognoseentscheidung. Diese Prognose beschäftigt die Rechtsprechung schon seit mehr als 150 Jahren. Lange hat sie allein darauf abgestellt, ob die Wiedererlangung objektiv möglich war.¹⁶¹ Schon bald aber hat die Rechtsprechung Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen angestellt. Aussicht auf Wiedererlangung könne nicht eine vage, jeder Berechnung und jeder menschlichen Einwirkung entzogene Möglichkeit verstanden werden, sondern nur eine wirklich greifbare Aussicht.¹⁶² Unrettbarkeit sei gegeben, wenn dem VN keine wirtschaftlich vernünftigen Mittel zur Wiedererlangung zur Verfügung stünden.¹⁶³ Die greifbaren Aussichten und die wirtschaftlich vernünftigen Mittel wurden dann in den 1970er Jahren in dem Erfordernis der Zumutbarkeit zusammengefasst. Das OLG Hamburg entschied, dass Güter nur dann ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen seien, wenn der VN alle ihm zumutbaren Schritte ergriffen habe, um in den Besitz der Ware zu gelangen.¹⁶⁴ Der Beschluss des BGH, mit dem die Revision zurückgewiesen wurde, ergänzt den Sachverhalt dahingehend, dass der VN die Güter erhalten hätte, wenn er sich darum bemüht hätte.¹⁶⁵ So sehr der Zumutbarkeitsaspekt einleuchten mag, ist er gleichwohl nicht unproblematisch. Er hat zur Folge, dass der VN schon dann keinen Versicherungsschutz hat, wenn er zumutbare Maßnahmen nicht ergriffen hat. Weder das OLG Hamburg noch der BGH haben subjektive Aspekte angesprochen, sondern allein auf die objektive Zumutbarkeit abgestellt. Das kann zu Abgrenzungsproblemen hinsichtlich der durch Unterlassen begangenen Verletzung der Schadenabwendungs- und Schadenminderungsobliegenheit (im Rahmen des VVG nach § 83 VVG, im Rahmen der DTV-Güter nach Ziff. 15.2) und der Herbeiführung des Versicherungsfalls (im Rahmen des VVG nach § 137, im Rahmen der DTV-Güter

¹⁵⁶ Berliner Kommentar/*Dallmayr* § 129 Rn. 12; Langheid/Wandt/*Kollatz* § 130 Rn. 10; Enge/Schwampe 109; Looschelders/*Pohlmann/Paffenholz* § 130 Rn. 13; Prölss/*Martin/Koller* § 130 Rn. 4; Schwintowski/*Brömmelmeyer/Ebers/Pisani* § 130 Rn. 14; Thume/Schwampe/*Thume/Hartenstein*⁴ § 130 2 Rn. 16.

¹⁵⁷ Prölss/*Martin/Koller* § 130 Rn. 2a.

¹⁵⁸ BGH 13.1.1978 I ZR 63/76 VersR 1978 318; BGH 27.10.1978 I ZR 30/77 VersR 1979 276; Langheid/Wandt/*Kollatz* § 130 Rn. 10; Schwintowski/*Brömmelmeyer/Ebers/Pisani* § 130 Rn. 14; Looschelders/*Pohlmann/Paffenholz* § 130 Rn. 8; Prölss/*Martin/Koller* Ziff. 1 ADS Güter Rn. 12; Thume/Schwampe/*Thume/Hartenstein*⁴ § 130 Rn. 17.

¹⁵⁹ Prölss/*Martin/Koller* Ziff. 1 ADS Güter Rn. 12.

¹⁶⁰ Prölss/*Martin/Koller* Ziff. 1 ADS Güter Rn. 12.

¹⁶¹ So hat das HG Hamburg 8.7.1878 HGZ 1878 219 („BERTHA“) entschieden, dass ein „mit Ansprüchen belastet, in den Händen englischer Behörden“ befindlicher Schoner nicht ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen war, „denn gegen Bezahlung der auf dem Schiffe haftenden Ansprüche stand solcher Wiedererlangung Nichts entgegen, und kann es dem Versicherer nicht präjudizieren, wenn der Versicherte die Wiedererlangung unterließ, weil sie nicht in seinem Interesse war oder ihm die nötigen Geldmittel fehlten.“.

¹⁶² HG Bremen 13.10.1879 HGZ 1880 37 („STORCKORS“).

¹⁶³ RG 7.4.1886 RGZ 154, 161 („ALICE“); RG 15.11.1911 I. 410/10 RGZ 77 301 („SERBIA“).

¹⁶⁴ OLG Hamburg 25.6.1981 6 U 177/80 VersR 1982 138 („DORA“).

¹⁶⁵ BGH 15.2.1982 II ZR 152/81 VersR 1982 394.

nach Ziff. 3) führen. Bei beiden Instituten spielt Zumutbarkeit gleichfalls eine Rolle,¹⁶⁶ aber eben nicht die alleinige. Vielmehr muss die grobe Fahrlässigkeit als subjektives Merkmal hinzukommen. Für die Seeversicherung wurde das Problem schon durch *Ritter/Abraham* erörtert. Ihnen ist zuzustimmen, wenn sie feststellen, dass das Schiff dem VN auch dann ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen sei, wenn er es „bei gehöriger Erfüllung seiner Schadenabwendungspflicht hätte wiedererlangen können“, er diese aber verletzt habe und ihm deshalb das Schiff entzogen geblieben ist.¹⁶⁷ Wer zumutbare Maßnahmen der Wiedererlangung nicht ergreift, sodass die Güter endgültig unerreichbar werden, dem sind die Güter entgegen OLG Hamburg und BGH gleichwohl ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen. Korrektiv sind bei unmittelbar bevorstehendem Schadenseintritt allein die Bestimmungen zur Schadenabwendung, ansonsten (auch) zur Herbeiführung des Versicherungsfalls. Sind die jeweiligen Voraussetzungen erfüllt, entfällt der zunächst entstandene Anspruch auf die Versicherungssumme. Sind sie allerdings nicht gegeben, bleibt es beim Deckungsanspruch unter Ziff. 17.1

Das OLG Hamm hat der Rechtsprechung dann eine weitere Facette hinzugefügt. Zumutbarkeit 53 sei zeitlich begrenzt. Mit Zeitablauf trete Unzumutbarkeit ein, sodass die Güter nach Zeitablauf ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen seien.¹⁶⁸ Hinsichtlich der maßgeblichen Frist spricht das Gericht die frachtrechtliche Verlustvermutung in § 424 HGB und die versicherungsvertragliche Verschollenheitsfrist gem. Ziff. 17.2 DTV-Güter an, lässt die Frage aber wegen der Umstände des Falles offen, weil hier selbst die längere Verschollenheitsfrist abgelaufen war. Beide Anknüpfungspunkte überzeugen nicht.¹⁶⁹ Gegen den Rückgriff auf das Frachtrecht spricht schon, dass es dort darum geht, dass ein auslieferungspflichtiger Verfrachter seine vertraglichen Pflichten verletzt, indem er seiner Auslieferungspflicht nicht nachkommt. Die Ausgestaltung eines frachtvertraglichen Schadenersatzanspruchs haben mit versicherungsvertraglichen Deckungsansprüchen nichts zu tun. Wie der BGH in der genannten Revisionsentscheidung in Sache „DORA“ ausgeführt hat: „Es geht nicht um die frachtrechtliche Haftung des Verfrachters, sondern um die Bedeutung des Begriffs „Verlust der Güter“ im Transportversicherungsrecht.“¹⁷⁰ Auch eine Anwendung der Verschollenheitsfrist kommt nicht in Betracht. Verschollenheit ist die Ungewissheit über den Verbleib des Transportmittels.¹⁷¹ Eben hierdurch unterscheidet sie sich von der frachtrechtlichen Verlustvermutung, die auch bei bekanntem Verbleib des Gutes eingreift.¹⁷² Entgegen Ehlers handelt es sich bei dem nach Frachtrecht vermuteten Verlust deshalb gerade nicht „versicherungsrechtlich ... um den Fall der Verschollenheit“.¹⁷³ Demgegenüber darf in Ziff. 17.2 DTV-Güter weder innerhalb der Verschollenheitsfrist noch nach deren Verstreichen bis zur Reklamation Nachricht vom Transportmittel eingegangen sein. Mit anderen Worten: Kenntnis vom Verbleib des Transportmittels schließt Verschollenheit aus. Der vom OLG Hamm befürwortete Rückgriff auf den Ablauf frachtrechtlicher Verlustvermutungs- und versicherungsrechtlicher Verschollenheitsfristen ist deshalb abzulehnen. Zumutbarkeit ist getrennt davon zu prüfen, ebenso gegebenenfalls Verschulden.

Eine Rolle spielen soll die Täuschung nach einem Urteil des OLG Frankfurt dagegen dann, 54 wenn die Güter jemandem übergeben werden, der sie befördern zu wollen vorgibt, tatsächlich aber ein Betrüger ist und die Güter unterschlägt.¹⁷⁴ Dann soll kein Verlust vorliegen, weil die

166 Zur Schadenabwendung: BGH 12.7.1972 IV ZR 23/71 VersR 1972 1039; BGH 14.3.2006 VI ZR 335/04 VersR 2006, 821; Langheid/Wandt/*Looschelders* § 82 Rn. 37; Prölss/Martin/*Koller* § 82 Rn. 15; zur Herbeiführung des Versicherungsfalls: BGH 5.10.1983 IV a ZR 210/81 VersR 1984 25; OLG München 24.11.1993 30 U 458/93 VersR 1994 1060; OLG Nürnberg 2.11.1989 8 U 1341/89 RuS 1990 81; Prölss/Martin/*Armbrüster* § 81 Rn. 31.

167 Ritter/Abraham § 71 Anm. 10.

168 OLG Hamm 16.10.2017 18 U 11/17 RdTW 2018 66.

169 Näher Schwampe RdTW 2021 370.

170 BGH 15.2.1982 II ZR 152/81 VersR 1982 394.

171 Thume/Schwampe/*Schwampe* Ziff. 17.2 DTV-Gü VolleDeck Rn. 1.

172 *Koller* Transportrecht § 424 Rn. 4.

173 Thume/de la Motte/Ehlers/*Ehlers*³ Kap. 5 Rn. 481.

174 OLG Frankfurt 28.7.1998 22 U 102/96 VersR 1999 755; offenbar zustimmend Prölss/Martin/*Koller* Ziff. 1 ADS Güter Rn. 12.

Besitzaufgabe durch den VN nicht unfreiwillig, sondern freiwillig geschah, sodass kein Abhandenkommen im Sinne von § 935 BGB vorliege.¹⁷⁵ Dem ist nicht zu folgen. Entgegen dem OLG Frankfurt war die Klage nicht etwa unschlüssig, sondern begründet. Dem Urteil lagen die ADS Güterversicherung 1973 zugrunde. Diese gewähren Schutz vor Verlust und Beschädigung. Den Verlust hat das OLG Frankfurt zu Unrecht mit der Begründung verneint, dass dieser nicht bei Freiwilligkeit eintrete. Eine solch enge Bedeutung ist dem Begriff Verlust indessen natürlich nicht zu entnehmen. Zwar ist dem OLG Frankfurt zuzustimmen, dass die, wenn auch auf einer Täuschung beruhende, Freiwilligkeit das Vorliegen von Abhandenkommen ausschließt.¹⁷⁶ Das bedeutet aber nicht, dass im Wege des Umkehrschlusses richtig wäre, dass alles, was nicht Abhandenkommen ist, kein Verlust im Sinne der Transportversicherung sein könne. Tatsächlich spielt die sachenrechtliche Bestimmung über die Unmöglichkeit gutgläubigen Erwerbs an abhanden gekommenen Sachen keine Rolle für die Frage, wann versicherungsrechtlich ein Verlust vorliegt. Das OLG Frankfurt beruft sich insoweit auch zu Unrecht auf das OLG Hamburg¹⁷⁷ (und den diesbezüglichen Nichtannahmebeschluss des BGH),¹⁷⁸ denn das OLG Hamburg stellt nicht darauf ab, dass die Güter dem VN abhandengekommen sind. Vielmehr stellt es das viel weitere Kriterium auf, dass die Güter dem VN ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen sind.¹⁷⁹ In seinem Nichtannahmebeschluss hebt der BGH zu Recht hervor, dass der Begriff des Verlustes der Güter eine eigene transportversicherungsrechtliche Bedeutung hat, die von der frachtrechtlichen Bedeutung unabhängig ist. Das gilt erst Recht für den zivilrechtlichen Begriff des Abhandenkommens.

- 55 **b) Beschädigung.** Beschädigung ist jede Substanzbeeinträchtigung, die mit der Folge wirtschaftlicher Werteinbuße¹⁸⁰ zu einer Beeinträchtigung des der Sache eigentümlichen Zwecks führt.¹⁸¹ Dies ist schon gegeben bei Antauen von Tiefkühlware,¹⁸² denn diese Ware kann dann nicht erneut eingefroren werden,¹⁸³ oder beim Tiefgefrieren von Kühlfleisch, dass dann nicht mehr als Frischfleisch verkauft werden kann.¹⁸⁴ Mangelnde Verkehrsfähigkeit ist auch dann Schaden, wenn überhaupt keine Substanzbeeinträchtigung vorliegt. So etwa der aufgrund lebensmittelrechtlicher Vorschriften zur Verkehrsunfähigkeit führende Transport von Speiseölen in einem Tankcontainer, der zuvor vorschriftswidrig für den Transport von Mineralölen verwendet wurde. Ein Schadensverdacht, der sich schnell als falsch herausstellt, ist kein Schaden.¹⁸⁵ Anders ist es, wenn der Schadensverdacht nur mit aufwendigeren Untersuchungen geprüft werden kann.¹⁸⁶ Insoweit gilt im Versicherungsrecht nichts anderes als im Transportrecht.¹⁸⁷

175 Zustimmend HK-VVG/Harms § 130 Rn. 8.

176 MüKoBGB/Oechsler § 935 Rn. 6, 7.

177 OLG Hamburg 25.6.1981 6 U 177/80 VersR 1982 138.

178 OLG Hamburg 25.6.1981 II ZR 152/81 VersR 1982 394.

179 Ebenso OLG Hamburg 28.2.2002 6 U 115/00 VersR 2003 730.

180 Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 10; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 9; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 17.

181 Bruck/Möller/Johannsen⁸ Anm. G 72; Thume/Schwampe/Schwampe⁴ P&I Versicherung, Seehaftung (Nr. 380) Rn. 151.

182 BGH 3.7.1974 I ZR 120/73 NJW 1974 1616; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 12; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 10; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 13; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 15; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 11; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 17.

183 OLG Hamburg 30.3.1989 6 U 169/8 VersR 1989 1214.

184 Thume/Schwampe/Schwampe⁴ P&I Versicherung, Seehaftung (Nr. 380) Rn. 151.

185 OLG Hamburg 13.9.1990 6 U 65/90 VersR 1991 1271, ergangen zu § 606 HGB; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 12; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 15.

186 Ähnlich Prölss/Martin/Koller § 136 Rn. 3.

187 BGH 24.5.2000 I ZR 84/98 VersR 2001 127; BGH 11.7.2002 I ZR 36/00 TranspR 2002 440.

Ist Ware verpackt und wird sie mit dieser **Verpackung** gehandelt, stellt sie also zusammen mit der Ware zusammen eine Verkaufseinheit dar,¹⁸⁸ ist auch dann ein ersatzfähiger Schaden gegeben, wenn nur die Verpackung, nicht aber das Gut selbst beschädigt ist.¹⁸⁹ Ist die Verpackung nicht Bestandteil der Handelsware, sondern dient sie nur der Beförderung (Palette) oder dem Schutz vor Beförderungsgefahren (Schrumpffolie), dann liegt bei Beschädigung ein versicherter Schaden vor, wenn die Verpackung wiederverwendbar war und auch wiederverwendet werden sollte (Palette), nicht aber bei Einmalverpackung, wenn diese nach der Ankunft ohnehin entfernt wird (Schrumpffolie).¹⁹⁰

Reine Vermögensschäden sind nicht versichert, können aber vertraglich eingeschlossen werden. So ist die Mitversicherung entgangenen Gewinns¹⁹¹ ebenso möglich, wie die Mitversicherung von Güterfolgeschäden¹⁹² oder reinen Vermögensschäden.¹⁹³

7. Während der Dauer der Versicherung

Während der Dauer der Versicherung muss sich die **Gefahr verwirklicht** haben,¹⁹⁴ nicht notwendigerweise der **Schaden entstehen**.¹⁹⁵ Es geht also darum, dass die Ursache während der Dauer der Versicherung gesetzt wurde. Dies schließt von der Versicherung einerseits den Schaden aus, der vor Versicherungsbeginn verursacht wurde, aber erst während der Dauer der Versicherung eintritt, wie es andererseits den Schaden einschließt, der während der Dauer der Versicherung verursacht wird, aber erst nach ihrem Ende eintritt. Beispiel: Güter werden während des Transports nass, erst nach dem Ende der Versicherung bildet sich Schimmel. Hier stellt sich nicht die Frage, ob überhaupt ein versicherter Schaden vorliegt, sondern ob der VN wegen Verletzung seiner Schadenabwendungs- und Schadenminderungsobliegenheit seinen Deckungsanspruch ganz oder teilweise nach § 82 verliert.

Der geltende Gesetzestext entspricht demjenigen des § 129 a.F., dennoch ist eine maßgebliche Änderung der Rechtslage dadurch eingetreten, dass § 134 a.F. nicht übernommen wurde. Dort war vorgesehen, dass sich Versicherung auf die (ganze) Dauer der (versicherten) Reise erstreckte und mit Übernahme der Güter durch den Frachtführer zur unmittelbaren Beförderung oder vorherigen einstweiligen Verwahrung begann sowie mit der Ablieferung an den Empfänger endete. Die in § 129 a.F. angesprochene Dauer war also die in § 134 a.F. bestimmte Dauer. Nach der Neuregelung ist nicht mehr die **Dauer der Beförderung** maßgebend für die Gefahrtragung des VR, sondern allein die **vertragliche Vereinbarung über die Dauer der Versicherung**.

Nach der Gesetzesbegründung sollen Zweck der Beschränkung des Versicherungsschutzes für Gefahrverwirklichung während der Dauer der Versicherung die geltenden Regelungen zum Gefahrübergang (z.B. FOB oder CIF) sein,¹⁹⁶ sodass nicht auf die Dauer der Beförderung abzustellen sei. Dies überzeugt nicht. Die Bezugnahme auf diese Klauseln zeigt, dass es bei der Dauer der Versicherung nicht auf die Gefahrtragung ankommen kann, sondern dass sich die Dauer der Versicherung nach den kaufvertraglichen Erfordernissen und Vereinbarungen richten muss. Denn

188 OLG Hamburg 25.6.1981 6 U 184/80 VersR 1982 157; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 12; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 6; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 12.

189 Enge/Schwampe 225; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 10; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 13.

190 Enge/Schwampe 225.

191 Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 12.

192 Einzelheiten bei Bruck/Möller/Riemer Güterfolgeschaden-Klausel, Rn. 1ff.; Thume/Schwampe/Schwampe DTV-Güterfolgeschadenkl. (Nr. 141).

193 Einzelheiten bei Bruck/Möller/Riemer Vermögensschaden-Klausel, Rn. 1ff.; Thume/Schwampe/Schwampe DTV-VermSchadenkl. (Nr. 142).

194 Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 4; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 3.

195 So aber Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 13; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 5.

196 BTDrucks. 16/3945 S. 91; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 5; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 8.

sowohl bei FOB als auch bei CIF geht die Gefahr vom Verkäufer auf den Käufer über, wenn die Güter im Schiff sind.¹⁹⁷ Bei einem FOB-Verkauf trifft den Verkäufer überhaupt keine Versicherungspflicht, bei einem CIF-Verkauf hat der Verkäufer eine jeweils in Ziff. A.3.b) Incoterms im Einzelnen bestimmte Versicherung zu beschaffen. Nicht die Gefahrtragung ist also maßgebend, sondern die vertraglichen Vereinbarungen der Parteien zur Frage der Eindeckung des Versicherungsschutzes. In der Praxis stellt sich das von der Gesetzesbegründung anvisierte Problem nicht, weil nach den gängigen AVB die Versicherung regelmäßig ohnehin erst mit dem Ende der Beförderung endet.¹⁹⁸ Nur bei den Incoterms FOB und CFR sieht Ziff. 8.2.4 DTV-Güter vor, dass die Versicherung endet, wenn die Güter an Bord des Seeschiffs verstaут sind.¹⁹⁹

61 Nachdem § 134 a.F. nicht in das geltende Recht übernommen wurde, regelt das Gesetz selbst die Dauer der Versicherung nicht. Schon unter dem VVG a.F. waren die Parteien wegen der Abdingbarkeit von § 134 a.F. frei,²⁰⁰ die Versicherungsdauer anders zu regeln.²⁰¹ Jetzt müssen sie es auch, weil es keine gesetzliche Auffangvorschrift mehr gibt. Gängige AVB sehen die Deckung **von Haus zu Haus** vor.²⁰² *Koller*²⁰³ meint, allerdings ohne Begründung, dass sich im Zweifel die Versicherung auf die ganze Dauer der versicherten Reise erstreckt. Eine solche Zweifelsregelung gibt es nicht und hat es auch vor der VVG-Reform nicht gegeben. Die Bindung der Dauer der Versicherung an die Dauer der Reise hat das VVG mit der Nichtübernahme des § 134 a.F. aufgegeben. Ergibt sich aus den Vereinbarungen der Parteien, dass der Versicherungsvertrag endet, bevor die Reise beendet ist, dann sind die Güter auf dem nach dem Ende der Versicherungsdauer verbleibenden Teil der Reise unversichert. So etwa bei Vereinbarung der DTV-Güter 2000: bei Versendungen auf den Incoterms FOB und CFR endet die Versicherung, wenn die Güter an Bord des Seeschiffes verstaут sind (Ziff. 8.2.4 DTV-Güter),²⁰⁴ also praktisch vor dem wesentlichen Teil des Transports. Ebenso wenig gibt es eine von *Koller*²⁰⁵ angenommene Zweifelsregelung, nach der bei einer Haus-zu-Haus Versicherung der Versicherungsschutz „mit dem Verbringen vom Versandlager zur eigentlichen Beförderung“ endet. Die von *Koller* in Bezug genommene Bestimmung der Ziff. 8 DTV-Güter stellt nicht auf ein Versandlager ab, sondern auf die Stelle, an der sie bisher aufbewahrt wurden. Maßgeblich ist auch nicht die Verbringung zur eigentlichen Beförderung, sondern die Entfernung von der Stelle der bisherigen Aufbewahrung, allerdings nur dann, wenn sie von dort zur unverzüglichen Beförderung entfernt werden. Ist all dies der Fall, beginnt die Versicherung, und zwar in jedem Fall, nicht nur „im Zweifel“. Wenn *Geissler*²⁰⁶ meint, dass das alleinige Abstellen auf die Dauer der Versicherung nicht interessengerecht sei, setzt er sich damit zum einen in Widerspruch zum Gesetzeswortlaut, der eben dies fordert aber auch ausreichen lässt; zum anderen überlässt es das Gesetz gerade den Parteien, Vereinbarungen über die Dauer der Versicherung zu treffen. Insoweit sind die Parteien Herren ihrer Interessen und der Interessengerechtigkeit. Grenzen setzt § 130 allein dadurch, dass es sich um Beförderung und mit ihr verbundener Lagerung handeln muss. Zu widersprechen ist *Geissler*²⁰⁷ auch insoweit, als er meint, dass das Merkmal der Dauer der Versicherung deshalb keine primäre Rolle mehr spiele, weil viele Transportversicherungen als laufende Versicherungen abgeschlossen würden. Das ist zwar richtig,

197 Jeweils Ziff. A.5 der Klauseln FOB und CIF, abgedr. bei Baumbach/*Hopt*, Teil 2 Ziff. IV (6).

198 Ziff. 8 DTV-Güter 2000/2011; Ziff. 5 ADS Güterversicherung 1973/1994.

199 Dazu Bruck/Möller/*Riemer* Ziff. 8 DTV-Güter Rn. 4.

200 Prölss/Martin/Voit/*Knappmann*²⁷ § 134 Rn. 4.

201 Siehe etwa zu einer Vereinbarung, dass die Versicherung „mit Beendigung der Roll-off-Operation auf der Pier in X“ endet, OLG Hamburg 11.9.1986 6 U 115/86 VersR 1987 1234.

202 Ziff. 5 ADS Güterversicherung; Ziff. 8 DTV-Güter.

203 Prölss/Martin/*Koller* § 130 Rn. 3.

204 Dazu Bruck/Möller/*Riemer* Ziff. 8 Rn. 4.

205 Prölss/Martin/*Koller* § 130 Rn. 3.

206 BeckOK-VVG/*Geissler* § 130 Rn. 12.

207 BeckOK-VVG/*Geissler* § 130 Rn. 13.

hat aber nicht zur Auswirkung, dass wegen einer laufenden Versicherung die Dauer der Versicherung des einzelnen Risikos im Rahmen von § 130 unbeachtlich würde.²⁰⁸

Von der Dauer der Versicherung ist strikt das **Bestehen eines versicherten Interesses** zu unterscheiden. Auch dann, wenn die Versicherung bei einer Haus-zu-Haus Versicherung nach den eben beschriebenen Grundsätzen beginnt, ist erforderlich, dass der VN (oder der Versicherte) die Beeinträchtigung eines versicherten Interesses gelten machen kann. Nur und erst von dem Moment an, in dem dies der Fall ist, entsteht eine Leistungspflicht des VR. Dies hat der BGH in der bekannten Entscheidung *Job Hongkong Airport*²⁰⁹ verkannt. Der BGH hat dort unter Hinweis auf die vereinbarte Haus-zu-Haus Klausel dem Job Hongkong Flughafen kaufenden VN Ersatz des Schadens zugesprochen, der ihm dadurch entstanden ist, dass die Ladung auf dem Weg vom Verkäufer zum Flughafen also vor Übergang der Gefahr auf den VN, durch wertlose Falsifikate ersetzt wurden. Der BGH hat sich bei seiner Entscheidung davon leiten lassen, dass der VN auf Basis eines Akkreditivs gekauft hatte, dass das Akkreditiv gezogen worden war, dass der VN nun einen u.U. schwer und in Hongkong durchzusetzenden Rückzahlungsanspruch gehabt habe, und dass dies ein versicherbares Interesse begründe. Dem BGH ist insoweit Recht zugeben, dass ein solches Interesse in der Tat versicherbar ist. Es hätte allerdings der Feststellung bedurft, ob es auch tatsächlich versichert war. Diese Feststellung hat der BGH unterlassen, weswegen das Urteil zu Recht abgelehnt wird.²¹⁰

Für den Fall einer **Täuschung des VN** durch jemanden, der sich als Frachtführer ausgibt und damit die Übergabe des Transportgutes an ihn erwirkt, hat das OLG Frankfurt entschieden, dass die **Versicherung noch nicht begonnen** habe, weil der Betrüger die Güter nicht zur Ausführung der versicherten Reise übernommen habe, sondern zum Zwecke der anderweitigen Verbringung und rechtswidrigen Aneignung.²¹¹ Dann soll es nicht um die „versicherte Reise“ gehen. Das Gericht hat jedoch zu Unrecht angenommen, es fehle an einer „versicherten Reise“ im Sinne der Versicherung zugrundeliegenden Ziff. 5.1 ADS Güterversicherung. Denn die Versicherung beginnt gem. Ziff. 5.1, „sobald die Güter am Absendungsort zur Beförderung auf der versicherten Reise von der Stelle entfernt werden, an der sie bisher aufbewahrt wurden“. Um sie dem Betrüger zu übergeben, musste der VN sie daher zunächst „von der Stelle entfernen, an der sie bisher aufbewahrt wurden“. Richtig ist zwar, dass dies zu einem bestimmten Zweck geschehen muss, nämlich „zur Beförderung auf der versicherten Reise“. Das war hier aber zweifelsohne der Fall, denn der VN – auf den es hinsichtlich des Zwecks ankommt – hatte nach den Feststellungen des Gerichtes gerade keine Kenntnis von den betrügerischen Absichten. Damit hatte die versicherte Reise, deren erster Abschnitt in der Entfernung von der bisherigen Aufbewahrungsstelle lag, bereits vor und nicht erst mit der Übergabe an den Betrüger begonnen. Die Gefahr, dass die Güter auf der versicherten Reise in die Hände eines Betrügers gelangen, ist eine der „allen Gefahren“, denen die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind. Einen Ausschluss dieser Gefahr sehen weder das Gesetz noch die genannten Versicherungsbedingungen vor. Im Ergebnis hat das OLG Frankfurt deshalb sowohl der Vorinstanz als auch den Parteien Unrecht getan mit seiner Aussage: „Die Parteien haben ebenso wie das LG die Nr. 5.1 ADS Güterversicherung 1973/1984 einfach übersehen. Die Klausel ist auch nicht unklar i.S.d. § 5 AGBG a.F. Ihr Wortlaut ist eindeutig und bedarf keiner Auslegung“. Letzteres ist sicherlich richtig, aber nicht in dem Sinne, wie es das OLG Frankfurt gemeint hat.

Hinsichtlich der Dauer der Versicherung ist schließlich bei der üblicherweise in der Form der **laufenden Versicherung** genommenen Gütertransportversicherung zu unterscheiden zwischen der Dauer der laufenden Versicherung als solcher und der Dauer der für das einzelne Risiko

²⁰⁸ Vgl. zu Fragen der Dauer der Versicherung für das Einzelrisiko unter einer laufenden Versicherung Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 8.1 DTV-Gü VolleDeck Rn. 1.

²⁰⁹ BGH 3.10.1983 II ZR 254/82 VersR 1984 56.

²¹⁰ Enge VersR 1984 511; Enge/Schwampe 176 und 199; Prölss/Martin/Koller DTV Gü VolleDeck Ziff. 8 Rn. 1; dem BGH, allerdings ohne inhaltliche Auseinandersetzung folgend dagegen Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 51.

²¹¹ OLG Frankfurt 28.7.1998 22 U 102/96 VersR 1999 755.

bestehenden Versicherung. § 130 spricht nur die Dauer des Einzelrisikos an. Für die Beendigung der laufenden Versicherung als solches enthalten die AVB besondere Regelungen.²¹²

8. Kausalitätsregel

- 65 Es gilt, wie überall im Zivilrecht und damit auch dem Transportversicherungsrecht, die **Adäquanztheorie**.²¹³ Der Ansicht, sie biete im Transportversicherungsrecht keine Lösung, wenn sich neben Transportgefahren auch andere Gefahren verwirklicht haben,²¹⁴ ist nicht zu folgen. Die Adäquanztheorie bietet auch hier sehr wohl eine Lösung: der Ausschluss setzt sich durch und beseitigt die Deckung.²¹⁵ Und zwar auch dann, wenn die ausgeschlossene Gefahr nur mitursächlich war. Auf den Grad der Mitursächlichkeit kommt es nicht an.
- 66 Ob in der Binnentransportversicherung aus mehreren teils gedeckten, teils ausgeschlossenen Gefahren anhand der sogenannten **Causa-proxima-Regel**²¹⁶ eine einzige als die rechtlich allein relevante Ursache herauszufiltern ist, ist umstritten.²¹⁷ Als Gewohnheitsrecht ist die Regel allein im Seeversicherungsrecht ausgebildet. Fast alle veröffentlichenden Entscheidungen betreffen Seeversicherungen, insbesondere auch jene, auf die sich die Verfechter der Anwendung der Regel berufen.²¹⁸ Entscheidungen, die die Causa-proxima-Regel auch außerhalb der Seeversicherung zur Anwendung bringen, sind vereinzelt geblieben, thematisieren das Problem nicht und stellen insbesondere nicht eine gewohnheitsrechtliche Geltung dieser Kausalitätslehre außerhalb der Seeversicherung fest.²¹⁹ Der Feststellung solchen Gewohnheitsrechts bedürfte es indessen, um die Anwendbarkeit der Causa-proxima-Lehre auf das Transportversicherungsrecht des VVG zu begründen. Den BGH hat dies 2015 nicht daran gehindert, die Regel auch für das Binnentransportversicherungsrecht für anwendbar zu erklären.²²⁰ Das Urteil ist zu den AVB Fluskkasko ergangen, also zur Schiffsversicherung nach § 130 Abs. 2, nicht zur Güterversicherung nach § 130 Abs. 1. Weder beschränkt der BGH aber seine Ausführungen auf die Schiffsversicherung, noch haben die Argumente des BGH eine inhaltliche Beschränkung auf die Schiffsversicherung. Es ist deshalb davon auszugehen, dass er die Causa-proxima-Regel auch auf die Güterversicherung nach § 130 Abs. 1 Anwendung finden lassen wird. Angesichts ihrer Knappheit sei die Begründung des BGH, bereinigt durch Weglassung von Zitaten, hier wörtlich wiedergegeben:

²¹² Siehe etwa Ziff. 7 der Bestimmungen für die laufende Versicherung zu den DTV-Gütern.

²¹³ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 11.

²¹⁴ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 11.

²¹⁵ BGH 27.5.2015 IV ZR 322/14 VersR 2015 1156 (zur Haftpflichtversicherung); BGH 25.10.1989 IV a ZR 141/88 VersR 1990 297 (zur Lebensversicherung); Bruck/Möller/Rolfs § 21 Rn. 35; Enge/Schwampe 65; Langheid/Rixecker § 100 Rn. 53; Veith/Gräfe/Gebert/Gräfe/Brügge § 19 Rn. 544 (zur Haftpflichtversicherung); Stoffregen VersR 2018 577; Schwampe RdTW 2020 85; anders noch RGZ 153, 113 („SÜLFMEISTER“), wo erwogen wurde, dass bei Anwendung der Adäquanztheorie eine teilweise Leistungslicht des Versicherers nach Verursachungsanteilen der versicherten und nicht versicherten Gefahr in Betracht käme.

²¹⁶ Grundlegend zur Rechtsprechung Schwampe RdTW 2021 86; siehe auch Enge/Schwampe 65 ff.; Ritter/Abraham § 28 Anm. 22 ff.; Thume/Schwampe/Schwampe⁴, Ziff. 2.6 Rn. 5; kritisch zur Causa-proxima-Regel schon Schwampe TranspR 2006 55, 58.

²¹⁷ Bejahend: LG Berlin 5.3.2001 99 O 121/00 NVersZ 2002 410; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 11; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 15; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 5 („causa proxima-Figur“), § 137 Rn. 2 und Ziff. 3 AVB Fluskkasko Rn. 21; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 22; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 10 ff., der sich zu Unrecht auf Schwampe TranspR 2006 55 beruft, wo nur die Seeversicherung abgehandelt wird; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 17. Verneinend: Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 39 und 169; Bruck/Möller/Sieg⁸ § 49 Anm. 144.

²¹⁸ So etwa BGH 18.3.1971 II ZR 94/69 VersR 1971 559; BGH 8.5.2002 IV ZR 239/00 VersR 2002 845; OLG Hamburg 18.8.1983 6 U 25/82 VersR 1983 1151; OLG Hamburg 28.2.1985 6 U 108/84 VersR 1986 1016; OLG Hamburg 11.6.1987 6 U 147/86 VersR 1987 1004; OLG Bremen 7.1.1988 2 U 152/86 VersR 1988 716.

²¹⁹ OLG Karlsruhe 2.9.1994 1 S 4 249/93 TranspR 1994 445 zu einer Landtransportversicherung; OLG München 13.11.2002 7 U 2323/02 VersR 2003 1299 zu einer kombinierten Land-/Lufttransportversicherung.

²²⁰ BGH 27.5.2015 IV ZR 292/13 VersR 2015 1020.

„*Kommen neben Schadensursachen, die die Einstandspflicht des Versicherers nach § 137 Absatz 1 VVG entfallen lassen, weitere Ursachen in Betracht, die nicht unter § VVG § 137 Abs. VVG § 137 Absatz 1 VVG fallen, ist auf die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste, in ihrer Ursächlichkeit erheblichsste Ursache („causa proxima“) abzustellen. Dieser für die Seeversicherung entwickelte Grundsatz (Senat, NJW-RR 2002, 1102 = VersR 2002, 845 unter 3; OLG Hamburg, VersR 1991, 544 unter 1 2 c bb; OLG Bremen, TranspR 1988, 236; OLG Hamburg, VersR 1987, 354; OLG Hamburg, VersR 1973, 1136) ist auf die Transportversicherung übertragbar (OLG Karlsruhe TranspR 1994, 445 = VersR 1995, 413 L; vgl. Kollatz in Langheid/Wandt, Münch. Komm. zum VVG § 130 Rn. 11; Koller in Prölss/Martin, VVG 29. Aufl. § 137 Rn. 2 a; Langheid in Römer/Langheid, VVG 4. Aufl. § 130 Rn. 17; Harms in Ruffer/Halbach/Schmikowski, VVG 2. Aufl. § 130 Rn. 7; Ramming in Staudinger/Halm/Wendt, Fachanwaltskomm. zum Versicherungsrecht § VVG § 130 VVG Rn. 13; Thume in Thume/de la Motte/Ehlers, Transportversicherungsrecht 2. Aufl. Teil 2 Rn. 420; a.A. Schauer in BK zum VVG Vorbem. §§ 49–68 a Rn. 30; Sieg in Bruck/Möller, VVG 8. Aufl. § 49 Anm. 144; Heiss/Trümper in Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch 3. Aufl. § 38 Rn. 153) und gilt auch bei der Haftung für Ersatz an Dritte. In der Seeversicherung beruht der Rückgriff auf die wirksamste von mehreren adäquaten Ursachen auf dem Gedanken, den Versicherungsschutz bei einer Vielzahl von Ursachen für den Schaden nicht vorschnell entfallen zu lassen (vgl. Harms aaO; Kollatz aaO § 130 Rn. 12). Dies lässt sich auf das Haftpflichtelement der hier in Rede stehenden Transportversicherung übertragen, weil die eine Eintrittspflicht des Versicherers für Ersatz an Dritte auslösenden Kollisionen in der Binnenschifffahrt in vergleichbarer Weise auf einem Zusammenwirken von Natureinflüssen, Technik und menschlichem Verhalten (vgl. Senat VersR 2002, 845 unter 3; Sieg aaO) beruhen können. Angesichts dessen ist auch hier eine Beschränkung des Leistungsausschlusses aus § 137 Absatz 1 VVG auf die wirksamste Kollisionsursache interessengerecht, weil anderenfalls jede noch so entfernte Ursache den Versicherungsschutz gefährden könnte.“*

Die Entscheidung, der die neuere Literatur weitestgehend kritiklos gefolgt ist,²²¹ überzeugt nach wie vor nicht.²²² Zunächst hat der BGH auf ein Urteil des OLG Karlsruhe verwiesen, das aber für seine Entscheidung gerade keine Begründung gegeben hat. Für eine Ausweitung eines Gewohnheitsrechtssatzes der Seeversicherung auf die Binnentransportversicherung durch das höchste deutsche Gericht reicht die Bezugnahme auf eine nicht näher begründete Ansicht eines Oberlandesgerichtes aber nicht aus. Das war wohl auch dem BGH bewusst, weshalb er auch umfangreich Literatur herangezogen hat, die aber gleichfalls keine tragfähige Begründung liefert. Sie besteht weitgehend auf einem Hinweis auf Ziff. 2.6 DTV-Güter, so bei *Kollatz, Harms, Langheid* und *Thume*. Das trägt schon deshalb nicht, weil die DTV-Güter allgemeine Geschäftsbedingungen sind. Als solche sind sie schlicht ungeeignet, gesetzliche Kausalitätsregeln zu beeinflussen. Bestenfalls führen sie zu einer Veränderung der Kausalitätsregel im Falle ihrer Vereinbarung. Beim BGH ging es aber nicht um die DTV-Güter, sondern die AVB Flusskasko. *Ramming* und *Koller* geben überhaupt keine Begründung für die Übertragung ins Binnentransportversicherungsrecht. *Ramming* bezieht sich auf Ziff. 27 DTV-ADS. Auch das sind nur AVB, und es sind AVB der Seeversicherung. *Koller* beruft sich zu Unrecht auf *Enge/Schwampe* und zitiert im wesentlichen Urteile zur Seeversicherung. Tatsächlich gab es mithin auch in der zitierten Literatur keine tragfähige Begründung für eine Übertragung vom See- ins Binnenversicherungsrecht.

Tragende Begründung des BGH sind damit nicht von anderen entwickelten Argumente und Begründungen, es verbleiben vielmehr allein die Zwecküberlegungen, die der BGH angestellt hat. Diesen Zweck beschreibt der BGH als den „Gedanken, den Versicherungsschutz bei einer Vielzahl von Ursachen für den Schaden nicht vorschnell entfallen zu lassen“. Dieser Gedanke ist allerdings in der langen Geschichte der Causa-proxima-Regel niemals als Zweck der Regel genannt worden. Das Reichsgericht hat festgehalten, die Mannigfaltigkeit des Seeverkehrs erfordere „eine einfache Regel, die eine rasche und der Billigkeit entsprechende Entscheidung der Frage gestattet, ob im

²²¹ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 11; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 5 und AVB Flusskasko Ziff. 3 Rn. 15; Prölss/Martin/Armbrüster § 28 Rn. 47; HK-VVG/Harms § 130 Rn. 10 und § 138 Rn. 3; BeckOK-VVG/Geissler § 137 Rn. 8; MAH Versicherungsrecht/Gercke/Gerhard § 11 Rn. 136; Langheid/Müller-Frank NJW 2016 371; Harsdorf-Gebhardt RuS 2016 489.
²²² Siehe dazu auch Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 2 DTV-Gü VolleDeck Rn. 10 ff. und Schwampe RdTW 2021 85 (96).

Sinne des Vertrages ein Versicherungsfall gegeben“ sei.²²³ Laut *Ritter/Abraham* bedürfe die Seeversicherung einer Regelung, die „einfacher“ vielleicht „roher“, jedenfalls „geeigneter“ sei, mit der Massenerscheinung von Versicherungsfällen fertig zu werden.²²⁴ Es bestünde ein Bedürfnis nach „handgreiflicher“, „einfacher und übersichtlicher Regelung der Haftungsfrage“.²²⁵ All dies hat nichts damit zu tun, vorschnellen Entfall des Versicherungsschutzes zu vermeiden. Der BGH hat diesen von ihm angenommenen Zweck allerdings auch gar nicht selbst eruiert. Stattdessen hat er auf zwei Literaturstellen verwiesen: *Harms* und *Kollatz*. Liest man bei jenen nach, stellt man aber fest, dass sie mitnichten behauptet haben, dass es Zweck der Regel sei, den Versicherungsschutz bei einer Vielzahl von Ursachen für den Schaden nicht vorschnell entfallen zu lassen. Sie haben lediglich beschrieben, dass die Regel diese *Wirkung* hat. Damit hängen die Zwecküberlegungen des BGH in der Luft.

70 Dem BGH-Urteil fehlt es aber nicht nur an einer tragfähigen Begründung. Es führt auch zu schwer beherrschbaren Abgrenzungsproblemen und Wertungswidersprüchen – wenn man nicht propagieren wollte, dass die Causa-proxima-Regel schlicht für das gesamte Privatversicherungsrecht gelte. Ohne eine solche Erstreckung würde die Causa-proxima-Regel nämlich für die Luftfahrtversicherung nicht gelten, denn die Luftfahrtgüterversicherung unterfällt unstreitig nicht den §§ 130 ff.²²⁶ und ist damit nicht Transportversicherung im Sinne des VVG. Das führt zu einem Dilemma. Entweder man respektiert, dass der Gesetzgeber die Luftfahrtversicherung nicht als Transportversicherung ansieht. Dann gilt dort allein die Adäquanztheorie, auf der Grundlage der BGH-Entscheidung in den Bereichen der Transportversicherung dagegen die Causa-proxima-Regel. Warum allerdings – nimmt man den BGH beim Wort – in der Transportversicherung Bedarf besteht, vorschnellen Entfall des Versicherungsschutzes zu vermeiden, dies aber in der Luftfahrtversicherung nicht der Fall sei, wird schwer zu begründen sein. Wenn man vermeiden will, dass in der Luftfahrtversicherung weiterhin die Adäquanztheorie gilt, müsste man auch auf sie die Causa-proxima-Regel anwenden. Das führt allerdings zu anderen Problemen. Denn nun müsste entschieden werden, welche anderen Versicherungen, die den §§ 1 bis 80 VVG unterfallen, nicht in den Genuss der Causa-proxima-Regel kommen sollen. Greift man auf die Zwecküberlegung des BGH zurück, dann könnten dies ja nur solche Versicherungen sein, in denen kein Bedarf besteht, vorschnellen Verlust des Versicherungsschutzes zu vermeiden. Der BGH muss sich fragen lassen, wo diese Grenze gezogen werden sollte – oder ob die Causa-proxima-Regel doch im ganzen Privatversicherungsrecht gelten soll.

71 Hinzu kommt schließlich, dass sich die Transportversicherung ganz wesentlich im kaufmännischen Bereich bewegt. Sie ist Großrisiko nach § 210, der Versicherer ist von den Beschränkungen der Vertragsfreiheit im VVG befreit. Gerade den VN dieser Sparte, die im Allgemeinen als besonders versiert, jedenfalls weniger schutzwürdig behandelt wird, lässt der BGH Schutz von vorzeitigem Verlust des Versicherungsschutzes zukommen. Bleibt die Causa-proxima-Regel auf das Transportversicherungsrecht beschränkt, käme sie denjenigen, die das VVG allgemein als schutzwürdig ansieht, den Verbrauchern, dagegen nicht zugute. Allerdings hat der Gesetzgeber, dem Kenntnis von der Geltung der Causa-proxima-Regel allein im Seerecht unterstellt werden darf, seit mehr als 100 Jahren keinen Anlass gesehen, diese Regel auf die Verbraucherversicherung auszudehnen. Das verwundert nicht. Denn aus den oben beschriebenen Gründen ist es gar nicht Zweck der Regel, Versicherungsschutz zu erhalten. Damit erweist sich die Übertragung der Regel in das VVG als verfehlt.

72 Wo es sich um mit einem Seetransport kombinierte Versicherungen handelt, die insgesamt der Seeversicherung unterliegen (Rn. 16) und damit gem. § 209 aus dem Anwendungsbereich des VVG herausfallen, findet die Causa-proxima-Regel indes natürlich Anwendung, und zwar dann auch auf Schäden, die nicht auf dem Seetransportteil verursacht werden. Das ist aber keine Folge

²²³ RG 28.11.1941 Z 169 1 („BAHIA BLANCA“).

²²⁴ *Ritter/Abraham* § 28 Anm. 18; zustimmend *Lindenmaier* ZHR 113 207 (245).

²²⁵ *Lindenmaier* ZHR 113 207 (246).

²²⁶ Siehe oben bei Rn. 13.

der Anwendbarkeit der Causa-proxima-Regel auf den Land-, Binnengewässer- oder Lufttransport, sondern Folge des Umstandes, dass diese kombinierten Versicherungen auch nach der VVG-Reform in ihrer Gesamtheit wie Seeversicherungen zu behandeln sind.²²⁷

Werden reine Seeversicherungsregelungen für die Verwendung von Binnenversicherung 73 verwendet (z.B. die ADS mit den ADS Güterversicherung 1973 im Bereich der Güterversicherung, oder die ADS mit den DTV Kaskoklauseln oder die DTV-ADS für die Versicherung von Binnenschiffen), dann wird dadurch aus einer dem VVG unterliegenden Binnenversicherung zwar keine Seeversicherung,²²⁸ dennoch gilt dann auch in diesen Fällen die Causa-proxima-Regel als ein wesentlicher und diesen Bedingungswerken zugrunde liegender Bestandteil.²²⁹ Denn für derartige AVB der Seeversicherung stellt die Causa-proxima-Regel mit ihrem Abstellen allein auf die wirksamste Ursache einen prägenden Umstand dar. Seeversicherungsrechtliche AVB würden bei Außerachtlassung dieses Kausalitätsprinzips drastisch ihren Charakter ändern. Deshalb muss der Parteiwille bei Einbeziehung solcher Bedingungen in eine dem VVG unterliegende Transportversicherung jedenfalls dann, wenn kein anderer Wille erkennbar ist, so verstanden werden, dass dieses derartige AVB prägende Kausalitätsprinzip anwendbar sein soll. Da die Adäquanztheorie als Kausalitätsprinzip des VVG nicht zwingend gilt, steht einer solchen vertraglichen Vereinbarung der Causa-proxima-Regel auch nichts entgegen.

Die Frage, ob durch Ziff. 2.6 DTV-Güter die Nicht-Seeversicherung im Wege vertraglicher Ver- 73a einbarung der Causa-proxima-Regel unterstellt ist,²³⁰ oder ob es sich nur um eine Beweisvereinfachungsregel handelt, nach der nur überwiegende Wahrscheinlichkeit nachgewiesen werden muss,²³¹ ist für § 130 ohne Bedeutung, bedarf für Ziff. 2.6 aber weiterer Betrachtung.²³² Selbst wenn man meint, dass durch Ziff. 2.6 DTV-Güter die Causa-proxima-Lehre vereinbart wäre, führt dies zur Einführung dieser Regel in die Transportversicherung nach VVG nur dann, wenn diese Bedingungen vereinbart wurden. Die bloße Existenz derartiger Versicherungsbedingungen hat auf das gesetzlich geltende Kausalitätsprinzip keinen Einfluss.²³³ Im Übrigen mag der Ziff. 2.6 DTV-Güter die Vorstellung zugrunde gelegen haben, dass durch sie die Causa-proxima-Regel vereinbart würde. Bei näherer Betrachtung erweist sich dies allerdings als unrichtig.²³⁴ Folgt man dem BGH (siehe Rn. 67), bedarf es keiner Parteivereinbarung, weil dann die Causa-proxima-Regel ohnehin auch für die Binnentransportversicherung gilt.

Hält man mit dem BGH die Causa-proxima-Regel in der Binnentransportversicherung für 74 anwendbar, stellt sich die Frage, welchen Inhalt die Regel eigentlich hat. Die Rechtsprechung hat über die Jahre nicht weniger als 20 verschiedene Umschreibungen für das gefunden, was die *nächste Ursache* sein soll.²³⁵ Angesichts des Umstandes, dass es der BGH war, der die Regel auf die Binnentransportversicherung ausgeweitet hat, kommt es insoweit sicherlich maßgebend auf das an, was der BGH zur Regel entschieden hat. Erstmals hat sich der BGH 1971 geäußert.²³⁶ Die Entscheidung betraf eine Güterversicherung. Eher beiläufig hat der BGH unter Bezugnahme auf *Passehl*²³⁷ bemerkt, dass eine mangelhafte Verpackung den Schaden an den Gütern „überwiegend“ herbeigeführt habe. Das nächste BGH-Urteil stammt dann von 2002.²³⁸ Die Entscheidung ist in

227 Siehe oben bei Rn. 15.

228 Prölss/Martin/Koller Ziff. 1 ADS Güter Rn. 1.

229 Prölss/Martin/Klimke § 209 Rn. 20.

230 Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 11; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 22; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 40 und 169; Bruck/Möller/Riemer Ziff. 2 DTV-Güter Rn. 75 ff.

231 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 15; Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 153.

232 Bruck/Möller/Riemer Ziff. 2.6 DTV-Güter Rn. 75 ff.

233 Thume/de la Motte/Ehlers/Thume³ § 130 Rn. 420.

234 So auch Prölss/Martin/Koller DTV-Gü VolleDeck Ziff. 2 Rn. 8; Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 153; Schwampe RdTW 2020 85 (I); detailliert Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 2 DTV-Gü VolleDeck Rn. 17 ff.

235 Siehe die detaillierte Darstellung der Rspr. bei Schwampe RdTW 2021 85.

236 BGH 18.3.1971 II ZR 94/69 VersR 1971 558.

237 *Passehl* Die Beschaffenheitsschäden in der Seeversicherung (1966) 77.

238 BGH 8.5.2002 IV ZR 239/00 VersR 2002 845.

mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Zunächst einmal deshalb, weil der BGH auf seine erste eigene Entscheidung nicht Bezug nimmt. Sodann deshalb, weil der BGH von den bis dahin ergangenen zehn instanzgerichtlichen Urteilen²³⁹ nur ein einziges Urteil in Bezug nimmt, nämlich ein Urteil des OLG Bremen aus dem Jahre 1988.²⁴⁰ Und schließlich auch deshalb, weil das OLG Bremen, auf den sich der BGH bezieht, eine ganz andere Bestimmung der *causa proxima* vorgenommen hatte, als diejenige, die der BGH dann getroffen hat. Das OLG Bremen meinte, *causa proxima* sei die wirksamste Ursache, womit diejenige Ursache gemeint war, die den eingetretenen Schaden mehr als andere Ursachen wahrscheinlich gemacht hat. Dabei scheint das OLG Bremen zu meinen, dass es verschiedene Grade der Wahrscheinlichkeit gibt und dass *causa proxima* diejenige Ursache sei, die den Schadenseintritt „am wahrscheinlichsten“ gemacht hat. Der BGH wiederum definiert zunächst die nächste Ursache als die in ihrer Ursächlichkeit erheblichste Ursache. Wenn man annimmt, dass damit die wirksamste Ursache gemeint war, bestätigt der BGH damit, was die Instanzgerichte bereits entschieden hatten. Der BGH fügt dann aber einen neuen Gesichtspunkt hinzu, der sich in der bisherigen Rechtsprechung nicht fand: *Causa proxima* sei die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste Ursache. Warum der BGH dies hinzufügt und wie es sich zu den anderen Anforderungen verhält, erläutert der BGH nicht. Die nächste BGH-Entscheidung folgt dann in 2015.²⁴¹ Dies ist das Urteil, das die *Causa-proxima*-Regel auf die Binnentransportversicherung ausdehnt. Zur Qualifizierung der *causa proxima* findet sich nichts Neues. Der BGH wiederholt seine Formel von der mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamsten, in ihrer Ursächlichkeit erheblichsten Ursache. Wie auch in seinen früheren Urteilen wendet der BGH aber den Wahrscheinlichkeitsaspekt seiner Formel im konkreten Fall nicht an. Er betrachtet die mitwirkenden ausgeschlossenen Gefahren und hält eine der vom Versicherer behaupteten mitwirkenden Gefahren für nicht bewiesen. Damit ist gegenwärtig nicht klar, was der BGH eigentlich meint, wenn er von der mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamsten, in ihrer Ursächlichkeit erheblichsten Ursache spricht. Sprachlich klingt dies danach, dass die Ursächlichkeit nicht feststehen muss, sondern dass ihre hohe Wahrscheinlichkeit ausreicht. Denkbar ist aber auch, dass es sich insoweit um eine nicht völlig präzise Formulierung handeln könnte. Denn in keinem Urteil zur *causa proxima*, gleich welcher Instanz, wurde jemals auch nur angedeutet, dass eine Ursache, die im Rahmen der *Causa-proxima*-Regel betrachtet werden soll, nicht bewiesen sein müsste. Das Urteil aus 2015 lässt aus eben diesem Grunde bestimmte behauptete Ursachen gerade außer Acht. Es bleibt zu hoffen, dass der BGH seine Sichtweise bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit erläutert. Bis dahin sollte man mit der Wahrscheinlichkeit so umgehen, wie es das OLG Bremen in einer erst 2019 veröffentlichten Entscheidung aus dem Jahr 2017 gemacht hat.²⁴² Danach ist eine Wahrscheinlichkeitsbewertung der einzelnen Ursachen für den eingetretenen Schaden vorzunehmen. Dabei geht es nicht um die Frage, ob etwas wahrscheinlich eine Ursache war, sondern darum, welche der (als mitwirkend feststehenden) Ursachen den Eintritt des Schadens am wahrscheinlichsten gemacht hat.²⁴³ Zur Sondermeinung, die *Langheid* für *Causa-proxima*-Fragen bei mitwirkender Fahruntüchtigkeit des Schiffs entwickelt hat,²⁴⁴ siehe Rn. 111. Zur Beweislast für die *causa proxima* siehe Rn. 78.

²³⁹ OLG Hamburg 16.8.1973 6 U 40/73 VersR 1973 1137; OLG Hamburg 18.8.1983 6 U 25/82 VersR 1983 1151; OLG Hamburg 29.9.1983 6 U 54/83 VersR 1987 354; OLG Hamburg 28.2.1985 6 U 108/84 VersR 1986 1016; OLG Hamburg 11.6.1987 6 U 147/86 VersR 1987 1004; OLG Bremen 7.1.1988 2 U 152/86 VersR 1988 716; OLG Hamburg 27.4.1989 6 U 211/87 VersR 1991 544; OLG Karlsruhe 2.9.1994 1 S 4 249/93 TranspR 1994 445; LG Köln 19.11.1998 24 O 176/97 VersR 2000 53; KG 2.7.1999 6 U 8103/97 BeckRS 1999 12185.

²⁴⁰ OLG Bremen 7.1.1988 2 U 152/86 VersR 1988, Urteilsgründe nur teilw. abgedr.; hier relevante Gründe abgedr. in BeckRS 1988 07141.

²⁴¹ BGH 27.5.2015 IV ZR 292/13 RdTW 2015 248.

²⁴² OLG Bremen 5.5.2017 2 U 124/16 VersR 2019 1015.

²⁴³ Schwampe RdTW 2021 85 (94).

²⁴⁴ Langheid/Rixecker § 138 Rn. 2.

9. Beweislast

Da alle Gefahren versichert sind, muss der VN nur beweisen, dass der Schaden während der Dauer der Versicherung verursacht worden ist,²⁴⁵ also dass die Güter bei Beginn des Versicherungszeitraums unbeschädigt und bei Ende der Versicherung entweder in Verlust geraten oder beschädigt waren.²⁴⁶ Etwas verallgemeinernd findet sich in der Literatur das Erfordernis, dass die Güter beim Empfänger entweder überhaupt nicht abgeliefert wurden, oder bei Ablieferung an den Empfänger beschädigt waren.²⁴⁷ Diese Umschreibung ist allerdings etwas ungenau. Sie ist vermutlich aus Zeiten vor der VVG-Reform fortgeschrieben worden. Dort endete die Versicherung in der Tat gem. § 134 Abs. 2 a.F. „mit dem Zeitpunkt, in welchem die Güter dem Empfänger am Ablieferungsort abgeliefert“ hat. Nachdem im Rahmen der VVG-Reform § 134 a.F. nicht übernommen wurde (dazu näher bei Rn. 59), ist nicht mehr die Ablieferung maßgeblich, sondern allein die vertragliche Vereinbarung über die Dauer der Versicherung. Das kann die Ablieferung beim Empfänger sein, muss es aber nicht, und ist es in der Praxis auch nicht ausnahmslos. Die markt-gängigen Bedingungen enthalten umfangreiche Bestimmungen zur Dauer der Versicherung, die auch ohne bzw. vor Ablieferung an den Empfänger enden kann.²⁴⁸

Verursachung durch eine konkrete Gefahr muss der VN nur dann beweisen, wenn in Rede steht, ob der Schaden überhaupt während der Dauer der Versicherung verursacht wurde.²⁴⁹

Will sich dagegen der Versicherer auf Verursachung durch eine ausgeschlossene Gefahr berufen, muss er deren Ursächlichkeit beweisen.²⁵⁰ Bei mitwirkenden versicherten Gefahren muss der Versicherer nach allg. Ansicht auch beweisen, dass die ausgeschlossene Gefahr *causa proxima* ist.²⁵¹ Allerdings handelt es sich bei der Festlegung, welches die wirksamste Ursache war, welches die Ursache war, die die höchste Wahrscheinlichkeit hatte, den Schaden herbeizuführen, nicht um eine Tatsache, sondern um eine Wertung.²⁵² Wertungen kann man nicht beweisen, Wertungen kann man nur vornehmen.²⁵³ Bei der Beweislast des Versicherer geht es deshalb nicht um den Beweis der *causa proxima*, sondern um den Beweis der Umstände, die die Beurteilung der Wirksamkeit bzw. Wahrscheinlichkeit ermöglichen.

Entgegen *Langheid*²⁵⁴ handelt es sich im Übrigen bei der *Causa-proxima*-Regel nicht um eine Beweislastregel. Bei den von ihm angesprochenen Wahrscheinlichkeitsparametern in der Adä-quanztheorie geht es um die Eintrittswahrscheinlichkeit, also darum, wie wahrscheinlich es war, dass die bewiesene Tatsache den unstreitigen Erfolg bewirkt hat. *Langheid* scheint zu meinen, dass es im Rahmen der *Causa-proxima*-Regel nicht um den Beweis der Ursächlichkeit eines Umstandes gehe, welcher im Wertungswege als *causa proxima* bestimmt werden soll. Tatsächlich ist genau dies der Fall, und zwar grundsätzlich im Wege des Strengbeweises. Zwar gibt es auch hier gegebenenfalls die Beweiserleichterung des ersten Anscheins. Eine weitergehende Erleichterung,

245 OLG Hamburg 11.10.1979 6 U 60/79 VersR 1980 576; 27.4.1989 6 U 211/87 VersR 1991 544; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 5 und Ziff. 2 DTV-Güter Rn. 6; siehe aber OLG Hamburg 10.5.2012 6 U 131/07 RuS 2014 180 zur Beweislast bei den ADS.

246 Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 20.

247 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 14; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 27; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 3; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 23.

248 Ziff. 8 und 9 DTV-Güter, erläutert bei Bruck/Möller/Riemer ebd.

249 Enge/Schwampe 67 ff.

250 OLG Hamburg 27.4.1989 6 U 211/87 VersR 1991 544; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein § 130 Rn. 20; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 23.

251 OLG Hamburg 18.8.1983 6 U 25/82 VersR 1983 1151; OLG Hamburg 28.2.1985 6 U 108/84 VersR 1986 1016; KG 2.7.1999 6 U 8103/97 BeckRS 1999 12185; BGH 8.5.2002 IV ZR 239/00 VersR 2002 845; OLG Karlsruhe 18.7.2013 12 U 203/12 BeckRS 2015 11118; OLG Frankfurt 26.1.2018 3 U 85/13 RdTW 2018 301.

252 OLG Hamburg 16.8.1973 6 U 40/73 VersR 1973 1136: „Letztlich ist es eine Wertungsfrage, welche Bedingung man als die wirksamste, die erheblichste, die eigentliche Ursache eines Schadens ansehen will“.

253 Schwampe RdTW 2021 85 (96).

254 Langheid VersR 2019 987.

wonach es schon ausreichend wäre, dass der Umstand mit höchster Wahrscheinlichkeit eine Ursache war, gibt es nicht. Wahrscheinlichkeit ist nur relevant beim Vergleich der nachgewiesenermaßen mitwirkenden Ursachen im Hinblick auf ihre Eignung, den Schaden herbeizuführen.²⁵⁵

79 Während der VN also die Gefahrverwirklichung während der Dauer der Versicherung zu beweisen hat, muss er zwar auch die Entstehung eines Schadens beweisen. Dieser Schaden darf aber nach dem Ende der Versicherung eingetreten sein, denn es kommt hinsichtlich der Dauer allein auf die Verursachung an, nicht den Schadenseintritt²⁵⁶ (oben Rn. 58). Was den Nachweis des Schadens angeht, hat der BGH entschieden, dass der VN darlegen und beweisen müsse, dass der geltend gemachte Schaden in den Schutzbereich des Versicherungsvertrags fällt.²⁵⁷ Der Auftraggeber eines Transports habe infolge des mit dem VN vereinbarten Transportvertrags besseren Einblick in die für den Transport verabredeten Abläufe als der Transportversicherer, der regelmäßig keine – eigene – Kenntnis von den konkreten Transportvorgängen erlange. Der VN habe es selbst in der Hand, über die entsprechende vertragliche Vereinbarungen im Transportvertrag seine Interessen am Erhalt des Transportguts zu schützen und die Einhaltung solcher Vereinbarungen zu überwachen. In einer weiteren Entscheidung²⁵⁸ hat der BGH dann hinzugefügt, dass der Auftraggeber es gleichfalls in der Hand habe, Art und Menge der beförderten Güter ausreichend zu dokumentieren. Unter Hinweis auf seine neuere Rechtsprechung zum Frachtrecht,²⁵⁹ nach der neben dem Beweis der Übernahme von Gütern auch den der Nachweis ihrer Identität, ihrer Art, ihrer Menge und ihres Zustands zu führen sei, wofür die allgemeinen Regeln des Zivilprozessrechts, insbesondere nach § 286 ZPO, maßgeblich sind, seien für den Transport und den Verlust des behaupteten Transportguts Beweiserleichterungen in der Form des Anscheinsbeweises zu gewähren.²⁶⁰ Dem ist das OLG München gefolgt.²⁶¹ Das OLG Hamm hat zu dem transportversicherungsrechtlich eher atypischen Fall eines Diebstahls von Computerteilen aus dem eigenen PKW Kombi des VN entschieden, dass die zur Diebstahlversicherung im Kaskobereich entwickelten Beweiserleichterungen in der Transportversicherung jedenfalls auch dann gelten, wenn versicherte Sachen aus oder zusammen mit dem Pkw entwendet werden. Insoweit bestehe der gleiche Beweisnotstand wie in der Kaskoversicherung bei der Entwendung eines Fahrzeuges.²⁶² Wo typische Geschehensabläufe bestehen, kann aber nach den allgemeinen Grundsätzen auch ein Anscheinsbeweis zur Verfügung stehen.²⁶³

80 AVB können besondere Bestimmungen zur Beweislast enthalten. So etwa Ziff. 2.2.2 DTV-Güter, wo für den Fall, dass die Güter bei Beginn der Versicherung beschädigt sind, bestimmt ist, dass der VN für den Verlust oder die Beschädigung nur Ersatz verlangen kann, wenn die vorhandene Beschädigung ohne Einfluss auf den während des versicherten Zeitraums eingetretenen Schaden war. Hier hat der VR das Vorliegen einer Vorschädigung zu beweisen. Ist dieser Beweis erbracht, hat der VN zu beweisen, dass die Vorschädigung keinen Einfluss auf den durch eine versicherte Gefahr verursachten Schaden hatte.²⁶⁴ Ist dieser Beweis erbracht, trägt der VR die Beweislast

255 Schwampe RdTW 2021 85 (96).

256 Unrichtig insoweit Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 5.

257 BGH 25.5.2011 IV ZR 117/09 VersR 2011 918, BGH 9.11.2011 IV ZR 16/10 VersR 2012 566, beide zur Geld- und Werttransportversicherung.

258 BGH 11.1.2017 IV ZR 74/14 VersR 2017 550.

259 BGH 13.9.2012 RdTW 2013 192 in Abkehr von BGH 24.10.2002 I ZR 104/00 TranspR 2003, 156.

260 Zustimmung Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 5.

261 OLG München 7.6.2017 7 U 4170/16 VersR 2018, 29.

262 OLG Hamm 18.9.1996 20 U 214/95 Zfs 1997 30.

263 Zustimmung Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 5; siehe auch OLG Hamburg 28.2.2002 6 U 115/00 VersR 2003 730, wo das OLG aber die Frage verneint, ob ein Brand auf einem in einem kriegerischen Gebiet abandonnierten Schiff typischerweise durch eine Kriegsgefahr verursacht ist.

264 Thume/Schwampe/Schwampe⁴ Ziff. 2.2 Rn. 10.

dafür, dass der Schaden durch eine ausgeschlossene Gefahr verursacht wurde.²⁶⁵ Auch hier kann bei typischen Geschehensabläufen ein Anscheinsbeweis zur Verfügung stehen.

Besteht in Abweichung des Allgefahregrundsatzes des § 130 nur eine Versicherung für benannte Gefahren,²⁶⁶ so trifft den VN die Beweislast dafür, dass der versicherte Schaden durch eine der im Einzelnen benannten versicherten Gefahren verursacht wurde.²⁶⁷ 81

II. Kaskoversicherung (Absatz 2)

1. Versichertes Interesse

Die Schiffskaskoversicherung ist, wie die Güterversicherung, Sachversicherung²⁶⁸ und deckt das **Sacherhaltungsinteresse** des Eigentümers des versicherten Schiffes.²⁶⁹ Durch Absatz 2 wird nicht etwa die Versicherung der Güter nach Absatz 1 erweitert,²⁷⁰ es wird vielmehr eine ganz andere Art der Transportversicherung geregelt: nicht diejenige des transportierten Gutes, sondern des Transportmittels. Kombinierte Versicherungen von Gut und Schiff kommen im Markt nicht vor. Während sich Absatz 1 allein mit der Güterbeförderung beschäftigt, erfasst Absatz 2 mit seiner Anknüpfung an Schiffe nicht nur die Fracht-, sondern auch die Personenschiffahrt. 82

2. Schiff

a) Definition des Schiffsbegriffs. Der Schiffsbegriff ist für § 130 nie eigenständig definiert worden. Greift man auf ältere und viel reichhaltigere Literatur zum Seeversicherungsrecht zurück, findet man dort, dass der Schiffsbegriff entweder überhaupt nicht thematisiert,²⁷¹ oder auf den „Sprachgebrauch“ abgestellt wird.²⁷² Soweit allerdings auch in älterer Literatur auf Urteile verwiesen wird, sind dies regelmäßig Urteile, die nicht zu versicherungsrechtlichen, sondern schifffahrtsrechtlichen Aspekten ergangen sind. Dagegen ist auch nichts einzuwenden. Traditionell zielte das Transportversicherungsrecht der Binnenschiffe wie das Transportversicherungsrecht der Seeschiffe auf kommerzielle Schiffahrt. Bei § 130 erkennt man dies an der Deckung der Havarie-grosse Beiträge. Havarie-grosse setzt voraus, dass sich Ladung an Bord befindet, ein typischer Umstand der kommerziellen Fahrt. Für die Versicherung von Seeschiffen folgte es bis zur Aufhebung des gesetzlichen Seeversicherungsrechts im Rahmen der VVG-Reform aus der Überschrift des 5. Buches des HGB („Seehandel“),²⁷³ danach immerhin noch aus § 476 HGB („Erwerb durch Seefahrt“).²⁷⁴ Heute greift die einhellige Literatur deshalb zurecht ohne weitere Diskussion auf die schifffahrtsrechtliche Definition eines Schiffes zurück. Abgrenzungsprobleme im Rahmen des § 130, etwa bei Sportbooten, sind nicht die Folge eines unterschiedlichen Schiffsbegriffs, sondern Folge des Umstandes, dass es sich dort um Nichterwerbsschiffe handelt und teilweise Bedenken bestehen, die VN solcher Versicherungen den erschwerten Regelungen der § 130 ff. zu unterstellen (näher bei Rn. 87). Die schifffahrtsrechtliche Definition eines Schiffes beruht im Ausgang 83

265 OLG Hamburg 27.4.1989 6 U 211/87 VersR 1991 545; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 14; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 5; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 20.

266 Beispiele: Ziff. 2 DTV-Güter 2000/2011 Eingeschränkte Deckung; Ziff. 1 DTV-Güter 2000/2011 Kriegsklausel.

267 OLG Hamburg 28.2.2002 6 U 115/00 VersR 2003 730.

268 Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 26.

269 Ziff. 3 AVB Flusskasko 2008.

270 So aber Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 15.

271 Voigt Das Deutsche Seeversicherungsrecht (1887) 1 ff.

272 Ritter Das Recht der Seeversicherung (1922) § 1 Anm. 80.

273 Ritter Das Recht der Seeversicherung (1922) § 1 Anm. 81.

274 So BGH 13.3.1980 II ZR 163/78 VersR 1980, 546.

auf einem Urteil des BGH zum Binnenschiffahrtsrecht.²⁷⁵ Ein Schiff ist nach verbreiteter Definition ein schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Größe, dessen Zweckbestimmung es mit sich bringt, dass es auf dem Wasser bewegt wird. Später wurde diese Definition dahingehend erweitert, dass es auch Zweckbestimmung sein müsse, dabei Personen oder Sachen zu tragen,²⁷⁶ wobei dieser Aspekt von der Rechtsprechung nicht immer hervorgehoben wurde, obgleich sie die entsprechende Literatur zustimmend herangezogen hat.²⁷⁷ Einzelheiten aus der Rechtsprechung und Literatur (bejahend = Schiffe): Schwimmkräne,²⁷⁸ Schwimm- und Saugbagger,²⁷⁹ Getreideheber,²⁸⁰ größere Sport- und Vergnügungsschiffe,²⁸¹ ein Proviantboot von 8 m Länge, 2,35 m Breite und einem 55 PS Motor,²⁸² Jollenkreuzer mit 20 qm Segelfläche.²⁸³ Verneinend (= keine Schiffe): Kleinfahrzeuge, die mit Muskelkraft bewegt werden,²⁸⁴ Bojen²⁸⁵ oder Schwimmdocks,²⁸⁶ weil sie nicht der Beförderung dienen. Aus dem gleichen Grunde nicht dauerhaft festliegende schwimmende Restaurants²⁸⁷ und Hotel- oder Lagerschiffe. Den weiteren Begriff des Fahrzeugs hat der BGH so verstanden, dass er jeden zur Fortbewegung geeigneten Gegenstand erfasst. Darunter falle auch ein Neubaukasko, weil er selbst schwimmfähig sei und im Wasser gleitend durch Schieben oder mittels Koppelung fortbewegt werden könne.²⁸⁸

84 Das Schiff ist eine **Sachgesamtheit** (zusammengesetzte einheitliche Sache),²⁸⁹ sind alle und nicht nur die wesentlichen Bestandteile nach § 93 BGB zählen erfasst. Nicht dazu gehört, wenn nicht ausdrücklich mitversichert,²⁹⁰ das Zubehör nach § 97 BGB oder die Ausrüstung (zum Begriff siehe § 138 Rn. 20).

85 **b) Ferngesteuerte und autonome Schiffe.** Im Rahmen der fortschreitenden technologischen Entwicklung befinden sich erste Schiffe in Fahrt, die nicht mehr von an Bord befindlichen Nautikern geführt werden, sondern von Land aus durch dort stationierte Nautiker, die das Schiffe **fernsteuern**. Versuche werden bereits mit Schiffen gemacht, die völlig ohne menschlichen Ein-

275 BGH 14.12.1951 I ZR 84/51NJW 1952 1135.

276 BGH 13.3.1980 II ZR 163/78 VersR 1980 546; OLG Karlsruhe ZfB 2013 67; Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 16; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 17; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 10; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 18; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 20a; Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein⁴ § 130 Rn. 27; Thume/Schwampe/Gerhard⁴, AVB Flusskasko Ziff. 1 Rn. 2 (ob Gerhard mit seinem Hinweis auf die Definition in Art. 1 Abs. 2b CLNI 2012 eine Erweiterung des Schiffsbegriffs gegenüber der allgemein akzeptierten Definition vornehmen will, wird nicht deutlich); Thume/Schwampe/Schwampe⁴ P&I-Versicherung, Seehaftung (Nr. 380) Rn. 91; Waldstein/Holland § 1 BinSchG Rn. 3 ff.; Ramming Seehandelsrecht § 476 Rn. 4 ff.; Rabe/Bahnsen/Bahnsen Vor § 476 Rn. 2 ff.

277 BGH 13.3.1980 II ZR 163/78 VersR 1980 546 mit Bezugnahme auf *Schaps/Abraham* Vor § 476 Rn. 1f.

278 BGH 14.12.1951 I ZR 84/51 NJW 1952 1135; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 20; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a.

279 BGH 13.3.1980 II ZR 163/78 VersR 1980 546; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 20; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a.

280 OLG Hamburg 6.1.1977 6 U 100/76 VersR 1977 813; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 20; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a.

281 BGHZ 29.6.1951 I ZR 27/51 3 34, 43; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 20; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 20a.

282 BGH 14.1.1960 II ZR 93/58 VersR 1960 305; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 20a.

283 BGHZ 29.11.1971 II ZR 8/70 57 309; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 20; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a.

284 BGHZ 29.11.1971 II ZR 8/70 57 309; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 19; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 10; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a; Kleinfahrzeuge sind auch nicht in Ziff. 1.2 AVB Flusskasko einbezogen, die sich ansonsten an Art. 1 (1) (b) CLNI orientiert, die solche Kleinfahrzeuge erfasst.

285 Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 16; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a.

286 Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 20; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 22.

287 Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6a.

288 BGH 27.5.2015 IV ZR 292/13 RdTW 2015 248.

289 Prölss/Martin/Koller Ziff. 1 AVB Flusskasko Rn. 5.

290 So etwa durch Ziff. 1.1 AVB Flusskasko.

griff navigieren, sogenannte **autonome Schiffe**. Die im Rahmen von § 130 verwendete Definition des Schiffbegriffs (Rn. 83) stellt nicht auf Besatzungen oder Führung des Schiffs durch Menschen ab. Wie auch im See- und Binnenschiffahrtsrecht ist deshalb davon auszugehen, dass auch Schiffe ohne Besatzung, sei es autonom fahrende Schiffe, sei es von Land aus ferngesteuerte Schiffe, Schiffe im Sinne des § 130 sind.²⁹¹ Probleme stellen sich, besonders bei autonomen Schiffen im Schiffahrtsrecht nicht beim Schiffsbegriff, sondern z.B. bei der Verschuldensfrage im Rahmen des Rechts des Schiffszusammenstoßes.²⁹² Zwar geht das VVG wohl davon aus, dass Binnenschiffe Besatzungen haben, wie sich aus dem Haftungsprivileg des § 137 Abs. 2 ergibt. Das rechtfertigt es aber nicht, Schiffe ohne Besatzung nicht als Schiffe zu verstehen. Es stellt sich allein die Frage, wie bei autonomen Schiffen mit der Herbeiführung des Versicherungsfalles umzugehen ist, wenn ein autonomes Schiff aufgrund eines Fehlers in der Software einen Schaden erleidet, und ob sich der VN im Falle eines Schadens aufgrund eines Fehlers desjenigen, der das Schiff fernsteuert, auf das Haftungsprivileg des § 137 Abs. 2 berufen kann, weil insoweit diese Personen einer Schiffsbesatzung gleichzustellen sind (dazu § 137 Rn. 18).

c) Binnenschiffe und Seeschiffe. Das Abgrenzungsmerkmal des § 130 Abs. 2 ist nicht die Versicherung von Binnenschiffen, sondern die Versicherung gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt. Erfasst wird deshalb jedes Schiff, das diesen Gefahren ausgesetzt ist, also nicht nur Binnenschiffe,²⁹³ weshalb die Abgrenzung von See- und Binnenschiff²⁹⁴ für die Anwendbarkeit von § 130 ff. nicht von Bedeutung ist.²⁹⁵ Auch die Versicherung eines nur auf Binnengewässern eingesetzten Seeschiffes unterfällt damit § 130 ff. Dabei geht es nicht um den tatsächlichen Einsatz, sondern um den beabsichtigten Einsatz. Nur wenn ausschließlich Binnengewässerfahrt beabsichtigt war, sind § 130 ff. anwendbar. Wenn Seefahrt nicht ausgeschlossen war, liegt Mischform vor, die der Seeverversicherung unterliegt (Rn. 14).

d) Sportboote und Yachten. Soweit es um die Versicherung auf Binnengewässern geht, unterfallen **Sportboote und Yachten**, wenn sie dem obigen Schiffsbegriff entsprechen, begrifflich dem § 130.²⁹⁶ Für die Versicherung seegängiger Großyachten, die auch auf Binnengewässern eingesetzt werden, gelten die Grundsätze der Rn. 16 ff. Das LG Hamburg hat die Yacht-Kasko-Versicherung noch zu den Großrisiken gezählt,²⁹⁷ das OLG Köln den damaligen § 61 VVG a.F. (jetzt § 81) angewendet, ohne auf das Kapitel 3 einzugehen.²⁹⁸ Das OLG Hamm wiederum prüft § 138, hält damit offenbar Kapitel 3 für anwendbar, prüft für die Herbeiführung des Versicherungsfalles aber nicht § 137, sondern § 81.²⁹⁹ Ebenso, ohne Erörterung,³⁰⁰ das LG Brandenburg und das LG Flensburg.³⁰¹ Der BGH behandelt die Wassersportkaskoversicherung als Transportversicherung,³⁰² hat aber spä-

²⁹¹ MüKoHGB/Steingröver § 570 Rn. 7; BeckOGK-HGB/Steinmann § 570 Rn. 35; Etzkorn Der Schiffszusammenstoß unter Beteiligung autonom fahrender Schiffe, Diss. Hamburg 2022, 94 f.; Ramming RdTW 2017 286; Schwampe 55. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2017, 275 ff.; trotz Kritik am Schiffsbegriff des BGH auch Daum/Boesch RdTW 2018 41.

²⁹² Oetker/Paschke § 570 Rn. 2.

²⁹³ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 19; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 10; BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 15.

²⁹⁴ MAH Versicherungsrecht/Gercke/Gerhard § 11 Rn. 124.

²⁹⁵ Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 20.

²⁹⁶ Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 20a; Hora/Schubach/Gercke/Gerhard MAH⁵ § 11 Rn. 2.

²⁹⁷ LG Hamburg 28.2.2005 415 O 167/03 NJOZ 2006, 197 = BeckRS 2005, 12739.

²⁹⁸ OLG Köln 12.10.2010 9 U 84/10 VersR 2011, 1051.

²⁹⁹ OLG Hamm 20.5.2015 20 U 234/11 VersR 2016, 527.

³⁰⁰ LG Brandenburg 14.4.2021 3 O 537/19 VersR 2021 1293.

³⁰¹ LG Flensburg 1.3.2019 4 O 119/11 RuS 2020 213.

³⁰² BGH 21.2.1974 II ZR 169/72 VersR 1974 589; BGH 21.12.1981 II ZR 76/81 VersR 1982 381; BGH 4.12.2000 II ZR 293/99 VersR 2001 457; ebenso Enge/Schwampe 349; Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 321.

ter abgeschwächt, dass sie „zwar zur Transportversicherung zählen könnte ..., jedenfalls aber auch den Charakter einer Sachversicherung hat“.³⁰³ Es ging dort aber um die Zulässigkeit der Neuwertversicherung, nicht um die Anwendbarkeit des Kapitels 3 auf die Yachtversicherung. Im neueren Schrifttum wird überwiegend auf den „durchschnittlichen Nutzer“ einer Wassersportkaskoversicherung abgestellt, dieser als „Verbraucher“ betrachtet und mit diesem Argument die Anwendbarkeit der §§ 130 ff. verneint; zudem wird aus Verbraucherschutzerwägungen dafür plädiert, die Versicherung privat benutzter Wassersportfahrzeuge aus dem Anwendungsbereich nicht nur des § 210 herauszunehmen, sie also nicht also Großrisiko zu behandeln und damit die Anwendbarkeit der halbzwingenden Normen des VVG sicherzustellen.³⁰⁴ Zum Teil wird schlicht behauptet, die Wassersportkaskoversicherung sei keine Transportversicherung, sondern (reine) Sachversicherung.³⁰⁵ Zu Einzelheiten siehe die Erläuterungen zu § 210 und zu den AVB Wassersportfahrzeuge 2008. Die Bedeutung der Frage ist allerdings zurückgegangen, nachdem, wie von Ehlers schon direkt nach Inkrafttreten der Reform vermutet,³⁰⁶ die AVB der Wassersportversicherung das Alles-oder-Nichts-Prinzip aufgegeben haben.

88 Die Schiffseigenschaft von **Flößen und Pontons** wird zum Teil pauschal bestritten.³⁰⁷ Hier muss man aber differenzieren. Flößen fehlt es an dem geforderten Hohlraum.³⁰⁸ Pontons dagegen haben sehr wohl Hohlräume. Diese sind zwar regelmäßig nicht für den Transport von Ladung vorgesehen, sondern zum Ballasten/Trimmen des Pontons. Aufnahme der Ladung in Hohlräume ist indessen auch kein Bestandteil des Schiffsbegriffs. Pontons sind deshalb Schiffe.³⁰⁹

89 Wie auch anderweitig in § 130 bedeutet der Umstand, dass unter einem Versicherungsvertrag etwas versichert wird, was nicht den Schiffsbegriff des § 130 erfüllt, nicht, dass kein Versicherungsschutz bestünde. Die Parteien sind frei, über derartige Fahrzeuge oder Gegenstände Versicherungsverträge abzuschließen. Nur unterfallen diese Verträge dann nicht den §§ 130 ff., sodass es bei den allgemeinen Bestimmungen des VVG verbleibt.

90 Der Begriff des Schiffs ist nicht der Parteivereinbarung zugänglich ist. So jetzt auch *Koller*,³¹⁰ der noch in der Vorauflage meinte, dass die übereinstimmende Einordnung im Versicherungsvertrag Vorrang habe.³¹¹ So etwa in Ziff. 1.2 AVB Flussskasko: „*Einem Schiff sind gleichzusetzen: Baggereifahrzeuge, Krane, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen und Geräte ähnlicher Art*“, wobei einige der genannten Gegenstände durchaus den Schiffsbegriff erfüllen können. Der Auffassung, dass auf diesem Wege durch Parteivereinbarung der Schiffsbegriff erweitert werden kann, ist nicht zu folgen. Die Einordnung als Schiff ist maßgeblich für die Anwendbarkeit der §§ 130 ff. wie auch, über die Anlage 1 (Einteilung der Risiken nach Sparten) zum VAG, des § 210. Den Schiffsbegriff der Parteivereinbarung öffnen, würde bedeuten, den Anwendungsbereich der §§ 130 ff., 210 zu erweitern. Das ist insoweit problematisch, als die §§ 130 ff. von den allgemeinen Vorschriften des VVG abweichen und sich dabei über die dort teilweise geltende (halb-)zwingende Wirkung hinwegsetzen. So etwa im Falle der Verletzung der vorvertraglichen Anzeigepflicht, bei der § 131 von § 19 abweicht. Handelt es sich bei dem versicherten Gegenstand nicht um ein Schiff, ist § 19 wegen § 32 nicht abänderbar. Entsprechendes gilt für § 210. Was nicht dem Schiffsbegriff der Anlage Teil zum VAG entspricht, ist nicht Großrisiko und deshalb

303 BGH 8.2.1988 II ZR 210/87 VersR 1988 463.

304 *Bremke/Gerhard* TranspR 2009 15; Thume/Schwampe/*Gerhard*⁴ AVB Wassersportfahrzeuge 2008/2021 Rn. 2; *Gerhard* TranspR 2007 459; Prölss/Martin/*Klimke* § 210 Rn. 5; Prölss/Martin/*Knappmann* Vorbem. AVB Wassersportfahrzeuge Rn. 2; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/*Pisani* § 130 Rn. 24b; a.A. LG Hamburg 28.2.2005 IPRspr 2005 Nr. 28, 68, 70; Flach TranspR 2008 60; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/*Pisani* § 130 Rn. 22a; HK-VVG/*Harms* § 130 Rn. 15.

305 MAH Versicherungsrecht/*Gercke/Gerhard* § 11 Rn. 1.

306 *Ehlers* TranspR 2007 5, 11; Einzelheiten bei Bruck/Möller/*Raab* Ziff. 12 AVB Wassersportfahrzeuge.

307 Berliner Kommentar/*Dallmayr* § 129 Rn. 16; Langheid/Wandt/*Kollatz* § 130 Rn. 20; Prölss/Martin/*Koller* § 130 Rn. 6a; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/*Pisani* § 130 Rn. 22.

308 *Ramming* Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht (2009) Rn. 7.

309 So auch *Ramming* Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht (2009) Rn. 11.

310 Prölss/Martin/*Koller* § 130 Rn. 6a und Ziff. 1 AVB Flussskasko Rn. 4.

311 Prölss/Martin/*Koller*³⁰ § 130 Rn. 5.

auch dort nicht über § 210 von den Beschränkungen der Vertragsfreiheit ausgenommen.³¹² Diesen Schutz können die Parteien nicht durch Vereinbarung beseitigen, dass ein Gegenstand, der nicht Schiff im, Sinne des Gesetzes ist, unter dem Vertrag als solcher behandelt werden soll.

3. Haftpflichtversicherungsannex

Nach Abs. 3 Satz 2 „haftet (der VR) auch für den Schaden, den der VN 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“. Dies entspricht im Wesentlichen § 129 Abs. 2 Satz 2 a.F., der sich aber nur auf den Zusammenstoß von Schiffen beschränkte, während jetzt eine Erweiterung auf den Zusammenstoß auch mit festen oder schwimmenden Gegenständen erstreckt. Die hierdurch gewährte Versicherung ist echte **Haftpflichtversicherung**.³¹³ Richtig ist sicherlich, dass diese Haftpflichtversicherung deshalb in der Transportversicherung, und nicht der Haftpflichtversicherung, mit geregelt ist, weil der Gesetzgeber nicht die Einheit der Transportversicherung gefährden wollte.³¹⁴ Hauptgrund ist aber die Historie: das Kollisionshaftpflichtrisiko ist seit jeher, und zwar schon lange vor Erlass des VVG im Jahre 1908, Bestandteil der Schiffskaskoversicherung gewesen. Nicht nur Seeversicherungsrecht des HGB³¹⁵ und des ADHGB³¹⁶ sahen dies so vor. *Zeller*³¹⁷ verortet es schon in der Hamburger Assecuranz- und Havereyordnung von 1731.

a) Anwendbares Recht. Obwohl es sich unstreitig um Haftpflichtversicherung handelt, ist ebenso unstreitig, dass nicht die Vorschriften zur Haftpflichtversicherung gem. § 100 ff. zur Anwendung kommen, sondern ausschließlich die Vorschriften zur Transportversicherung gem. § 130 ff.³¹⁸ Die Klauselpraxis ist deshalb nicht gehindert, diese Haftpflichtversicherung anders auszugestalten, als die §§ 100 ff. dies vorschreiben. Vertraglich muss also nicht Freistellung gem. § 100 gewährt werden. Vielmehr kann auch vorgesehen werden, dass der VR nur ersetzt, was der VN entweder bereits ersetzt hat, oder zu ersetzen verpflichtet ist. Die Versicherung muss nicht Kosten des Rechtsschutzes nach § 101 umfassen. Obwohl die Versicherung sachlich Betriebshaftpflichtversicherung i.S.v. § 102 ist, sind Betriebsangehörige, insbesondere der Schiffsführer, nicht mitversichert.³¹⁹ Entgegen § 105 dürfen AVB Anerkennungsverbote enthalten; sie dürften es allerdings ohnehin deshalb, weil die Schiffshaftpflichtversicherung gem. Ziff. 12 der Anlage Teil A zum VAG die Binnensee- und Flussschiffahrtshaftpflichtversicherung Großrisiko im Sinne von § 209 ist und deshalb von der Beschränkung des § 105 befreit wäre.³²⁰

312 Unklar *Ehlers* TranspR 2007 5, 11, der meint, man könne das Großschadenprivileg des § 210 jedenfalls dann anwenden, wenn das Fluskkaskorisiko von Schiffen im Vordergrund stehe.

313 RGZ 19.3.1903 VI. 337/02 59 158; inzident OLG Stuttgart 29.3.2017 3 U 189/16 RdTW 2017 266; Berliner Kommentar/*Dallmayr* § 129 Rn. 15; ebenso *Prölss/Martin/Koller* Ziff. 4 AVB Fluskkasko Rn. 1; *Thume/Schwampe/Gerhard*⁴ AVB Fluskkasko Ziff. 4 Rn. 1; ebenso *Thume/Schwampe/Schwampe*⁴ DTV-Kaskokl. Ziff. 34 Rn. 3 ff. für die Ersatz-an-Dritte Klausel der Seekaskoversicherung.

314 *Langheid/Rixecker* § 130 Rn. 18.

315 §§ 820, 821 HGB a.F.

316 § 824 Nr. 7 ADHGB.

317 *Zeller* Die Deckung von Haftpflicht-Risiken im Rahmen der Seekasko-Versicherung (1987) 9 ff., 15.

318 Begr. BTDrucks. 16/3945 S. 92; BGH 18.5.2011 IV ZR 165/09 VersR 2011 1048; OLG Karlsruhe 27.6.1996 12 U 313/94 VersR 1997 737; *Brunn* Erläuterungen 38; *Looschelders/Pohlmann/Paffenholz* § 130 Rn. 15; *Langheid/Wandt/Kollatz* § 130 Rn. 22; *Prölss/Martin/Koller* § 130 Rn. 6b; *Langheid/Rixecker* § 130 Rn. 13; *Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein*⁴ § 130 Rn. 29.

319 *Prölss/Martin/Koller* Ziff. 4 AVB Fluskkasko Rn. 2.

320 *Prölss/Martin/Lücke* § 105 Rn. 3; nach *Bruck/Möller/R. Koch* § 105 Rn. 22 scheidet die Abbedingung an § 307 Abs. 2 BGB.

- 93 Die Darstellung der Gesetzesbegründung, Kollisionshaftpflicht sei nur zusammen mit der Versicherung des Kaskos selbst versicherbar,³²¹ ist nicht richtig. Zwar geht das Gesetz davon aus, dass der VR „auch“ für Ersatz an Dritte haftet. Das scheint die Versicherung des Kaskos nach Absatz 2 Satz 1 vorauszusetzen. Die gesamte Vorschrift ist aber ohnehin nicht zwingend (Rn. 135), kann also in jeder Weise abgeändert werden. Im Rahmen der Vertragsfreiheit können die Parteien deshalb sehr wohl unter Abbedingung des Kaskoschutzes nach Absatz 1 Satz 1 insolziert die Versicherung des Kollisionshaftpflichttrisikos nach Absatz 2 Satz 2 vereinbaren. Auch diese Versicherung würde allein den §§ 130 ff. unterliegen.³²² In der Praxis kommen solche isolierten Versicherungen jedoch nicht vor; die den Markt beherrschenden Kaskoversicherungsbedingungen schließen das Kollisionsrisiko mit ein (Ziff. 4 AVB Flusskaskoversicherung 2008/2013).
- 94 Deckt eine Versicherung zusammen mit den in Absatz 2 genannten auch **andere Haftpflichtrisiken**, können diese zwar immer noch Bestandteil einer Transportversicherung sein,³²³ für sie sollen nach allgemeiner Meinung dann aber die §§ 100 ff. gelten.³²⁴ Diese Meinung kann sich auf die Gesetzesbegründung stützen: „Im Übrigen kann aber die Haftpflicht gegenüber Dritten aus Schiffsunfällen nicht als Transportversicherung gedeckt werden.“ Dies war auch schon vor der VVG-Reform der Fall, wurde aber von Praxis und Rechtsprechung zumindest insoweit außer Acht gelassen, als die Versicherung der Haftung aus dem Zusammenstoß mit festen und schwimmenden Gegenständen (anderen als Schiffen) nicht nach den §§ 149 ff. a.F. behandelt wurde, obwohl sie seit langem Deckungsbestandteil der marktbeherrschenden AVB Flusskasko war.³²⁵ Wie sich die Verfechter einer Anwendbarkeit der §§ 100 ff. diese im Einzelnen vorstellen, wird leider nicht ausgeführt. Die Problematik liegt weniger in der Frage, ob die §§ 100 ff. neben den § 130 ff. anwendbar sind. Eine parallele Anwendung wird regelmäßig keine Probleme bereiten, denn die Regelungsbereiche der §§ 100 ff. und der § 130 überschneiden sich praktisch nicht. Werden jedoch die §§ 130 ff. verdrängt, soweit der Versicherungsvertrag zusätzliche Haftungsrisiken deckt, stellt sich die Frage, ob die Verdrängung nur für die zusätzlich vereinbarten Risiken gilt, für den gesamten Haftpflichtteil, also auch für den in Abs. 2 Satz 2 geregelten Ersatz-an-Dritte, oder gar für den ganzen Vertrag. Letzteres wird kaum jemand befürworten, denn die Anwendung von Haftpflichtvorschriften auf die Deckung von Sacherhaltungsinteressen macht keinen Sinn. Diese Antwort löst die Probleme aber nicht, sie schafft sie erst. Denn sie führt dazu, dass der Kaskoteil der Deckung weiterhin den §§ 130 ff. unterliegt, der Haftpflichtteil den §§ 100 ff. Die besondere Bedeutung dieser Aussage liegt dann darin, dass auf den Haftpflichtteil nicht § 132 (Verletzung der Anzeigepflicht), § 133 (Gefähränderung), § 135 (Aufwendungsersatz), § 137 (Herbeiführung des Versicherungsfalls), § 138 (Haftungsausschluss bei Schiffen) § 140 (Veräußerung des versicherten Schiffes) und § 141 (Befreiung durch Zahlung der Versicherungssumme) zur Anwendung kommen, für den Kaskoteil aber sehr wohl. Das führt zu nicht auflösbaren Widersprüchen, etwa dergestalt, dass ein und dieselbe Gefähränderung wegen § 132 unter dem Kaskoteil der Deckung erlaubt wäre und nur zu einer Mehrprämie führt, im Haftpflichtteil dagegen gem. § 23 Abs. 1 nicht gestattet wäre und den VR nach § 24 zur Kündigung berechtigen würde. Noch viel problematischer wären Fälle der Verletzung der vorvertraglichen Anzeigepflichtverletzung. Im Haftpflichtbereich gälte § 19 Abs. 2 mit der Folge des Rücktrittsrechts des VR, im Kaskoteil dagegen § 131, der das Rücktritts-

321 Begr. BTDrucks. 16/3945 S. 92.

322 A.A. aber ohne Begründung Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 22; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 23.

323 Insbesondere bezeichnet Teil B. lit. b) der Anlage zum VAG auch die nach Teil A. Ziff. 12 der Anlage zum VAG genommene Versicherung gegen „Haftpflicht aller Art (einschließlich derjenigen des Frachtführers), die sich aus der Verwendung von Flusschiffen, Binnenseeschiffen und Seeschiffen ergibt“ als „See- und Transportversicherung“.

324 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 15; Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 22; Langheid/Rixecker § 130 Rn. 18; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 24a; BeckOK-VVG/Geissler § 130 Rn. 19; Pröls/Martin/Koller § 130 Rn. 6b.

325 Siehe Ziff. 4.1 AVB Flusskasko 1984; BGH 18.5.2011 IV ZR 165/09 VersR 2011 1048 wendet § 132 a.F. ausdrücklich auf die über § 129 a.F. hinausgehende Versicherung der Haftung wegen Zusammenstoßes mit festen Gegenständen (dort: Schleusentor) an.

recht ausschließt und lediglich Leistungsfreiheit gewährt. Der Rücktritt kann jedoch nur einheitlich gehandhabt werden, schon deshalb, weil nach der Gesetzesbegründung (allerdings unrichtigerweise) die Auffassung vertreten wird, dass das Haftpflichtrisiko nicht isoliert versichert werden kann. Würde man einen Teilrücktritt für möglich halten, käme es zu einer Situation, in der der Vertrag hinsichtlich des Kaskoteils aufrechterhalten, hinsichtlich des Haftpflichtteils rückabgewickelt werden müsste – mit der Folge, dass der VN, wegen des gemäß Gesetzesbegründung (unberechtigt) nicht isoliert zu nehmenden Haftpflichtversicherungsschutzes, ohne die Möglichkeit anderweitiger Eindeckung der Haftpflicht dastünde. Richtigerweise kann es deshalb nicht zu einer Verdrängung der §§ 130 ff. kommen, sondern nur zu ihrer Ergänzung durch die §§ 100 ff. Die für die Schiffsversicherung oben angesprochenen Sonderregelungen behalten auch für die Teile der Versicherung Anwendung, die ergänzend §§ 100 ff. unterliegen.³²⁶ Soweit die §§ 130 ff. Sonderregelungen gegenüber den §§ 1–87 enthalten, kommt die Anwendung Letzterer auch nicht für den Haftpflichtteil der Deckung in Betracht, der den § 100 ff. unterliegt.³²⁷

Im Übrigen muss auch hier der auch anderweitig angewendete (oben Rn. 16) Grundsatz gelten, dass allein die §§ 130 ff., nicht auch ergänzend die §§ 100 ff. anwendbar sind, wo der vom Gesetz beschriebene Deckungsbereich nur unwesentlich erweitert wird. Dies ist schon jetzt so und war es auch vor der VVG-Reform durch die marktüblichen AVB Flussskasko der Fall gewesen. Diese sehen in Ziff. 7 nicht nur Deckung für Haftung aus Zusammenstoß vor, sondern – weitergehend³²⁸ – für Haftung „durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr“ vor. Dadurch werden z.B. sog. Schwellenschäden erfasst, die ein Schiff durch zu schnelle Vorbeifahrt verursacht und die nicht unter den Anwendungsbereich des § 130 fallen. Ebenfalls über § 130 hinaus geht die Deckung für Wrackbeseitigungskosten nach Ziff. 7 AVB Flussskasko. Diese Deckungserweiterungen sind aber nicht so beträchtlich, dass sie den Kern der durch § 130 Abs. 2 Satz 2 gegebenen Deckung so verändern, dass diese Deckungsanteile (zusätzlich) den §§ 100 ff. unterfallen würden.

Soweit für Binnenschifffahrt eine Haftpflichtversicherungspflicht besteht, gelten die Vorschriften über die Pflichtversicherung; § 113 ff.³²⁹ 96

b) Zusammenstoß mit Schiffen oder festen oder schwimmenden Gegenständen. Nicht jede Haftung, der der VN aus dem Betrieb des Schiffes ausgesetzt ist, fällt unter den Versicherungsschutz. Die Allgefahrendeckung beschränkt sich auf die Versicherung des Schiffskaskos nach § 130 Abs. 2 Satz 1. Für den Haftpflichtannex des § 130 Abs. 1 Satz 2 gilt Spezialität der versicherten Gefahren.³³⁰ Versichert ist nur die Haftpflicht, die das Gesetz selbst benennt, sondern nur solche aus Zusammenstoß. Das Gesetz unterscheidet zwischen Zusammenstoß mit einem Schiff (zum Begriff des Schiffes siehe oben Rn. 83) und einem Zusammenstoß mit festen oder schwimmenden (anderen) Gegenständen. Die nach § 129 a.F. für den Haftpflichtannex noch maßgebliche Frage, ob das versicherte Schiff mit einem Schiff zusammengestoßen ist, oder mit einem anderen Gegenstand, ist nach der Reform mithin nicht mehr von Bedeutung. Damit folgt das Gesetz jetzt dem Marktstandard der AVB Flussskasko,³³¹ der seinerseits der Ersatz-an-Dritte in der Seekaskoversicherung³³² nachgebildet ist. Deshalb ist es entgegen *Kollatz*³³³ auch ohne Bedeutung, dass § 92 Abs. 3 97

³²⁶ Unklar Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6b, der sich zwar auf den Verf. bezieht, aber ausführt, dass eine Kombination mit einer Deckung anderer Haftpflichtrisiken insoweit grds. zur Anwendung der §§ 100 ff. nach Regeln des gemischten Vertrages führe.

³²⁷ Anders Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6b, der aber die oben erörterten Probleme nicht beleuchtet.

³²⁸ Thume/Schwampe/Gerhard⁴ AVB Flussskasko Ziff. 4.1 Rn. 7.

³²⁹ BTDrucks. 16/3945 S. 92; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 15.

³³⁰ OLG Stuttgart 29.3.2017 3 U 189/16 RdTW 2017 266.

³³¹ Ziff. 4 AVB Flussskasko.

³³² Ziff. 34 DTV Kaskoklauseln; Ziff. 65 DTV-ADS 2009.

³³³ Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 23.

BSchG zu Schiffen auch Kleinfahrzeuge und bewegliche Teile von Schiffbrücken zählt. Deshalb ist die Rechtsprechung zur Frage, ob Zusammenstoß mit dem Ankerdraht eines anderen Schiffes ein Zusammenstoß zwischen Schiffen ist,³³⁴ heute ebenso wenig relevant wie die Rechtsprechung, dass es nicht erforderlich ist, dass sich beide Schiffe in Bewegung befinden.³³⁵ Das ist ohne Weiteres einsichtig für das anfahrende Schiff. Aber es handelt sich natürlich auch für das angefahrene Schiff um einen Zusammenstoß. Wird gegen den Eigner des angefahrenen Schiffes ein Schadenersatzanspruch erhoben (z.B. mit der Begründung, das Schiff habe an der fraglichen Stelle nicht liegen dürfen), unterfällt ein solcher Anspruch der Bestimmung.

98 Ein **Zusammenstoß** erfordert Kontakt zwischen dem versicherten Schiff und dem anderen Schiff oder Gegenstand.³³⁶ Deshalb ist die in §§ 92 Abs. 2 BSchG, 572 HGB geregelte sog. Fernschädigung vom Gesetz nicht erfasst.

99 Das Gesetz selbst schränkt die Deckung für Haftung aus Zusammenstoß nicht ein. Erfasst würde also auch vertragliche Haftung in Zusammenhang mit einem Zusammenstoß. Die AVB Flusskasko, ebenso die weithin auch für die Kaskoversicherung von Binnenschiffen vereinbarten DTV Kaskoklauseln gewähren Versicherungsschutz aber nur für gesetzliche Schadenersatzansprüche im Hinblick auf Sachschäden, die der Bewegung des Schiffes oder durch navigatorische Maßnahmen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind. Unter solchen Bedingungen sind Haftpflichten, die sich allein auf Vertrag gründen, nicht gedeckt.³³⁷

100 **c) Dritter.** Die Haftung muss **gegenüber einem Dritten** bestehen. Ein Dritter ist jeder, der nicht am Versicherungsverhältnis beteiligt ist,³³⁸ wobei es insoweit nicht um die Einbeziehung in den Vertrag geht, sondern um den Träger des versicherten Interesses. Das ist auch dann gegeben, wenn zwei unter dem gleichen Versicherungsvertrag versicherte Schiffe verschiedener Eigner zusammenstoßen.³³⁹ Es ist aber nicht gegeben beim Zusammenstoß von zwei Schiffen des gleichen Eigners³⁴⁰ oder beim Anstoß des Schiffes des VN gegen eine VN-eigene Entladeanlage. Die aus der Seeversicherung bekannte sog. Schwesterschiffsklausel³⁴¹ ist in der Binnenversicherung nicht üblich.³⁴² Ziff. 4.9 AVB Flusskasko bestimmt vielmehr, dass im Falle des Zusammenstoßes zweier Schiffe desselben VN der VN „bzw. dessen VR“ den Schaden selbst zu tragen hat.³⁴³ Die Bestimmung ist einerseits unzureichend, andererseits überflüssig, allenfalls Klarstellung. Unzureichend ist sie deshalb, weil sie nur auf den VN abstellt und damit zwei Schiffe desselben Versicherten nicht erfasst. Überflüssig ist sie deshalb, weil ohnehin niemand Ansprüche gegen sich selbst haben kann (§ 194 BGB), und Ansprüche, die nicht bestehen, auch nicht auf einen VR übergegangen sein können. Es gilt keine wirtschaftliche, sondern eine formalrechtliche Betrachtung. Ein Schiff eines

334 OLG Hamburg 22.12.1988 6 U 183/88 VersR 1989 721; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6b.

335 OLG Hamburg 6.1.1977 6 U 100/76 VersR 1977 813; Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6b; missverständlich Berliner Kommentar/Dallmayr § 139 Rn. 18, der ausführt, dass „die Schiffe“ nicht in Bewegung sein müssen. Liegen beide Schiffe still, kann es nicht zu einem Zusammenstoß kommen.

336 Langheid/Wandt/Kollatz § 130 Rn. 21; v. Waldstein/Holland § 92 Rn. 11.

337 Siehe etwa OLG Stuttgart 29.3.2017 3 U 189/16 VersR 2017 1202.

338 Prölss/Martin/Voit/Knappmann § 129 a.F. Rn. 18; Ritter/Abraham § 78 ADS, Anm. 9; Schwampe Seekaskoversicherung Klausel 34 Rn. 21; Zeller Die Deckung von Haftpflicht-Risiken im Rahmen der Seekasko-Versicherung (1987) 336; Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 335.

339 Schwampe Seekaskoversicherung Klausel 34 Rn. 21; Schwampe Seeschiffsversicherung Ziff. 65 Rn. 25.

340 Berliner Kommentar/Dallmayr § 129 Rn. 20.

341 Vgl. Ziff. 34.10 DTV Kaskoklausel, dazu Schwampe Seekaskoversicherung Klausel 34 Rn. 21 und Thume/Schwampe/Schwampe⁴ DTV Kaskokl. Ziff. 34.10 Rn. 1 ff. Ziff. 66 DTV-ADS 2009, dazu Schwampe Seeschiffsversicherung Ziff. 66 Rn. 1 ff.

342 Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 6b.

343 Erläuterungen dazu bei Bruck/Möller/Hartenstein Ziff. 4 AVB Flusskasko 1992/2008 Rn. 20.

Dritten liegt auch dann vor, wenn zwei im Eigentum jeweils einer separaten Gesellschaft stehende Schiffe kollidieren, deren Gesellschafter identisch sind.

Die in der Praxis weit verbreiteten AVB Flusskasko gehen noch weiter und verzichten auf das Erfordernis eines Zusammenstoßes. Hier genügt, dass der Schaden durch **unmittelbare navigatorische Maßnahmen** im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden ist.³⁴⁴ **101**

d) Geschützte Person. Geschützt wird nur der VN, bei Versicherung für fremde Rechnung der Versicherte. Wird die Versicherung durch den **Ausrüster** genommen, ist nur das Risiko des Ausrüsters gedeckt. Zwar kann eine Haftung des Eigners mitversichert werden, sodass die Versicherung insoweit zur Versicherung für fremde Rechnung wird; es bedarf dafür aber der vertraglichen Vereinbarung.³⁴⁵ **102**

e) Zu ersetzender Schaden. Nach dem Gesetzeswortlaut haftet der VR für jeden vom VN zu ersetzenden Schaden, also sowohl Sachschaden, Vermögensfolgeschäden von Sachschäden, reine Vermögensschäden und Personenschäden. Die marktüblichen AVB Flusskasko schränken dies auf eine Deckung der Haftung für Sachschäden ein, wozu aber die aus dem Sachschaden folgenden Vermögensschäden³⁴⁶ gehören. Ziff. 4.7 und 4.8 AVB Flusskasko schließen die Deckung der Haftung für das Freiwerden von flüssigen oder gasförmigen Stoffen, Chemikalien und sonstige gefährliche Güter aus (es sei denn, diese Schäden sind als nächste Folge eines Zusammenstoßes des versicherten Schiffes mit einem anderen Schiff an diesem oder den darauf befindlichen Sachen eingetreten), wegen Umweltschäden und für Verlust oder Beschädigung von Sachen, die sich an Bord des versicherten Schiffes befinden aus. **103**

f) Haftungsbeschränkung. Besondere Bedeutung hat im Binnenschiffrechts die Möglichkeit des Eigners, eine Haftungsbeschränkung nach §§ 4 ff. BSchG oder den Vorschriften des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) vom 4. November 1988³⁴⁷ in Anspruch zu nehmen. Das Verfahren regelt das Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschiffahrt vom 25. Juli 1986 (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung, SVertO)³⁴⁸ Die Haftungsbeschränkung wird bewirkt entweder durch Erhebung einer Einrede oder durch Errichtung eines Haftungsfonds (§ 5d Abs. 2 und 3 BSchG, Art. 10 f. CLNI). Die Einrede hat der VN gegebenenfalls in Erfüllung seiner Schadenminderungsobliegenheit gem. § 82 Abs. 1 zu erheben; allerdings bestimmt Ziff. 4.4 der marktüblichen AVB Flusskasko, dass der VR den Rechtsstreit im Namen des VN führt. Reicht eine bloße Einrede nicht aus, weil der VN von mehreren Geschädigten in verschiedenen Prozessen in Anspruch genommen wird, sodass ein Haftungsfonds zu errichten **104**

344 Näher Bruck/Möller/Hartenstein Ziff. 4 AVB Flusskasko Rn. 8; siehe auch OLG Stuttgart 29.3.2017 3 U 189/16 VersR 2017 1202; zur unterschiedlichen Behandlung in der Seekaskoversicherung, bei der auch die bloße Bewegung des Schiffes ausreicht, siehe Thume/Schwampe/Schwampe⁴ DTV-Kaskokl. Ziff. 34. Rn. 7 und Schwampe Seeschiffsversicherung Ziff. 65 Rn. 27 ff.

345 Anders Thume/Schwampe/Gerhard⁴ AVB Flusskasko Ziff. 4.1 Rn. 2.

346 BGH 18.4.2012 IV ZR 283/11 VersR 2012 852; Brunn 39; Pröls/Martin/Koller Ziff. 4 AVB Flusskasko Rn. 1; für die insoweit wortgleiche Seekaskoversicherung ebenso Thume/Schwampe/Schwampe⁴ DTV Kaskokl. Ziff. 34.1 Rn. 3 und Schwampe Seeschiffsversicherung Ziff. 65 Rn. 13.

347 BGBl. 1998 II S. 1643.

348 BGBl. I S. 530; 2000 I S. 149.

ist, steht dem VN in Höhe des zu errichtenden Haftungsfonds (aber immer beschränkt auf die Versicherungssumme)³⁴⁹ ein Vorschussanspruch nach § 83 Abs. 1 Satz 2 zu.

105 g) Maßgebliches Haftungsrecht. Die meisten Kommentierungen sprechen als Haftungsrecht nur deutsche Vorschriften wie §§ 735 HGB a.F. (jetzt § 570 ff.) i.V.m. § 92 BSchG oder internationale Abkommen an.³⁵⁰ Die Deckung beschränkt sich aber weder auf deutsches Haftungsrecht (einschließlich von Deutschland ratifizierter internationaler Übereinkommen), noch ist gesagt, dass deutsches Haftungsrecht überhaupt eine Rolle spielt. Maßgeblich ist nämlich das nach dem internationalen Privatrecht anwendbare Haftungsrecht.³⁵¹ Eine Beschränkung auf **gesetzliche Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts** sieht das Gesetz nicht vor.³⁵² Erfasst wird mithin auch die Haftung nach anderen gesetzlichen als privatrechtlichen Grundlagen. Anders als die marktüblichen AVB Fluskkasko in Ziff. 4.1 erfasst das Gesetz auch die Haftung auf vertraglicher Grundlage, die z.B. in Betracht kommt, wenn ein Schiff aufgrund eines Vertragsverhältnisses eine Lade- oder Entladeanlage nutzt und diese dabei durch Anstoß beschädigt.

106 h) Prozesskosten. Obwohl die Kaskoversicherung im Hinblick auf Ersatz an Dritte Haftpflichtversicherung ist (Rn. 91), ist Rechtsschutz, anders als nach § 101 nicht Hauptleistung,³⁵³ Prozesskosten sind deshalb allein als Aufwendungsersatz nach § 82 gedeckt, wenn die dortigen Voraussetzungen erfüllt sind.³⁵⁴ Sind sie es, werden die Prozesskosten gem. § 135 auch über die Versicherungssumme hinaus ersetzt, sofern der VR nicht von seinem Abandonrecht gem. § 141 Gebrauch gemacht hat.

107 i) Versicherungssumme. Kapitel 3 enthält keine Sonderbestimmung zur Versicherungssumme. Die Leistungspflicht des VR ist deshalb (auch nach Wegfall des § 50 a.F.)³⁵⁵ durch die Versicherungssumme begrenzt, sodass dem VN nach der Gesetzeslage die Versicherungssumme für seinen eigenen Kaskoschaden und seine Haftung gegenüber Dritten nur einmal zur Verfügung steht. Dies entspricht der früheren Gestaltung in der Seekaskoversicherung nach §§ 78, 37 ADS. Im Falle eines Totalverlustes des versicherten Schiffes bleibt dann für den VN ein Teil des versicherten Sacherhaltungsinteresses oder ein Teil des versicherten Haftpflichtinteresses ungedeckt. Dies ist natürlich durch AVB abweichend regelbar. Anders als die Seekaskoversicherung in Ziff. 34.8 DTV Kaskoklauseln³⁵⁶ bzw. Ziff. 65.8 DTV-ADS 2009³⁵⁷ sieht Ziff. 14.2 AVB Fluskkasko 2008 nicht vor, dass die für die Kaskoversicherung vereinbarte Versicherungssumme für die Haftpflicht ein zweites Mal zur Verfügung steht (sog. Separathaftung), sondern dass für Ersatz an Dritte eine eigene Versicherungssumme zu vereinbaren ist.³⁵⁸

³⁴⁹ Bzw. die nach Ziff. 14.2 AVB Fluskkasko für Ersatz-an-Dritte vereinbarte versicherte Summe.

³⁵⁰ Berliner Kommentar/*Dallmayr* § 129 Rn. 21; Looschelders/*Pohlmann/Paffenholz* § 130 Rn. 15; Schwintowski/*Brömmelmeyer/Ebers/Pisani* § 130 Rn. 24.

³⁵¹ Prölss/*Martin/Koller* Ziff. 4 AVB Fluskkasko Rn. 1; Thume/*Schwampe/Gerhard*⁴ AVB Fluskkasko Ziff. 4 Rn. 3 („auch ausländische Haftungsbestimmungen erfasst“; ebenso Thume/*Schwampe/Schwampe*⁴ DTV-Kaskokl. Ziff. 34 Rn. 3 ff. und *Schwampe* Seeschiffsversicherung Ziff. 65 Rn. 19 ff. für Ersatz-an-Dritte in der Seekaskoversicherung).

³⁵² Prölss/*Martin/Koller* Ziff. 4 AVB Fluskkasko Rn. 1.

³⁵³ RGZ 2.12.1896 38 55; 26.11.1926 115, 65; Berliner Kommentar/*Dallmayr* § 129 Rn. 20; Thume/*Schwampe/Thume/Hartenstein* § 130 Rn. 29.

³⁵⁴ Anders, aber ohne Begründung Prölss/*Martin/Koller* § 130 Rn. 7e.

³⁵⁵ Prölss/*Martin/Armbrüster* Vor § 74 Rn. 14; Schwintowski/*Brömmelmeyer/Ebers/Kloth/Neuhaus* §§ 74–87 Rn. 14; Beckmann/*Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper* § 38 Rn. 312.

³⁵⁶ Thume/*Schwampe/Schwampe*⁴ DTV-Kaskokl. Ziff. 34.8 Rn. 1.

³⁵⁷ Bruck/*Möller/Guth* Ziff. 65 DTV-ADS 2009 Rn. 46; *Schwampe* Seeschiffsversicherung Ziff. 65 Rn. 148.

³⁵⁸ Einzelheiten bei Bruck/*Möller/Hartenstein* Ziff. 4 AVB Fluskkasko 2008 Rn. 7.

j) Art und Fälligkeit des Versicherungsschutzes. Beides ist gesetzlich nicht näher vorgegeben. Das Gesetz besagt allerdings, dass der VR für einen Schaden des VN haftet, und zwar für einen Schaden, der diesem dadurch entsteht, dass er einem Dritten ein Schaden „zu ersetzen hat“, nicht „ersetzt hat“. Damit geht das Gesetz jedenfalls nicht davon aus, dass der VN zunächst den Dritten entschädigt haben muss, um einen Deckungsanspruch gegen seinen VR zu erlangen. Auch der Marktstandard AVB Flusskasko enthält hierzu keine völlig klaren Regelungen.³⁵⁹ **108**

4. Versicherte Gefahr

Auch die Schiffsversicherung gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt ist eine Versicherung gegen **alle Gefahren**. Anders als gelegentlich zu lesen,³⁶⁰ sind die versicherten Gefahren der Schiffsversicherung, wie bei der Güterversicherung nach Abs. 1 (Rn. 44 ff.), nicht auf solche der Binnenschifffahrt beschränkt. Die Gefahren der Binnenschifffahrt sind nur als Vertragsinhalt angesprochen („Bei der Versicherung eines Schiffes gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt ...“). Wo dies gegeben ist, deckt der Gesetzgeber nach klarem Gesetzeswortlaut alle Gefahren. Die Schiffsversicherung wird im Übrigen üblicherweise als Versicherung benannter Gefahren angeboten.³⁶¹ Das weicht zwar vom gesetzlichen Leitbild des § 130 ab, ist aber zulässig.³⁶² **109**

Eine Abweichung von der Allgefahrendeckung gibt es nur für die in Absatz 2 Satz 2 geregelte **Haftpflichtversicherung**. Hier sind nicht alle Haftpflichtgefahren versichert,³⁶³ nicht einmal alle Gefahren aus dem Betrieb des Schiffes, sondern nur die ausdrücklich **benannten Gefahren** des Zusammenstoßes mit Schiffen und anderen schwimmenden oder festen Gegenständen.³⁶⁴ Soweit in AVB allgemeine Gefahrausschlüsse statuiert werden, ist jeweils zu prüfen, ob diese Ausschlüsse auch für die Haftpflichtdeckung Anwendung finden.³⁶⁵ **110**

5. Kausalität

In der Schiffsversicherung gibt es hinsichtlich der Kausalität keine Besonderheiten gegenüber **der Güterversicherung**. Auf die dortigen Ausführungen (Rn. 65 ff.) wird verwiesen. Demgegenüber scheint *Langheid*, der die Causa-proxima-Regel ohnehin unrichtig für eine Beweislastregel hält,³⁶⁶ der Meinung zu sein, dass es in der Schiffsversicherung, dort für Fälle der Fahruntüchtigkeit (§ 138), Besonderheiten zu berücksichtigen gelte.³⁶⁷ Nicht völlig klar ist, was er meint, wenn er ausführt, dass es naheliege, die Causa-proxima-Regel immer anzuwenden, wenn die Gefahrverwirklichung auf eine von vorneherein bestehende Seeuntauglichkeit zurückzuführen sei. Dem ist zweifellos zuzustimmen, allerdings liegt die Anwendung der Regel nicht nur nahe. Sie ist schlicht immer dann anzuwenden, wenn nichtversicherte und versicherte Ursachen zusammengewirkt haben. Insoweit gilt für Seeuntauglichkeit als mitwirkender Gefahr nichts Besonderes. *Langheid* will sie aber dennoch besonders behandeln, und zwar unter Bezugnahme auf *Lindenmaier*: *Lindenmaier* meinte, beim Zusammenwirken von haftungsbefreiender Seeuntüchtigkeit und Seegefahr würde durch die Seegefahr die gefährdende Wirkung der Seeuntüchtigkeit lediglich konkretisiert. **111**

³⁵⁹ Ziff. 4.2 AVB Flusskasko ist wortgleich mit Ziff. 34.5 DTV Kaskoklauseln (= Ziff. 65.5 DTV-ADS).

³⁶⁰ HK-VVG/*Harms* § 130 Rn. 16.

³⁶¹ Siehe Ziff. 3 AVB Flusskasko.

³⁶² Siehe dazu BGH 18.5.2011 IV ZR 165/09 VersR 2011 1048 sowie Bruck/Möller/*Hartenstein* Ziff. 4 AVB Flusskasko Rn. 22. Ziff. 4.10 AVB Flusskasko erklärt jetzt Ziff. 3.2.1 ausdrückl. für anwendbar.

³⁶³ HK-VVG/*Harms* § 130 Rn. 17.

³⁶⁴ OLG Stuttgart 29.3.2017 3 U 189/16 VersR 2017 1202.

³⁶⁵ Näher Bruck/Möller/*Hartenstein* Ziff. 1 AVB Flusskasko Rn. 3.

³⁶⁶ *Langheid* VersR 2019 987, dazu oben Rn. 62b.

³⁶⁷ *Langheid*/*Rixecker* § 138 Rn. 2.

Die Seegefahr gehöre aber zu den „vorgestellten Gefahren ..., um deren möglichster Unschädlichmachung halber das Postulat der anfänglichen Seetüchtigkeit aufgestellt worden ist und bei Nichterfüllung durch den Versicherungsnehmer Haftungsfreiheit des Versicherers zur Folge hat“.³⁶⁸ Das widerspricht dem heutigen Verständnis der *causa proxima*. Unter der *causa proxima* wird der Ursachenbeitrag aller mitwirkenden Ursachen ergebnisoffen betrachtet.³⁶⁹ Es gibt keine privilegierten Ursachen, denen die Eigenschaft als *causa proxima quasi* schon innewohnt. Soweit will *Langheid* indessen auch gar nicht gehen. Für ihn liegt es aber „so nahe“, „dass eine anfängliche Seeuntauglichkeit stets die naheliegendste und deswegen überwiegende Ursache für die spätere Gefahrverwirklichung ist, ..., dass zumindest der VN die Beweislast für ein abweichendes (versichertes) Geschehen tragen muss“.³⁷⁰ Auch dies lässt sich aber nicht mit der gegenwärtigen Ausgestaltung der Regel in Einklang bringen. Denn die Regel sieht auch nicht vor, dass es für bestimmte Ursachen Privilegien bei der Beweislast gibt. Die Beweislast des Versicherers für die anfängliche Seeuntüchtigkeit in der Seeversicherung und anfängliche Fahruntüchtigkeit in der Binnenversicherung ist denn auch völlig unbestritten und tief in der Rechtsprechung verwurzelt.³⁷¹ *Langheids* Überlegung scheint im Übrigen von etwas beherrscht zu sein, was in der Seeversicherung schon seit fast 50 Jahren überholt ist: der Versicherung eines Schiffes liege dessen Seetüchtigkeit zugrunde.³⁷² Das hat aber schon die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919 (ADS) nicht daran gehindert, die Seeuntüchtigkeit zu einem Ausschluss zu machen – was schon für sich bedeutet, dass ohne den Ausschluss Deckung bestünde und deshalb eben auch seeuntüchtige Schiffe grundsätzlich von der Versicherung erfasst werden. Woran *Langheid* der Sache nach aber anknüpft, ist die Beweisregel des § 58 Abs. 2 ADS: „Ist das Schiff verlorengegangen oder beschädigt wo, ohne daß dabei ein äußeres Ereignis mitgewirkt hat, so gilt der Schaden im Zweifel als durch einen der in Absatz 1 bezeichneten Umstände verursacht“. Diese Regel gibt es aber nicht mehr. Sie ist in Ziff. 23 DTV Kaskoklauseln bzw. Ziff. 33.2 DTV-ADS ebenso wenig enthalten wie in Ziff. 3.2.1.2 AVB Fluskkasko. See- oder Fahruntüchtigkeit werden als Ausschlüsse nicht anders behandelt als alle anderen Ausschlüsse: der Versicherer, der sich auf sie berufen will, muss ihre Ursächlichkeit beweisen.

6. Versicherter Schaden

- 112 Auch für den in der Schiffsversicherung versicherten Schaden kann für die Schiffsversicherung auf die Ausführungen zur Güterversicherung verwiesen werden (Rn. 49). Die AVB Fluskkasko sehen in Ziff. 3.1.1 Ersatz für Verlust oder Beschädigung des versicherten Schiffes vor. Daneben kennen die AVB Fluskkasko die Reparaturunfähigkeit und die Reparaturunwürdigkeit, die dem Totalverlust gleichgestellt werden.³⁷³ Zum versicherten Schaden in der Schiffs haftpflichtversicherung siehe oben Rn. 103 ff.

³⁶⁸ *Lindenmaier* ZHR 113 (1950), 207 (271).

³⁶⁹ Oben bei Rn. 60a.

³⁷⁰ *Langheid/Rixecker* § 138 Rn. 2.

³⁷¹ Zur Seeversicherung: OLG Hamburg 11.6.1987 6 U 147/86 VersR 1987 1004; LG Hamburg 17.12.2003 4090 119/02 Transpr 2004 82 („GRAND ARABELLA“); Ritter/Abraham § 58 Anm. 31 mit zahlreichen Nachweisen zur älteren Rechtsprechung; Thume/Schwampe/Schwampe DTV-Kaskokl. Ziff. 23.1 Rn. 8; zur Binnenversicherung: BGH 27.5.2015 IV ZR 292/13 VersR 2015 1020; OLG Köln 30.4.2002 9 U 94/01 RuS 2003 296; HK-VVG/Harms § 138 Rn. 3; Prölss/Martin/Koller § 138 Rn. 2; *Langheid/Wandt/Kollatz* § 138 Rn. 18.

³⁷² Siehe die historischen Betrachtungen bei Ritter/Abraham § 58 Anm. 3.

³⁷³ Einzelheiten bei Bruck/Möller/Hartenstein Ziff. 19 AVB Fluskkasko Rn. 1 ff.

7. Dauer der Versicherung

Siehe hierzu zunächst oben Rn. 58ff. Das in der Schiffskaskoversicherung bedeutsame Risiko von **Konstruktionsfehlern, Fertigungsfehlern und Materialfehlern** verwirklicht sich regelmäßig bereits beim Bau des Schiffes, also vor Beginn der Versicherung. Es wird daher von der Binnenschiffskaskoversicherung nicht erfasst. Anders als in der Seeschiffskaskoversicherung³⁷⁴ decken die marktüblichen AVB Flusskasko dieses Risiko nicht. Vor der Reform enthielt das VVG mit § 138 Regelungen zu Beginn und Ende der Reiseversicherung, mit § 139 a.F. eine Regelung zur Verlängerung der Schiffsversicherung. All dies ist mit der Reform entfallen. Maßgeblich sind nunmehr allein die Vereinbarungen der Parteien zur Dauer der Versicherung. In der Praxis findet man zumeist Zeitversicherungen. Durch den Wegfall von § 139 a.F. endet die Versicherung nunmehr gem. § 188 BGB mit Ablauf des letzten Tages der vereinbarten Versicherungsdauer. Die Versicherung verlängert sich für den Fall, dass das Schiff zu diesem Zeitpunkt auf einer Reise ist, nicht mehr, wie noch nach § 139 a.F., bis zur Ankunft des Schiffes am nächsten Bestimmungsort. Eine Verlängerung oder Verlängerungsmöglichkeit, wie sie Ziff. 2 DTV Kaskoklauseln oder Ziff. 9.2 DTV-ADS für die Seekaskoversicherung vorsehen, enthalten auch die AVB Flusskasko nicht. Gegebenenfalls endet die Versicherung also, während das Schiff auf einer Reise ist.

Einzige Ausnahme von der Beendigung der Versicherung mit Ablauf der Versicherung ist der Verkauf des Schiffes. In diesem Fall tritt nicht gem. § 95 der Erwerber an die Stelle des VN in die Versicherung ein, sondern die Versicherung endet gem. § 140 mit der Übergabe des Schiffes an den Erwerber, für unterwegs befindliche Schiffe mit der Übergabe an den Erwerber im Bestimmungshafen. Dies gilt nicht nur für die Binnenschiffskaskoversicherung, sondern auch für die Binnenschiffshaftpflichtversicherung, die deshalb nie übergeht.

8. Repräsentanten des VN

Für die Binnenschiffsversicherung gibt es noch keine Entscheidung, wonach der Schiffsführer Repräsentant des VN wäre. Teile der Literatur³⁷⁵ haben ohne nähere Erörterung Entscheidungen zur Stellung des Kapitäns in der Seeversicherung³⁷⁶ übernommen und gehen auch im Rahmen von § 130 von einer Repräsentantenstellung aus. Zu Einzelheiten siehe § 137 Rn. 18.

9. Beweislast

Die Auffassung, dass auch in der Binnenschiffskaskoversicherung der VN nur Schadensfreiheit bei Versicherungsbeginn beweisen muss und es dem VR obliegt, Verursachung durch eine nicht versicherte Gefahr zu beweisen,³⁷⁷ ist zwar nach der gesetzlichen Regelung richtig. Die am Markt gebräuchlichen Flusskaskoversicherungsbedingungen sind aber nicht als Allgefahrenversicherung ausgestaltet, sodass der VN hier die Verursachung durch eine versicherte Gefahr zu beweisen hat.³⁷⁸

³⁷⁴ Ziff. 20.2 DTV Kaskoklauseln, Ziff. 59 DTV-ADS.

³⁷⁵ Berliner Kommentar/*Dallmayr* § 129 Rn. 21.

³⁷⁶ BGH 7.2.1983 II ZR 20/82 VersR 1983 479; vgl. auch OLG Hamburg 11.6.1987 6 U 147/86 VersR 1987 1004; LG Hamburg 10.7.2003 4090 119/02 TranspR 2004 263.

³⁷⁷ Looschelders/*Pohlmann/Paffenholz* § 130 Rn. 14; Langheid/*Wandt/Kollatz* § 130 Rn. 27.

³⁷⁸ Beckmann/*Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper* § 38 Rn. 304, siehe aber OLG Hamburg 10.5.2012 6 U 131/07 RuS 2014 180 zur Beweislast bei den ADS; dazu detailliert *Schwampe* Seeschiffsversicherung Ziff. 27 Rn. 13.

10. Schutz der Realgläubiger

- 117 Realgläubiger, also Schiffshypothekare, deren Hypotheken in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind, genießen besonderen Schutz.³⁷⁹ Gem. § 32 SchRG erstreckt sich die Schiffshypothek auf die Versicherungsforderung. Von Fristsetzung und Kündigung wegen Prämienrückständen hat der VR den Hypothekar gem. § 34 SchRG zu informieren. Eine Kündigung wird dem Hypothekar gegenüber erst nach zwei Wochen wirksam. Kernvorschrift ist § 36 SchRG, wonach der VR sich gegenüber dem Hypothekar nicht auf eine gegenüber dem VN bestehende Leistungsfreiheit berufen kann, wenn diese auf einem Verhalten des VN beruht. Die Leistungsfreiheit auch gegenüber dem Hypothekar bleibt nur erhalten, wenn sie auf nicht rechtzeitiger Prämienzahlung, Reiseantritt in nicht fahrtüchtigem Zustand oder ohne gehörige Ausrüstung oder Besatzung oder Abweichung vom Reiseweg beruht. Zu Einzelheiten siehe *Schwampe* FS Marian Paschke (2021) 327.

III. Große Haverei (Absatz 3)

1. Die Havarie-grosse im Schifffahrtsrecht

- 118 Das Recht der Großen Haverei – das Gesetz verwendet immer noch diese in der Praxis schon seit Jahrzehnten zugunsten des Begriffs der Havarie-grosse aufgegebene altertümliche Bezeichnung – bestand bis 2013 aus sehr detaillierten Bestimmungen, die in den §§ 78 bis 91 BSchG a.F. enthalten waren. Im Zuge der Seerechtsreform, in deren Rahmen der Gesetzgeber die noch umfangreicheren Havarie-grosse-Regelungen des Seerechts deutlich verschlankt hat, wurde auch die Havarie-grosse der Binnenschifffahrt deutlich verkürzt. Übrig geblieben ist mit § 78 BSchG eine einzige Vorschrift, die allerdings auf die Vorschriften der §§ 589 bis 592, 594 und 595 des HGB verweist, die die Havarie-grosse im Seerecht regeln.
- 119 In der Praxis spielt das gesetzliche Havarie-grosse-Recht keine große Rolle. Üblicherweise werden besondere vertragliche Vereinbarungen getroffen. Im Bereich der Seeschifffahrt sind dies die sog. York-Antwerp-Rules, im Bereich der Binnenschifffahrt sind es die **Havarie-grosse-Regeln IVR**,³⁸⁰ die in der Praxis verbreitet noch als Rheinregeln bezeichnet werden. Sie wurden 1956 ursprünglich für die Verwendung auf dem Rhein entwickelt. Mit Öffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals weitete sich ihre Bedeutung deutlich aus. Sie verdrängen immer mehr andere Regionalregeln.³⁸¹

2. Grundprinzipien der Havarie-grosse

- 120 Das Prinzip der Havarie-grosse besteht darin, dass für den Fall, dass das Schiff – mit dem jetzt neuerdings separat genannten Treibstoff –, und die Ladung durch eine **gemeinsame Gefahr** bedroht werden, und dass der Kapitän mindestens einem dieser Werte Schäden zufügt oder Aufwendungen eingeht, um der Gefahr zu begegnen, diese Schäden oder Aufwendungen von allen gemeinsam Gefährdeten³⁸² – vom Gesetz „**Beteiligte**“ genannt – gleichmäßig getragen werden (§ 78 BSchG). Beteiligte, deren Werte gerettet wurden, müssen einen **Beitrag** leisten (§ 591 Abs. 1 HGB); Beteiligte, deren Werte ganz oder teilweise beschädigt wurden – das Gesetz nennt dies in

379 Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 303 und 296.

380 Im Internet mit einem Kommentar der IVR abrufbar unter https://www.ivr-eu.com/wp-content/uploads/2021/06/IVR_Havarie_Grosse_Regeln_DE.pdf (letzter Abruf 31.7.2024).

381 Vertrag betreffend die Regelung der großen Haverei auf der Elbe vom 1. Januar 1954 (Elbevertrag); Donauregeln für die Havarie Grosse von 1990 (Anl. 5 zum Abkommen über die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau).

382 Prölss/Martin/Koller § 130 Rn. 8: „Gefahrgemeinschaft“.

§ 78 Abs. 1 BSchG „Aufopferung“ – oder die Aufwendungen eingegangen sind, haben einen Anspruch auf **Vergütung** (§ 590 HGB). Dem Prinzip der Havarie-grosse entsprechend, die alle gleichmäßig belasten will, ergibt die Summe aller Beiträge die Summe aller Vergütungen.

Nach altem Havereirecht setzte eine Havereiverteilung voraus, dass sowohl Schiff als auch Ladung zumindest teilweise gerettet worden sein mussten (§ 78 BSchG a.F.). Dies ist jetzt aufgegeben worden: Es genügt, wenn Schiff oder Ladung gerettet sind. Dabei kann die Beitragspflicht eines Beteiligten nicht den Wert seines geretteten Gutes übersteigen (§ 592 Abs. 2 HGB). Wird nichts gerettet, ist Havarie-grosse nicht möglich, denn dann fehlt es an beitragspflichtigen Werten. 121

Hinsichtlich der **Beitragspflicht** hat die Reform deutliche Veränderungen gebracht, die im See- und Binnenschiffrechtsrecht nicht einmal einheitlich sind. Während das Havarie-grosse-Recht sowohl der See- als auch der Binnenschiffahrt bis zur Seerechtsreform die Beitragspflicht denjenigen auferlegte, die zum Zeitpunkt der Beendigung der Reise Eigentümer des geretteten Wertes waren, knüpft das Gesetz nach der Neuregelung jetzt für die Binnenschiffahrt an das Eigentum zum Zeitpunkt des Havereifalles an (§ 78 Abs. 1 BSchG). Für das Seerecht hat der Gesetzgeber noch eine andere Gestaltung gewählt: hier ist das Eigentum zum Zeitpunkt des Havereifalles nur im Hinblick auf Schiff und Treibstoff maßgeblich. Hinsichtlich der Ladung und der Fracht ist derjenige beitragspflichtig, der die Gefahr trägt. Das früher maßgebliche Kriterium des Endes der Reise ist nur noch für die Berechnung des beitragspflichtigen Wertes maßgeblich (§ 591 Abs. 2 Satz 2 HGB). 122

Das Rechenwerk, durch das Beiträge und Vergütungen zusammengestellt werden, nennt das Gesetz **Dispache**. Nach § 595 Abs. 1 HGB ist jeder Beteiligte berechtigt, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen. Für den Reeder ist es eine Pflicht, dies zu veranlassen, wenn Treibstoff oder Ladung beschädigt oder aufgeopfert wurden. Unterlässt er dies, ist er den Beteiligten für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich. Aufgestellt wird die Dispache durch einen **Dispacheur**, der dafür entweder allgemein öffentlich bestellt ist oder im Einzelfall vom Gericht besonders ernannt wurde (§ 595 Abs. 2 HGB).³⁸³ Der Vertrag mit dem Dispacheur ist Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter. Gleich von wem beauftragt, hat der Dispacheur die Interessen aller Beteiligten zu vertreten.³⁸⁴ 123

Die Vergütungsberechtigten werden hinsichtlich ihrer Ansprüche dinglich gesichert. Am Schiff und an Frachtforderungen bestehen gem. § 78 Abs. 2 BSchG **Schiffsgläubigerrechte**, die sich nach den §§ 102 bis 115 BSchG richten; an Treibstoff und Ladung bestehen **Pfandrechte** nach § 594 Abs. 1 HGB. Treibstoff und Ladung darf der Kapitän des Schiffes, bei Binnenschiffen der Schiffer, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern. Liefert er sie dennoch aus, so haftet er für den Schaden, der den Vergütungsberechtigten durch sein Verschulden entsteht. Dies gilt auch dann, wenn der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat (§ 594 Abs. 5 HGB). Der Schiffseigner seinerseits haftet dann den Vergütungsberechtigten nach § 3 BSchG. 124

Das **Verschulden eines Beteiligten** bleibt bei der Havarie-grosse zunächst außer Betracht. § 589 Abs. 1 Satz 1 HGB bestimmt, dass die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei nicht dadurch ausgeschlossen wird, dass die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Das bedeutet aber nicht, dass das Verschulden keinerlei Rolle spielt. Es soll vielmehr nur sichergestellt werden, dass unter denjenigen, denen kein Verschulden zur Last fällt, die Havarie-grosse ganz normal abgerechnet wird. Das Verschulden spielt erst in zweiter Linie eine Rolle. Denn gem. § 589 Abs. 1 Satz 2 HGB kann derjenige Beteiligte, dem ein Verschulden zur Last fällt, wegen eines ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen. Diese Vorschrift wirkt also in den Händen der schuldlosen Beteiligten wie ein Schild, mit dem sie Ansprüche des schuldigen Beteiligten abwehren können. Das Gesetz belässt es aber nicht nur bei dem Schild, es stellt den schuldlos Beteiligten auch ein Schwert zur Verfügung: Gem. § 589 Abs. 2 125

³⁸³ Grundlegend zur Rechtsposition und zu den Aufgaben eines Dispacheurs BGH 23.9.1996 II ZR 157/95 VersR 1997 90.

³⁸⁴ BGH 23.9.1996 II ZR 157/95 VersR 1997 90.

HGB ist derjenige, der die Gefahr schuldhaft herbeigeführt hat, allen Beitragspflichtigen zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den sie dadurch erleiden, dass sie die Schäden und Aufwendungen, die zur Errettung aus der Gefahr entstanden sind, gemeinschaftlich tragen müssen.³⁸⁵

3. Umfang der Havarie-grosse-Deckung

- 126 **a) Inhalt der gesetzlichen Regelung nach der VVG-Reform.** Die Havarie-grosse-Deckung war vor der VVG-Reform in § 133 a.F. geregelt, jetzt findet sie sich in § 130 Abs. 3. Zwar verwendet das Gesetz den in Abs. 3 genannten Begriff der „Gefahren der Binnenschifffahrt“ nur für die Schiffsversicherung nach Absatz 1, während für die Güterversicherung nach Abs. 1 von den „Gefahren der Beförderung auf Binnengewässern“ spricht. Es wird ersichtlich aber von niemandem die Auffassung vertreten, dass sich die Havarie-grosse-Deckung nach Absatz 3 nur auf die Schiffsversicherung nach Absatz 2 erstreckt, nicht auch auf die Güterversicherung nach Absatz 1.
- 127 Die gesetzliche Neuregelung ist einerseits kürzer als diejenige in § 133 a.F., enthält aber eine neue, wichtige Einschränkung. Entfallen ist § 133 Abs. 1 a.F., der bestimmte, dass sich die Versicherung bei ausschließlicher Verladung von Gütern, die im Eigentum des Schiffseigners stehen, auf das erstreckt, was im Havarie-grosse-Fall Aufopferung wäre. Die Vorschrift ist mit Recht entfallen. Zwar kommt es, unter wirtschaftlicher Betrachtung, auch heute durchaus vor, dass „eigene“ Güter befördert werden. Formalrechtlich wird heutzutage aber das Eigentum an einem Schiff regelmäßig nicht beim Eigentümer der Ladung liegen. Die Bestimmung hat deshalb in der Praxis – wie auch in der Seeschifffahrt – zu großen Teilen ihre Bedeutung verloren. Ziff. 5.3 AVB Fluskkasko sieht sie auf vertraglicher Ebene weiterhin vor.
- 128 Entfallen ist auch die Regelung, dass eine vom Schiffer aufgestellte Dispache für den VR nur dann verbindlich ist, wenn er der Aufstellung durch den Schiffer zugestimmt hat. § 87 Abs. 1 BSchG a.F. sah in der Tat die Aufstellung der Dispache durch den Schiffer vor. Vom Schiffer aufgestellte Dispachen gibt es in der Praxis schon lange nicht mehr. Nach der Änderung des Havarie-grosse-Rechts auch der Binnenschifffahrt im Zuge der Seerechtsreform ist die Aufstellung der Dispache allein Dispacheuren überlassen. Ziff. 5.1 AVB Fluskkasko bestimmt, dass der Umfang der Leistung des VR durch eine nach Gesetz aufgemachte und von den zuständigen Dispache-Prüfungsstellen anerkannte Dispache bestimmt wird und dass eine entsprechend den Havarie-grosse-Regeln IVR aufgemachte Dispache als gesetzmäßig gilt. Ziff. 2.3.1.1 DTV-Güter bindet die Leistungspflicht des VR an eine nach Gesetz, den Rhein-Regeln IVR oder anderen international anerkannten Haverie-Regeln aufgemachte Dispache.
- 129 **b) Deckungsumfang.** Die Deckung umfasst nur den **Beitrag**, der dem Beteiligten als VN einer Gütertransportversicherung oder Binnenschiffskaskoversicherung obliegt. Weitergehende Zahlungspflichten, etwa die Schadenersatzpflicht des die Gefahrensituation verschuldenden VN gem. § 78 BSchG i.V.m. § 589 Abs. 2 HGB, deckt der VR nicht. Eine materielle Änderung hat die Reform des Havarie-grosse-Rechts auch für den Bereich der Vergütungen gebracht. Nach altem Recht haftete der VR auch für Vergütungen, auf die der VN einen Anspruch hatte,³⁸⁶ denn § 133 Abs. 2 a.F. verwies auf § 838 HGB a.F. Der VR übernahm durch Übernahme der Beiträge wie auch der Vergütungen mithin die gesamte Havarie-grosse. All dies ist durch die Reform hinfällig geworden.³⁸⁷ Vergütungen fallen nicht mehr unter die Deckung.

³⁸⁵ Siehe dazu BGH 24.4.1989 II ZR 208/88 VersR 1989 761.

³⁸⁶ BGH 21.3.1977 II ZR 30/75 VersR 1977 709, Thume/de La/Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 63.

³⁸⁷ Was Thume/de La/Motte/Ehlers/Ehlers³ Kap. 5 Rn. 63 übersehen hatte.

Für **Aufopferungen** des versicherten Gegenstandes haftet der VR bereits nach den allgemeinen Bestimmungen,³⁸⁸ also außerhalb der Havarie-grosse. 130

Versicherungsschutz besteht für die Beiträge nur, soweit durch die Haverei-Maßnahme ein vom VR zu ersetzender **Schaden abgewendet** werden sollte. Die ADS Güterversicherung haben dies in Ziff. 1.5.1.1, die DTV-Güter in Ziff. 2.3.1 1 und die AVB Fluskkasko in Ziff. 5.4 seit jeher so vorgesehen. Das Gesetz hat dies erst im Rahmen der VVG-Reform aufgenommen. Dient also die Havarie-grosse-Maßnahme einer nicht versicherten Gefahr – Beispiele gesetzlicher Ausschlüsse: ungeeignetes Beförderungsmittel (§ 137); fahruntüchtiges Schiff (§ 138; anders der BGH,³⁸⁹ der diese Bestimmung unrichtig für eine verhüllte Obliegenheit hält, näher bei § 138 Rn. 6) – dann deckt der VR auch nicht den Beitrag des VN, der sich daraus ergibt, dass anderen Vergütungsansprüche zustehen, die sich in der Beitragspflicht des VN widerspiegeln. 131

Die Leistungspflicht des VR besteht bis zur Höhe der Versicherungssumme. Treten Schäden an Ladung oder Schiff zusammen mit Havarie-grosse-Beiträgen zusammen auf, begrenzt die Versicherungssumme die Gesamtleistung des VR. Bei dieser nach dem Gesetz bestehenden Limitierung bleibt es auch bei den marktüblichen AVB Fluskkasko.³⁹⁰ In der Güterversicherung hängt es von den verwendeten Bedingungen ab. Die ADS Güterversicherung bauen noch auf die ADS auf,³⁹¹ die gem. § 37 ADS nur Schadenabwendungs- und Schadenminderungskosten über die Versicherungssumme hinaus ersetzen, nicht aber Havarie-grosse-Beiträge. Anders die DTV-Güter, die in Ziff. 21.2 vorsehen, dass weder die Schadenabwendungskosten noch die Havarie-grosse-Beiträge die Versicherungssumme mindern. 132

Der VR ist als solcher nicht Beteiligter einer Havarie-grosse und unterliegt deshalb auch nicht eigenen Beitragspflichten. Vergütungsberechtigte können deshalb ihre Vergütungsansprüche nicht direkt gegenüber dem VR geltend machen. Erbringt der VR unter der Police Leistungen, die in Havarie-grosse vergütungsberechtigt sind, gehen auf ihn aber gem. § 86 die Vergütungsansprüche des VN über. Auch hier enthalten die Bedingungen teils Sonderregelungen für Aufopferungen. Nach § 31 Abs. 2 ADS und Ziff. 23.1 DTV-Güter geht der Anspruch des VN auf die ihm zustehende Vergütung schon mit seiner Entstehung auf den VR über, soweit der VR für Aufopferungen haftet. Abweichend von § 86 erwirbt der VR den Anspruch also schon vor seiner Leistung. 133

Deckung der in der Praxis in Havarie-grosse Fällen bedeutsamen **Sicherheit**, die der Beitragspflichtige gegebenenfalls zu stellen hat (oben Rn. 124) sieht das Gesetz nicht vor. Die Güterversicherung stellt diese Deckung in Ziff. 2.3.4 DTV-Güter bereit, die AVB Fluskkasko sprechen sie nicht an. 134

c) Abänderbarkeit. Die Vorschrift ist abänderbar.³⁹² In der Praxis finden sich im Vertrag Bestimmungen zur versicherten Gefahr. Dabei ist eine Abweichung vom Allgefahrenprinzip des § 130 unproblematisch zulässig. Die Binnenschiffskaskoversicherung etwa wird seit jeher nicht als Allgefahrenversicherung, sondern als Versicherung gegen benannte Gefahren genommen.³⁹³ Auch in der Güterversicherung gibt es mit der Eingeschränkten Deckung nach den DTV-Güter eine Versicherung gegen benannte Gefahren.³⁹⁴ Wo die Versicherungsbedingungen von allen Gefahren sprechen, muss allerdings durch Auslegung des Vertrages geprüft werden, ob wirklich alle Gefahren versichert sein sollen, oder nur alle Gefahren einer bestimmten Kategorie. So hat das OLG Hamburg entschieden, dass bei einer auf Basis der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen (ADS) genommenen Seekaskoversicherung aufgrund der Bestimmungen in §§ 1, 28 ADS nicht 135

388 Thume/Schwampe/Schwampe⁴ DTV-Gü VolleDeck Ziff. 2.3 Rn. 10 zur Güterversicherung und Bruck/Möller/Hartenstein Ziff. 6 AVB Fluskkasko Rn. 3 zur Schiffsversicherung.

389 BGH 18.5.2011 IV ZR 165/09 VersR 2011 1048.

390 Bruck/Möller/Hartenstein Ziff. 14. AVB Fluskkasko Rn. 6.

391 Ziff. 9.6.2 ADS Güterversicherung.

392 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 130 Rn. 15; Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers/Pisani § 130 Rn. 34.

393 Bruck/Möller/Hartenstein Ziff. 3 AVB Fluskkasko, Rn. 3.

394 Bruck/Möller/Riemer DTV-Güter Eingeschränkte Deckung, Rn. 1 ff.

alle Gefahren, sondern nur alle Gefahren der Seeschifffahrt versichert sind.³⁹⁵ Das Urteil ist nicht nur für die ADS von Bedeutung, sondern auch für die ähnlich strukturierten Allgefahrendeckungen nach Ziff. 1.1.1, 2.1 DTV-Güter und Ziff. 1, 27 DTV-ADS. Von den bisherigen Kommentierungen ist es bislang noch nicht erfasst worden.

³⁹⁵ OLG Hamburg 12.5.2012 6 U 131/07 RuS 2014 180.

§ 131 Verletzung der Anzeigepflicht

- (1) ¹Abweichend von § 19 Abs. 2 ist bei Verletzung der Anzeigepflicht der Rücktritt des Versicherers ausgeschlossen; der Versicherer kann innerhalb eines Monats von dem Zeitpunkt an, zu dem er Kenntnis von dem nicht oder unrichtig angezeigten Umstand erlangt hat, den Vertrag kündigen und die Leistung verweigern. ²Der Versicherer bleibt zur Leistung verpflichtet, soweit der nicht oder unrichtig angezeigte Umstand nicht ursächlich für den Eintritt des Versicherungsfalles oder den Umfang der Leistungspflicht war.
- (2) ¹Verweigert der Versicherer die Leistung, kann der Versicherungsnehmer den Vertrag kündigen. ²Das Kündigungsrecht erlischt, wenn es nicht innerhalb eines Monats von dem Zeitpunkt an ausgeübt wird, zu welchem dem Versicherungsnehmer die Entscheidung des Versicherers, die Leistung zu verweigern, zugeht.

Übersicht

- | | |
|--|--|
| A. Überblick — 1 | 1. Kündigungs- und Leistungsverweigerungsrecht des VR — 16 |
| B. Regelungsinhalt | a) Verschulden des VN — 17 |
| I. Anzeigepflichten des VN | b) Kausalität bei Leistungsverweigerung — 20 |
| 1. Gesetzliche Anzeigepflichten (§§ 19 ff.) — 4 | c) Frist zur Ausübung der Rechte des VR — 21 |
| 2. Abweichungen in AVB — 7 | 2. Kündigungsrecht des VN — 24 |
| II. Zeitpunkt der Anzeigepflicht — 11 | C. Beweislast — 26 |
| III. Rechtsfolgen bei Verletzung der Anzeigepflicht — 13 | D. Abdingbarkeit — 29 |

A. Überblick

§ 131 enthält eine **Sonderregel** für die **Verletzung vorvertraglicher Anzeigepflichten** des VN in 1 der Transportversicherung.¹ Sie entspricht dem für die Laufende Versicherung geltenden § 56.² Danach ist der VR bei der Verletzung vorvertraglicher Anzeigepflichten durch den VN **leistungsfrei**. Außerdem kann der VR den Vertrag binnen Monatsfrist ab Kenntnis von der Anzeigepflichtverletzung kündigen (§ 131 Abs. 1). Verweigert er die Leistung, ohne den Vertrag zu **kündigen**, ist der VN zur Kündigung des Vertrages berechtigt (§ 131 Abs. 2).

§ 131 ist mit der VVG-Reform neu zum 1.1.2008 in das Gesetz aufgenommen worden und hat 2 keine Entsprechung in der vorangegangenen Fassung des Gesetzes. Zwar kann in der Transportversicherung – da Großrisiko (§ 210) – stets auch von den (halb-)zwingenden Vorschriften der §§ 19 ff. abgewichen werden. Mit der Vorschrift des § 131 wollte der Gesetzgeber aber ausschließen, dass die in § 19 Abs. 2 bis 4 vorgesehenen Rechtsfolgen für die Verletzung vorvertraglicher Anzeigepflichten als **gesetzliches Leitbild** auch für die Transportversicherung angesehen werden.³ Deshalb werden in § 131 generell die Leistungsfreiheit und ein Kündigungsrecht des VR im Falle von Anzeigepflichtverletzungen des VN vorgesehen. Durch die mangelnde Abstimmung des § 131 auf die Regelungen des allgemeinen Teils in § 19 ff. bleiben allerdings eine Reihe von Zweifelsfragen, die nur im Auslegungsweg beantwortet werden können.

¹ Dazu Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

² Vgl. Bruck/Möller/Renger § 56 Rn. 2 ff., 11 ff.

³ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

- 3 In der **Praxis** finden sich in den Bedingungswerken gesonderte Regelungen zu den Anzeigepflichten, die insbesondere auf Tatbestandsseite von der Rechtslage des geltenden VVG erheblich abweichen (Rn. 7 ff.).

B. Regelungsinhalt

I. Anzeigepflichten des VN

1. Gesetzliche Anzeigepflichten (§§ 19 ff.)

- 4 Die vorvertraglichen **Anzeigepflichten des VN** selbst sind **nicht in § 131 geregelt**. Sie richten sich daher im Grundsatz nach den **§ 19 Abs. 1, § 20** (zu Abweichungen in der Praxis s. Rn. 7 ff.).
- 5 Der VN muss also alle in Textform von dem VR erfragten Gefahrumstände umfassend anzeigen, sofern er Kenntnis von diesen hat. Der VR bestimmt durch seine in der erforderlichen Textform zu stellenden Fragen den Umfang der Anzeigepflicht und trägt das Risiko einer Fehleinschätzung der gefahrerheblichen Umstände.⁴ Die Fragen müssen hinreichend klar und eindeutig sein; bei einer offensichtlich unklaren und unvollständigen Antwort des VN hat der VR Nachfragen zu stellen (zu all dem vgl. § 19 Rn. 19 ff.). Insoweit bestehen bei den gesetzlichen Regelungen für die Transportversicherung keine Besonderheiten.
- 6 In der Gesetzesbegründung heißt es, dass Gegenstand der Anzeigepflicht des VN nicht solche Umstände sind, die (die) Art und (den) Umfang des versicherten Interesses betreffen.⁵ Sofern allerdings im Rahmen der Vertragsanbahnung Fragen des VR hierzu erfolgen, dürfte der Anwendungsbereich des § 19 betroffen sein. Die Anmeldepflicht in der Laufenden Versicherung nach § 53 stellt keine vorvertragliche Anzeigepflicht dar; für sie gilt § 131 ebenfalls nicht.⁶

2. Abweichungen in AVB

- 7 Was die Tatbestandsseite der vorvertraglichen Anzeigepflichten betrifft, sehen die transportversicherungsrechtlichen Bedingungswerke allerdings von den gesetzlichen Regelungen der §§ 19 ff. stark **abweichende Regelungen** vor und behalten in der Sache größtenteils den Rechtsstand der §§ 16 ff. VVG a.F. bei.
- 8 Danach bedarf es keiner gesonderten Frage des VR in Textform, um eine Anzeigepflicht des VN auszulösen. Vielmehr hat der VN bei dem Vertragsschluss **alle ihm bekannten gefahrerheblichen Umstände** anzuzeigen (spontane Anzeigepflicht; vgl. Ziff. 4 DTV-Güter 2000/2011, insbes. Ziff. 4.1). Der VN hat also auch ohne eine entsprechende Frage des VR sämtliche erheblichen objektiven und subjektiven Gefahrumstände anzuzeigen.⁷ Damit werden letztlich dem VN die Risiken einer Fehleinschätzung der gefahrerheblichen Umstände auferlegt (zum Verschulden vgl. Rn. 18). Soweit der VN allerdings **schriftliche Fragen** vom VR vorgelegt bekommt, darf er davon ausgehen, dass diese die erheblichen Umstände vollständig abfragen (Ziff. 4.3 DTV-Güter 2000/2011). Bei unterbliebener Anzeige eines Umstands, nach dem nicht ausdrücklich gefragt worden ist, kann sich der VR nur dann auf die Leistungsfreiheit berufen, wenn dieser Umstand vom VN oder dessen Vertreter arglistig verschwiegen worden ist (Ziff. 4.3 DTV-Güter 2000/2011; vgl. auch § 18 Abs. 2 a.F.).
- 9 Die in der Praxis verwandten Bedingungswerke weichen von den gesetzlichen Regelungen auch insoweit ab, als es um die Kenntnis des VN geht. Das Gesetz sieht in § 19 Abs. 1 Satz 1 vor,

⁴ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 64.

⁵ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

⁶ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

⁷ Langheid/Wandt/Kollatz § 131 Rn. 6; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5, Rn. 190 f.

dass der VN (lediglich) alle ihm bekannten gefahrerheblichen Umstände anzuzeigen hat. Die gängigen AVB lassen den VR demgegenüber auch dann leistungsfrei werden, wenn die Anzeige der Umstände aufgrund der grob fahrlässigen Unkenntnis des VN unterblieben ist (vgl. z.B. Ziff. 4.2 DTV-Güter 2000/2011).

Derartige **Abweichungen** in den Bedingungswerken sind **zulässig** und **wirksam**. Insbesondere steht ihnen § 32 nicht entgegen, da die Beschränkungen der Vertragsfreiheit für Transportversicherungen wegen § 210 Abs. 1 nicht gelten.⁸ Auch sollen die Klauseln in den AVB bereits im vorvertraglichen Stadium für den Inhalt und den Umfang der vorvertraglichen Anzeigepflichten maßgeblich sein bzw. die Rechtsbeziehung bei Anbahnung des Vertrages regeln können.⁹ Es bleibt aber dabei, dass auch die AVB der Transportversicherung nach § 307 BGB überprüft werden können. Vom Kerngehalt einer gesetzlichen Vorschrift dürfen die AVB daher nicht abweichen. Zu dem Kerngehalt der §§ 19 ff. wird man das Verschuldensprinzip zählen müssen, weshalb also bei schuldlosen Anzeigepflichtverletzungen – jedenfalls für die Vergangenheit – die Deckung nicht entfallen darf.¹⁰ Dass nach § 19 Abs. 1 die anzuzeigenden Umstände dem VN bekannt sein müssen, dürfte hingegen nicht zum Kernbereich der Regelung zählen. Daher kann – wie in Ziff. 4.2 DTV-Güter 2000/2011 geschehen – auch bei Nichtanzeige auf Grund (grob) fahrlässiger Unkenntnis der Gefahrumstände die Leistungsfreiheit des VR vereinbart werden. Durch das Verschuldensprinzip ist der VN hinreichend geschützt.¹¹

II. Zeitpunkt der Anzeigepflicht

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Erfüllung der Anzeigepflicht und dementsprechend für die Kenntnis des VN ist nach § 19 Abs. 1 die Abgabe der Vertragserklärung des VN. Damit ist die auf den Abschluss der Police gerichtete Willenserklärung des VN maßgeblich, also in der Regel der Antrag.¹²

Die gängigen AVB nennen demgegenüber als maßgeblichen Zeitpunkt für die Anzeigepflicht den Abschluss des Vertrages (vgl. Ziff. 4.1 DTV-Güter 2000/2008). Die Bedingungen orientieren sich auch insoweit an dem bis zum 1.1.2008 geltenden Rechtsstand (vgl. § 16 Abs. 1 VVG a.F.). Gegebenenfalls kann den VN daher die Pflicht treffen, auch nach Abgabe seines Antrags ihm bekannt werdende Umstände nachzumelden.¹³

III. Rechtsfolgen bei Verletzung der Anzeigepflicht

§ 131 Abs. 1 regelt allein die Rechtsfolgen einer Anzeigepflichtverletzung des VN und modifiziert die Regelung des § 19 Abs. 2, der dem VR ein Rücktrittsrecht einräumt. Da in der Sache auch die weiteren Vorschriften der Abs. 3 bis 4 von § 19 wie auch die Regelungen in § 21 im Ausgangspunkt an § 19 Abs. 2 anknüpfen, werden auch diese Vorschriften von § 131 überlagert und modifiziert.

Soweit § 131 allerdings keine spezielleren Regelungen enthält, bleiben die Vorschriften der §§ 19 ff. ergänzend anwendbar. Dies gilt insbesondere für die Regelungen über das Erlöschen der Rechte des VR in § 21 Abs. 3.

⁸ Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 103; Langheid/Rixecker/Langheid § 131 Rn. 4; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5, Rn. 200.

⁹ Beckmann/Matusche-Beckmann/Heiss/Trümper § 38 Rn. 102 unter Hinweis auf BGH 18.12.1989 – II ZR 34/89, VersR 1990 384; vgl. hierzu auch Berliner Kommentar/Voit § 16 a.F. Rn. 108.

¹⁰ Beckmann/Matusche-Beckmann/Knappmann § 14 Rn. 139.

¹¹ Beckmann/Matusche-Beckmann/Knappmann § 14 Rn. 139.

¹² Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 65.

¹³ Dazu Berliner Kommentar/Voit § 16 a.F. Rn. 40 f.

- 15 Unklar ist, ob auch die Regelung des § 19 Abs. 5 im Rahmen der Transportversicherung maßgeblich bleibt. Dann wäre erforderlich, dass der VR den VN durch **gesonderte Mitteilung** auf die Folgen einer Anzeigepflichtverletzung hingewiesen hat.¹⁴ Jedenfalls wird diese Regelung von § 131 Abs. 1 nicht ausdrücklich abbedungen. Es dürfte aber kaum die Intention des Reform-Gesetzgebers gewesen sein, die zum Schutz des VN zum 1.1.2008 neu eingeführte Regelung des § 19 Abs. 5 auch auf die Transportversicherung zu übertragen, bei der er ausdrücklich niedrigere und den internationalen Gepflogenheiten angepasste Standards setzen wollte. Ob § 19 Abs. 5 in der Transportversicherung zu berücksichtigen ist, hängt letztlich davon ab, ob § 19 Abs. 5 systematisch als eine Regelung zu den Konsequenzen der Anzeigepflichtverletzung einzuordnen ist (dann wäre sie durch § 131 abbedungen) oder sie im Zusammenhang mit § 19 Abs. 1 zu sehen ist und die Voraussetzungen einer Sanktion bei Anzeigepflichtverletzungen regelt (dann bliebe sie von § 131 unberührt und wäre auch bei Transportversicherungsverträgen zu beachten). Die Belehrung nach § 19 Abs. 5 dürfte wohl eher im Zusammenhang mit § 19 Abs. 1 zu sehen sein. Sie ist, gleichermaßen wie die Textform für Risikofragen des VR, ein Erfordernis, das die Tatbestandsseite der Anzeigepflicht betrifft und die Voraussetzungen regelt, unter denen der VR überhaupt Konsequenzen aus Anzeigepflichtverletzungen ziehen kann (abgesehen von Fällen der Arglist; vgl. § 22). Zudem muss auch die Belehrung nach § 19 Abs. 5 vor Vertragsschluss erfolgen; in der Regel wird sie im Fragebogen oder bei dessen Vorlage erteilt.¹⁵ Damit dürfte nach Maßgabe der gesetzlichen Regelung die in § 19 Abs. 5 geregelte Belehrungspflicht grundsätzlich auch bei Abschluss von Transportversicherungen gelten. Es dürfte sich empfehlen, dieses Erfordernis in den AVB abzubedingen.

1. Kündigungs- und Leistungsverweigerungsrecht des VR

- 16 Das in § 19 Abs. 2 vorgesehene Rücktrittsrecht des VR steht diesem nach § 131 Abs. 1 nicht zu. Vielmehr kann er bei einer Verletzung der vorvertraglichen Anzeigepflichten durch den VN nach § 131 Abs. 1 Satz 1 den **Vertrag kündigen** und die **Leistung verweigern**. Die Leistungsverweigerung setzt nicht voraus, dass der VR den Vertrag auch zugleich kündigt.¹⁶ Dies ergibt sich bereits daraus, dass dem VN in § 131 Abs. 2 Satz 1 seinerseits ein Kündigungsrecht für den Fall der Leistungsablehnung durch den VR eingeräumt wird. Dieses Kündigungsrecht des VN wäre andernfalls weitestgehend überflüssig.¹⁷ Beide Rechte, Kündigung und Leistungsverweigerung, können vom VR also unabhängig voneinander und nebeneinander ausgeübt werden.
- 17 **a) Verschulden des VN.** § 131 äußert sich nicht ausdrücklich dazu, ob die Rechte des VR (Kündigung, Leistungsverweigerung) ein Verschulden des VN in Bezug auf die Anzeigepflichtverletzung voraussetzen.
- 18 Verbreitet wird vertreten, dass ein Verschulden des VN nicht erforderlich sei, da die allgemeinen Regelungen in § 19 Abs. 3 bis 4 über das Verschulden des VN ebenfalls von § 131 verdrängt würden.¹⁸ Dies kann nicht überzeugen. Insoweit ist zu bedenken, dass ein Verschuldenserfordernis im Rahmen des § 19 zum Kernbereich der Norm zählen dürfte (vgl. oben, Rn. 10). Auch das bis zum 1.1.2008 geltende Recht sah in § 16 Abs. 3 VVG a.F. vor, dass eine Sanktion der Anzeigepflichtverletzung ausgeschlossen war, wenn die Anzeige ohne Verschulden des VN unterblieben ist. Da bis zum 1.1.2008 keine Sonderregel für die vorvertraglichen Anzeigepflichten im Transport-

¹⁴ So Prölss/Martin/Koller § 131 Rn. 1; Langheid/Rixecker/Langheid § 131 Rn. 5; a.M. wohl Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 131 Rn. 8.

¹⁵ Zum erforderlichen Zeitpunkt vgl. Langheid/Rixecker/Langheid § 19 Rn. 122; Langheid/Wandt/Langheid § 19 Rn. 159; Grote/C. Schneider BB 2007 2689, 2692.

¹⁶ A.M. offenbar HK-VVG/Harms § 131 Rn. 1.

¹⁷ Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 131 Rn. 7; Langheid/Wandt/Kollatz § 131 Rn. 9.

¹⁸ Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 131 Rn. 8; Langheid/Wandt/Kollatz § 131 Rn. 9; Prölss/Martin/Koller § 131 Rn. 1.

versicherungsrecht existierte, galten die Regelungen des §§ 16 ff. VVG a.F. und somit kam eine Sanktion von Anzeigepflichtverletzungen auch in der Transportversicherung nur bei Verschulden des VN in Frage (wobei allerdings einfache Fahrlässigkeit genügte). Die gesetzlichen Materialien geben keinen Anhaltspunkt dafür, dass abweichend vom früheren Rechtsstand auch ohne Verschulden des VN Leistungsfreiheit eintreten soll. Dies dürfte auch nicht gewollt gewesen sein. Daher sollte nach den allgemeinen Grundsätzen erforderlich sein, dass dem VN im Hinblick auf die Anzeigepflichtverletzung **wenigstens Fahrlässigkeit** zur Last fällt. Da der VN – jedenfalls nach § 19 Abs. 1 – ohnehin nur solche Gefahrumstände anzugeben hat, die ihm „bekannt“ sind, dürfte bei Nichtanzeige eines bekannten Umstandes zumeist der Fahrlässigkeitsvorwurf nahe liegen, sodass die praktischen Auswirkungen dieser Frage gering sind.

Zudem bestimmen die gängigen **AVB** in der Transportversicherung ohnehin, dass ein schuldloses Unterlassen der Anzeige von Gefahrumständen oder eine schuldlos falsche Anzeige kein Leistungsverweigerungsrecht des VR begründet (vgl. Ziff. 4.3 Abs. 2 DTV-Güter 2000/2011; freilich ist nach diesen Bedingungen eine Kenntnis des VN von den Gefahrumständen nicht erforderlich, sondern es genügt auch grob fahrlässige Unkenntnis; vgl. Rn. 9). Der erhöhten Gefahr kann durch Zuschlagprämien Rechnung getragen werden (siehe Ziff. 4.4 DTV-Güter 2000/2008).

b) Kausalität bei Leistungsverweigerung. Als weitere Voraussetzungen für die Leistungsfreiheit des VR verlangt § 131 Abs. 1 Satz 2, dass der nicht oder nicht richtig angezeigte Umstand ursächlich für den Eintritt des Versicherungsfalles oder den Umfang der Leistungspflicht des VR gewesen ist. Eine Mitursächlichkeit ist ausreichend, um Deckungsansprüche entfallen zu lassen.¹⁹ Die Regelung entspricht der Bestimmung von § 21 Abs. 2 im Allgemeinen Teil. Auf die dortigen Erläuterungen ist zu verweisen.²⁰

c) Frist zur Ausübung der Rechte des VR. Eine **Kündigung** hat der VR gemäß § 131 Abs. 1 Satz 1 binnen einer Frist von einem Monat ab Kenntnis von dem nicht oder unrichtig angezeigten Umstand zu erklären. Erforderlich ist eine zuverlässige Kenntnis von der Anzeigepflichtverletzung (§ 21 Rn. 23 ff.). Bei Bestehen entsprechender Anhaltspunkte hat der VR entsprechende Nachforschungen anzustellen oder Rückfragen vorzunehmen. Unterlässt der VR dies, beginnt die Frist zu dem Zeitpunkt, in dem der VR bei ordnungsgemäßer Rückfrage Kenntnis von den Umständen erlangt hätte. Die Rechtslage unterscheidet sich nicht von den Regelungen des Allgemeinen Teils.²¹

§ 21 Abs. 1 Satz 3 verlangt, dass der VR die Umstände angibt, auf die er die Ausübung seiner Rechte nach § 19 Abs. 2 bis 4 stützt. Dieses Erfordernis dürfte auch im Rahmen des § 131 Abs. 1 gelten, sodass der VR darzulegen hat, aus welchen Gründen er sich auf Leistungsfreiheit beruft bzw. den Vertrag kündigt. Zwar handelt es sich bei § 21 Abs. 1 Satz 3 um eine Vorschrift im Zusammenhang mit den Rechtsfolgen einer Anzeigepflichtverletzung des VN. Es geht dort aber nur um die Modalitäten der Ausübung, die § 131 – abgesehen von der (mit § 21 Abs. 1 inhaltsgleichen: s. Rn. 23) Kündigungsfrist des VR – nicht regelt.

Die **Monatsfrist** in § 131 Abs. 1 Satz 1 ist aber nicht allein eine Kündigungsfrist für den VR.²² Es handelt sich nach dem Wortlaut der Norm – und ebenso wie in der Parallelvorschrift des § 21 Abs. 1 – um eine **Ausübungsfrist** für die Rechte des VR anlässlich der Anzeigepflichtverletzung insgesamt. Auch auf seine **Leistungsfreiheit** muss sich der VR daher **binnen Monatsfrist** ab sicherer Kenntnis **berufen**. Auf die Erläuterungen zu § 21 (dort Rn. 22 ff.) wird verwiesen.

¹⁹ BGH 25.10.1989 – IVa ZR 141/88, VersR 1990 297; Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 131 Rn. 21.

²⁰ Bruck/Möller/Rolfs § 21 Rn. 40 ff.

²¹ Dazu ausführlich Bruck/Möller/Rolfs § 21 Rn. 22 ff., 26 ff.

²² So offenbar Langheid/Wandt/Kollatz § 131 Rn. 11; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 131 Rn. 7.

2. Kündigungsrecht des VN

- 24 Verweigert der VR die Leistung unter Berufung auf § 131 Abs. 1, kann der VN den Vertrag seinerseits kündigen. Dieses Recht besteht gerade auch dann, wenn die Leistungsverweigerung des VR rechtmäßig war (aber z.B. der VR die Police nicht seinerseits kündigt; vgl. Rn. 16).²³ Das Kündigungsrecht steht dem VN aber auch dann zu, wenn die Leistungsablehnung unberechtigt erfolgte.²⁴ In diesen Fällen kann freilich bereits nach allgemeinen Grundsätzen (§ 314 Abs. 1 BGB) ein Kündigungsrecht des VN zu bejahen sein.²⁵
- 25 Die Kündigung des VN muss binnen einer **Frist von einem Monat** nach Zugang der Entscheidung des VR über die Leistungsverweigerung erfolgen. Nach Ablauf der Kündigungsfrist ist das Kündigungsrecht ausgeschlossen. Auf die Frist sind die Hemmungsvorschriften der §§ 203 ff. BGB nicht anzuwenden.²⁶

C. Beweislast

- 26 Den VR trifft nach den allgemeinen Grundsätzen die Darlegungs- und Beweislast für das **Vorliegen einer Anzeigepflichtverletzung** des VN.²⁷
- 27 Was das erforderliche **Verschulden** des VN (Rn. 17 ff.) angeht, obliegt es nach Maßgabe der in der Praxis verwendeten AVB dem VN, nachzuweisen, dass die unrichtigen oder unvollständigen Angaben weder von ihm noch von seinem Vertreter schuldhaft gemacht wurden (Ziff. 4.3 DTV-Güter 2000/2011). Dies entspricht dem Rechtsstand des bis zum 31.12.2007 geltenden VVG (§ 16 Abs. 3 VVG a.F.), wonach sich der VN von jeglichem Verschulden zu entlasten hatte. § 131 trifft zu der Beweislast für das Verschulden des VN keine Regelung. Die Vorschriften der § 19 Abs. 2 bis 4 passen auf § 131 nicht unmittelbar, da sie die Beweislast nach Verschuldensgrad unterschiedlich verteilen,²⁸ für § 131 Abs. 1 aber jede Fahrlässigkeit des VN genügt (Rn. 18). Diese Regelungslücke dürfte – sofern die jeweiligen AVB hierzu keine Anordnungen treffen – durch eine entsprechende Anwendung des § 19 Abs. 3 dahin gehend zu schließen sein, dass der VN sich von jeglichem Verschulden zu entlasten hat. Eine unterschiedliche Beweislast nach Verschuldensgraden ergibt im Anwendungsbereich von § 131 keinen Sinn; da der Gesetzgeber zudem die Transportversicherung strengeren Regeln unterworfen hat (Rn. 1 f.), ist es gerechtfertigt, den Entlastungsbeweis im Rahmen des § 131 auch auf das Nichtvorliegen einfacher Fahrlässigkeit zu erstrecken. Da der VR ohnehin für das Vorliegen einer Anzeigepflichtverletzung beweibelastet ist (Rn. 26) und dies eine unterlassene oder nicht vollständige Anzeige von Gefahrumständen *trotz Kenntnis* des VN verlangt (Rn. 5), würde den VN wohl ohnehin auch nach den allgemeinen Beweislastregeln die sekundäre Beweislast für sein fehlendes Verschulden treffen, sofern der VR die Anzeigepflichtverletzung dargelegt und ggf. bewiesen hat.
- 28 Für den Kausalitätsgegenbeweis nach § 131 Abs. 1 Satz 2 ist hingegen der VN darlegungs- und beweibelastet,²⁹ wie es sich bereits aus dem Wortlaut der Norm ergibt; dies entspricht den Regelungen im Allgemeinen Teil (§ 21 Abs. 2 Satz 1).³⁰ Will sich der VN auf die Unwirksamkeit der Kündigung oder Leistungsablehnung wegen Ablaufs der Monatsfrist von § 131 Abs. 1 Satz 1 berufen, hat er den Zeitpunkt der Kenntniserlangung durch den VR darzulegen.

²³ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

²⁴ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

²⁵ Looschelders/Pohlmann/C. *Schneider* § 11 Rn. 23.

²⁶ Schwintowski/Brömmelmeyer/*Pisani* § 131 Rn. 24.

²⁷ Langheid/Wandt/*Kollatz* § 131 Rn. 13; Schwintowski/Brömmelmeyer/*Pisani* § 131 Rn. 25.

²⁸ Vgl. Bruck/Möller/*Rolfs* § 19 Rn. 175.

²⁹ Looschelders/Pohlmann/*Paffenholz* § 131 Rn. 9; Langheid/Rixecker/*Langheid* § 131 Rn. 7.

³⁰ Vgl. Bruck/Möller/*Rolfs* § 21 Rn. 63.

D. Abdingbarkeit

Die Vorschrift des § 131 ist **dispositiv**. Insbesondere können in der Transportversicherung die 29 Voraussetzungen für die Anzeigepflichten des VN abweichend von den allgemeinen Regelungen der §§ 19 ff. ausgestaltet werden (Rn. 7 ff.).

§ 132 Gefahränderung

- (1) ¹Der Versicherungsnehmer darf abweichend von § 23 die Gefahr erhöhen oder in anderer Weise ändern und die Änderung durch einen Dritten gestatten. ²Die Änderung hat er dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.
- (2) ¹Hat der Versicherungsnehmer eine Gefahrerhöhung nicht angezeigt, ist der Versicherer nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsfall nach dem Zeitpunkt eintritt, zu dem die Anzeige dem Versicherer hätte zugehen müssen. ²Er ist zur Leistung verpflichtet,
 1. wenn ihm die Gefahrerhöhung zu dem Zeitpunkt bekannt war, zu dem ihm die Anzeige hätte zugehen müssen,
 2. wenn die Anzeigepflicht weder vorsätzlich noch grob fahrlässig verletzt worden ist oder
 3. soweit die Gefahrerhöhung nicht ursächlich für den Eintritt des Versicherungsfalles oder den Umfang der Leistungspflicht war.
- (3) Der Versicherer ist abweichend von § 24 nicht berechtigt, den Vertrag wegen einer Gefahrerhöhung zu kündigen.

Übersicht

A. Überblick — 1

B. Regelungsinhalt

I. Gefahränderung und Gefahrerhöhung — 4

1. Gefahränderung — 5
2. Gefahrerhöhung — 8

II. Anzeigepflicht des VN (Absatz 1) — 10

III. Rechtsfolgen der Anzeigepflichtverletzung

1. Leistungsfreiheit (Abs. 2 Satz 1) — 13
2. Fortbestehen der Leistungspflicht (Abs. 2 Satz 2) — 16
3. Kein Kündigungsrecht des VR (Abs. 3) — 17

C. Beweislast — 19

D. Abdingbarkeit — 20

A. Überblick

- 1 Nach § 132 Abs. 1 Satz 1 **darf der VN** – abweichend von der allgemeinen Vorschrift des § 23 – **die Gefahr erhöhen** oder in anderer Weise ändern sowie die Änderung der Gefahr durch Dritte gestatten. § 132 soll dem Umstand Rechnung tragen, dass in der Transportversicherung häufig Gefahränderungen eintreten, denen sich der VN nicht entziehen kann, er jedoch sein berechtigtes Interesse am Fortbestand der Versicherung schützen will.¹ Die Bestimmung geht weiter als die Vorgängervorschrift des § 143 VVG a.F., die das Kündigungsrecht des VR nur ausschloss, wenn eine Gefahrerhöhung unabhängig vom Willen des VN eintrat.
- 2 Die zum 1.1.2008 in Kraft getretene Neuregelung in § 132 lehnt sich eng an der Bedingungspraxis der Transportversicherung an.² Die Vorschrift wurde durch die VVG-Reform neu gefasst und ersetzt die zuvor in den §§ 142 und 143 VVG a.F. enthaltenen Regelungen.
- 3 Soweit sich in § 132 Sonderregeln finden, sind die allgemeinen Bestimmungen zur Gefahrerhöhung in den §§ 23 ff. verdrängt; im Übrigen finden die Vorschriften der §§ 23 ff. in der Transportversicherung Anwendung.

¹ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

² Vgl. etwa Ziff. 5 DTV-Güter 2000 bzw. DTV-Güter 2000/2011.

B. Regelungsinhalt

I. Gefahränderung und Gefahrerhöhung

§ 132 Abs. 1 Satz 1 stellt klar, dass der VN in der Transportversicherung zur Erhöhung oder Änderung der Gefahr berechtigt ist und auch einem Dritten Gefahränderungen gestatten darf. 4

1. Gefahränderung

Gefahränderung ist eine nachträgliche Änderung der bei Vertragsschluss gegebenen gefahrerheblichen Umstände des versicherten Risikos.³ Die Gefahränderung muss sich über einen nicht ganz unerheblichen Zeitraum erstrecken, darf also nicht von ganz vorübergehender Natur sein.⁴ Maßgeblich ist, ob der VR bei Kenntnis der geänderten Gefahr den Versicherungsvertrag nicht oder nicht mit diesem Inhalt abgeschlossen hätte, wobei aber grundsätzlich objektive Kriterien heranzuziehen sind.⁵ Nach Ziff. 5.3 DTV-Güter 2000/2011 soll eine Gefahränderung insbesondere vorliegen, wenn der Antritt oder die Vollendung des versicherten Transports erheblich verzögert wird, von der angegebenen oder üblichen Transportstrecke erheblich abgewichen wird, der Bestimmungshafen bzw. Zielflughafen geändert wird oder die Güter an Deck verladen werden.⁶

Das Gesetz nennt zudem in § 133 Abs. 2 die Änderung oder Aufgabe einer Güterbeförderung nach Versicherungsbeginn als Gefahränderung, wenn dies ohne Zustimmung des VN oder aufgrund eines versicherten Ereignisses stattfindet.⁷ § 134 Abs. 3 Satz 1 stellt klar, dass die Benutzung ungeeigneter Beförderungsmittel bei der Beförderung von Gütern eine Gefahränderung darstellt.

Von der Gefahränderung zu unterscheiden sind Maßnahmen oder Ereignisse, die zur Folge haben, dass ein völlig **anderes als das versicherte Risiko** entsteht (**Gefahrwechsel**).⁸ Auf einen solchen Fall finden die Vorschriften über die Gefahrerhöhung keine Anwendung; eine solche Gefahränderung ist dem VN mithin nicht erlaubt.⁹ 7

2. Gefahrerhöhung

Eine Gefahrerhöhung als qualifizierte Form der Gefahränderung¹⁰ liegt vor, wenn die nachträglichen Änderungen der gefahrerheblichen Umstände die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Versicherungsfalls erhöhen oder eine Vergrößerung des Schadens zu verursachen geeignet sind.¹¹ Ebenso wie bei der Gefahränderung ist bei der Gefahrerhöhung eine gewisse Dauer des geänderten Gefährdungszustandes erforderlich.¹² 8

Angenommen wurde eine Gefahrerhöhung z.B. bei Warenumschlag auf hoher See und der Verwendung undichter Container.¹³ Auch in verkehrsunüblichem Maße gegenüber dem Spediteur 9

3 Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 222; Langheid/Wandt/Kollatz § 132 Rn. 5.

4 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 8.

5 Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 222; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 8.

6 Vgl. auch OLG Hamburg 25.10.1984 – 6 U 258/83, TranspR 1985 365.

7 Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

8 Bruck/Möller/Matusche-Beckmann § 23 Rn. 33; Langheid/Rixecker/Langheid § 23 Rn. 38.

9 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 2.

10 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 9.

11 Bspw. OLG Düsseldorf 27.6.1995 – 4 U 211/94, VersR 1997 231; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 229.

12 Langheid/Rixecker/Langheid § 23 Rn. 26 ff.; Bruck/Möller/Matusche-Beckmann § 23 Rn. 4.; Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 132 Rn. 5.

13 OLG Bremen 18.9.1986 – 2 U 43/86, VersR 1987 43.

oder Frachtführer erklärte Regressverzicht oder Haftungseinschränkungen sollen eine Gefahrerhöhung darstellen.¹⁴

II. Anzeigepflicht des VN (Absatz 1)

- 10 Eine **Gefähränderung** (zum Begriff oben Rn. 5 ff.) **hat der VN** gemäß § 132 Abs. 1 Satz 2 **unverzüglich**, also ohne schuldhaftes Zögern (§ 121 Abs. 1 Satz 1 BGB), dem VR **anzuzeigen**. Dabei sind hier im Unterschied zu § 131 diejenigen Umstände gemeint, die sich erst nach Vertragsschluss ergeben haben.¹⁵ Von der Anzeigepflicht sind alle Umstände, die objektiv – also nach der Verkehrsanschauung – das Vertragsrisiko des VR verändern, erfasst.¹⁶
- 11 Nach dem Wortlaut der Bestimmung ist unklar, ob sich die Anzeigepflicht nur auf die in § 132 Abs. 1 Satz 1 erwähnten Gefähränderungen durch den VN und vom VN gestattete Gefähränderungen durch Dritte bezieht. Das hätte zur Folge, dass **Gefähränderungen durch Dritte ohne oder solche gegen den Willen** des VN nicht anzeigepflichtig wären.¹⁷ Eine solche Unterscheidung dürfte indes nicht gewollt sein und sie findet sich auch nicht in den Bedingungswerken der Praxis.¹⁸ Darin läge zudem eine – gewiss nicht beabsichtigte – Abweichung von § 57, wonach der VN in der laufenden Versicherung jegliche Gefähränderung anzuzeigen hat.¹⁹ Zudem stünde ein solches Verständnis im Widerspruch zu § 133 Abs. 2 Satz 2. Dort wird für den Fall einer Änderung der Beförderung ohne Zustimmung des VN – also einer ohne den Willen des VN erfolgten Gefähränderung – „klargestellt“,²⁰ dass die Vorschrift des § 132 gilt, was sich in der Sache gerade auch auf die entsprechende Anzeigepflicht beziehen muss. Dasselbe gilt für den Verweis in § 134 Abs. 3 Satz 2 im Falle der mangelnden Eignung des Beförderungsmittels.
- 12 Daher ist also auch im Rahmen von § 132 Abs. 1 **jegliche Gefähränderung anzeigepflichtig**.²¹

III. Rechtsfolgen der Anzeigepflichtverletzung

1. Leistungsfreiheit (Abs. 2 Satz 1)

- 13 Die **Rechtsfolgen** einer unterbliebenen Anzeige regelt § 132 Abs. 2. Abweichend von den Vorschriften der §§ 23 ff. wird der VR bei einer Anzeigepflichtverletzung grundsätzlich **leistungsfrei**.
- 14 Die Bestimmung ist identisch mit der Regelung über Gefähränderungen in der laufenden Versicherung (§ 57 Abs. 2 und 3). Unterbleibt die Anzeige, ist der VR **vollständig leistungsfrei**, sofern der Versicherungsfall nach dem Zeitpunkt eintritt, zu dem ihm die Anzeige hätte zugehen müssen.
- 15 § 132 weicht für den Fall grob fahrlässigen Verhaltens des VN von § 26 Abs. 1 und 2 ab und behält das sog. **Alles-oder-Nichts-Prinzip** bei, anstatt eine Quotelung vorzusehen. Die Leistungsfreiheit beruht allerdings nur auf der – vorsätzlichen oder grob fahrlässigen – Nichtvornahme der erforderlichen Anzeige (trotz Kenntnis der gefahrerhöhenden Umstände, wobei dem VN die gefahrerhöhende Eigenschaft der Umstände nicht bewusst sein muss²²), nicht auf der Gefahrerhöhung an sich. Dies folgt daraus, dass nach dem gesetzlichen Verständnis der VR in der Transport-

¹⁴ Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 223.

¹⁵ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 3.

¹⁶ Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 225.

¹⁷ So HK-VVG/Harms § 132 Rn. 2.

¹⁸ Vgl. z.B. Ziff. 5 DTV-Güter 2000/2011.

¹⁹ Vgl. die – insoweit identische – Begründung des Gesetzentwurfs in BTDrucks. 16/3945, S. 76 und S. 92.

²⁰ So Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 76.

²¹ BeckOK-VVG/C. Schneider Rn. 911; im Ergebnis Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 6.

²² BGH 10.9.2014 – IV ZR 322/13, VersR 2014 1313.

versicherung bei rechtzeitiger Anzeige eine Änderung der Gefahrenlage für das Versicherungsgut grundsätzlich hinnehmen muss.²³

2. Fortbestehen der Leistungspflicht (Abs. 2 Satz 2)

Trotz unterbliebener Anzeige bleibt der VR in den in § 132 Abs. 2 Satz 2 geregelten Fällen zur Leistung verpflichtet. Das Gesetz regelt an dieser Stelle sachlich gebotene Einschränkungen der Leistungsfreiheit.²⁴ Es handelt sich um Konstellationen, in denen der VR entweder nicht schutzwürdig ist, oder in denen das Gesetz den VN üblicherweise nicht mit einem Verlust seines Deckungsanspruchs belegt. So tritt nach Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 keine Leistungsfreiheit ein, wenn dem VR die Gefahrerhöhung zu dem Zeitpunkt, an dem die Anzeige hätte erfolgen müssen, bekannt war. Ebenso wenig wird der VR leistungsfrei, wenn der VN seine Anzeigepflicht weder vorsätzlich noch grob fahrlässig verletzt hat (§ 132 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2; ebenso Ziff. 5.4 DTV-Güter 2000/2011). Schließlich bleibt der VR nach § 132 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 leistungspflichtig, wenn die Gefahrerhöhung weder für den Eintritt noch für den Umfang der Leistungspflicht des VR ursächlich war (ebenso Ziff. 5.4 DTV-Güter 2000/2008).

3. Kein Kündigungsrecht des VR (Abs. 3)

Das Kündigungsrecht nach § 24 steht dem VR bei Gefahrerhöhung oder Gefahränderung nicht zu, § 132 Abs. 3. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass eine Änderung der Gefahr grundsätzlich nicht unzulässig ist (Rn. 1).²⁵ Diese Regelung entspricht inhaltlich Ziff. 5.6 DTV-Güter 2000/2011.

Es greifen aber die allgemeinen Vorschriften des § 25. Der VR ist also berechtigt, eine der höheren Gefahr entsprechend **höhere Prämie** zu verlangen oder **die höhere Gefahr auszuschließen**. Dass diese Rechte an sich an die Stelle des gerade ausgeschlossenen Kündigungsrechts gemäß § 24 treten, hindert die Anwendung von § 25 nicht. § 25 wird von § 132 Abs. 3 gerade nicht ausgeschlossen. Freilich kann der VR die Rechte nach § 25 nur geltend machen, wenn – an sich – die Voraussetzungen für ein Kündigungsrecht nach § 24 tatbestandlich erfüllt sind.²⁶ Das Recht, eine Zuschlagsprämie zu verlangen, ist auch in den üblichen Bedingungenwerken der Praxis vorgesehen (z.B. Ziff. 5.5 DTV-Güter 2000/2011).

C. Beweislast

Der VN trägt die Darlegungs- und Beweislast für die Kenntnis des VR von der Gefahrerhöhung nach § 132 Abs. 2 Nr. 1, sowie für fehlenden Vorsatz bzw. grobe Fahrlässigkeit bei der Anzeigepflichtverletzung nach § 132 Abs. 2 Nr. 2²⁷ und die mangelnde Kausalität zwischen Gefahrerhöhung und Versicherungsfall nach § 132 Abs. 2 Nr. 3.²⁸

²³ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 10.

²⁴ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

²⁵ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 14.

²⁶ Langheid FS Wälder, S. 35.

²⁷ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 12; Langheid/Wandt/Kollatz § 132 Rn. 11; Langheid/Rixecker/Langheid § 132 Rn. 9.

²⁸ Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 132 Rn. 13; Langheid/Wandt/Kollatz § 132 Rn. 11; Langheid/Rixecker/Langheid § 132 Rn. 9.

D. Abdingbarkeit

20 Diese Vorschrift ist **dispositiv**.

§ 133 Vertragswidrige Beförderung

- (1) ¹Werden die Güter mit einem Beförderungsmittel anderer Art befördert als vereinbart oder werden sie umgeladen, obwohl direkter Transport vereinbart ist, ist der Versicherer nicht zur Leistung verpflichtet. ²Dies gilt auch, wenn ausschließlich ein bestimmtes Beförderungsmittel oder ein bestimmter Transportweg vereinbart ist.
- (2) ¹Der Versicherer bleibt zur Leistung verpflichtet, wenn nach Beginn der Versicherung die Beförderung ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers oder infolge eines versicherten Ereignisses geändert oder aufgegeben wird. ²§ 132 ist anzuwenden.
- (3) Die Versicherung umfasst in den Fällen des Absatzes 2 die Kosten der Umladung oder der einstweiligen Lagerung sowie die Mehrkosten der Weiterbeförderung.

Übersicht

- | | |
|--|--|
| <p>A. Überblick — 1</p> <p>B. Regelungsinhalt</p> <p>I. Leistungsfreiheit bei vertragswidriger Beförderung (Absatz 1) — 3</p> <ol style="list-style-type: none">1. Beförderungsmittel anderer Art (Abs. 1 Satz 1 Alt. 1) — 72. Umladung trotz vereinbarten Direkttransportes (Abs. 1 Satz 1 Alt. 2) — 103. Abweichung von bestimmtem Beförderungsmittel oder Transportweg (Abs. 1 Satz 2) — 11 | <p>II. Änderung oder Aufgabe der Beförderung (Absatz 2) — 13</p> <ol style="list-style-type: none">1. Änderung oder Aufgabe des Transports ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers — 142. Änderung oder Aufgabe infolge eines versicherten Ereignisses — 163. Zusatzkosten (Abs. 3) — 18 <p>C. Beweislast — 20</p> <p>D. Abdingbarkeit — 21</p> |
|--|--|

A. Überblick

§ 133 ist anwendbar, wenn der Versicherungsvertrag **die Nutzung bestimmter Transportmittel 1 oder Transportwege** vorsieht. Werden die vereinbarten Transportmodalitäten dann bei der Durchführung nicht eingehalten, ist der VR gemäß § 133 Abs. 1 **leistungsfrei**, da das Gesetz dies als einen ungedeckten Risikowechsel bzw. als Umgestaltung des Vertragsrisikos ansieht.¹ § 133 entspricht § 137 VVG a.F., wobei die Formulierung des Gesetzes im Zuge der **VVG-Reform** zum 1.1.2008 an die Bedingungspraxis angepasst wurde.²

§ 133 ist (weiterhin) als **Deckungsausschluss** und nicht als Obliegenheitsverletzung konzipiert. Hier tritt also eine strengere Sanktionierung ein als in den Fällen, bei denen kein bestimmtes Beförderungsmittel vereinbart war (vgl. § 134): Dort ist der Einsatz ungeeigneter Beförderungsmittel seit dem 1.1.2008 nur noch als Obliegenheitsverletzung ausgestaltet (§ 134 Rn. 2). Die unterschiedliche Behandlung erscheint nicht zwingend, ist aber nun Gesetz.³

¹ *Ehrenzweig* 346; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 244.

² Begr. RegE BTDrucks 16/3945 S. 92; vgl. Ziff. 6 DTV-Güter 2000/2011.

³ A.M. – unter Hinweis auf BGH 18.5.2011 – IV ZR 165/09, VersR 2011 1048, 1049 (zu § 132 VVG a.F.) – Koch VersR 2015 133, 134 (Obliegenheit).

B. Regelungsinhalt

I. Leistungsfreiheit bei vertragswidriger Beförderung (Absatz 1)

- 3 Eine **vertragswidrige Beförderung** ist nach § 133 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 zunächst die Verwendung eines Beförderungsmittels anderer Art als zwischen VR und VN (Rn. 7 ff.) vereinbart. Gleiches gilt, wenn die Ware bei vereinbartem Direkttransport umgeladen wird, § 133 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2, oder wenn ein *bestimmtes* Beförderungsmittel oder ein *bestimmter* Transportweg zwischen VR und VN vereinbart war und der VN hiervon abweicht, § 133 Abs. 1 Satz 2.
- 4 **Maßgeblich** dafür, ob von den vereinbarten Transportmodalitäten abgewichen wurde, **ist allein der Versicherungsvertrag**, also das Vertragsverhältnis zwischen dem VN und VR. Vereinbarungen des VN mit dem Frachtführer sind insoweit nicht zu berücksichtigen.⁴ Die Anwendbarkeit von § 133 Abs. 1 hängt mithin davon ab, ob und in welcher Detailtiefe die Parteien des Versicherungsvertrages die Modalitäten des Transports regeln. Wenn keine Vereinbarungen über die Art der Beförderung getroffen wurden oder dem VN ein Wahlrecht zwischen mehreren vertraglich abgesprochenen Beförderungsarten zusteht, ist § 133 nicht anwendbar.⁵
- 5 Die Vorschrift des § 133 soll zudem dann nicht eingreifen, wenn die Abweichung von der vereinbarten Beförderung nur **geringfügig und sachlich begründet** ist, da in solchen Fällen die Abweichung keinen Einfluss auf das Vertragsrisiko habe.⁶ Dem ist zuzustimmen. Die Geringfügigkeit der Abweichung wie auch ihre Rechtfertigung sind vom VN nachzuweisen (Rn. 20). Maßgeblich dürfte sein, ob die Parteien des Versicherungsvertrages nach Maßgabe der getroffenen Vereinbarungen die Abweichung gebilligt und als vertragsgemäß akzeptiert hätten. Dies kann nur bei unerheblichen Abweichungen der Fall sein und würde bspw. einen Wechsel von Schienen- auf Straßentransport nicht erfassen.⁷
- 6 Die Regelung des § 133 gilt, wie sich aus Abs. 1 ergibt, allein für die **Güterversicherung**.⁸

1. Beförderungsmittel anderer Art (Abs. 1 Satz 1 Alt. 1)

- 7 Wird das Beförderungsmittel in der Police nur allgemein gattungsmäßig festlegt (Binnenschiff, Luftfahrzeug, LKW, Eisenbahn etc.), führt (nur) die Verwendung eines gattungsmäßig anderen Transportmittels zur Leistungsfreiheit des VR (§ 133 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1). So liegt bspw. eine unzulässige Beförderung anderer Art vor, wenn anstatt eines Binnenschiffs ein LKW eingesetzt wird.⁹
- 8 Maßgeblich sind die Vereinbarungen im Einzelfall und die Ausgestaltung des jeweiligen Gattungsbegriffs.¹⁰ Ist etwa nur allgemein ein Transport per LKW vereinbart, kann nicht die Benutzung eines bestimmten LKW-Typs verlangt werden und kommt insoweit eine Leistungsfreiheit des VR nicht in Frage.¹¹ Ist hingegen vereinbart, dass die Güter per Schwertransport zu befördern sind, stellt die Beförderung durch einen gewöhnlichen LKW einen vertragswidrigen Transport

4 HK-VVG/Harms § 133 Rn. 1; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 3; Langheid/Rixecker/Langheid § 133 Rn. 2; Staudinger/Halm/Wendt/Ramming § 133 Rn. 1; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 244.

5 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 4; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 4.

6 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 9; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 5; Langheid/Rixecker/Langheid § 133 Rn. 3; Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 133 Rn. 6.

7 Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 133 Rn. 6; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 9; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 5.

8 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 1; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 2.

9 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 5.

10 Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 132 Rn. 5; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 6.

11 Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 133 Rn. 4.

dar.¹² Bei Schiffen kann bspw. eine weiter gehende Konkretisierung als Kühlschiff, Tanker, Schwer-
gutfrachter oder Containerschiff erfolgen und ist dann sub specie § 133 Abs. 1 maßgeblich.¹³

Wenn die zu verwendenden Beförderungsmittel nicht lediglich ihrer Art nach im Versicherungs-
vertrag geregelt sind, sondern ein bestimmtes Transportmittel vorgesehen ist, gilt § 133 Abs. 1 Satz 2. 9

2. Umladung trotz vereinbarten Direkttransportes (Abs. 1 Satz 1 Alt. 2)

Sofern ein Direkttransport der Ware an ihren Bestimmungsort vereinbart ist, führt ein Umladen 10
der Güter nach § 133 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 ebenfalls zur Leistungsfreiheit des VR. Maßgeblich für die
Frage, ob ein Direkttransport vorgesehen ist, sind abermals ausschließlich die versicherungsver-
traglichen Bestimmungen,¹⁴ der Inhalt eines Fracht- oder Speditionsvertrages ist unerheblich.¹⁵

3. Abweichung von bestimmtem Beförderungsmittel oder Transportweg (Abs. 1 Satz 2)

Wird in der Police – etwa aufgrund bestimmter Eigenschaften – ein **individualisiertes Beförde-** 11
rungsmittel vorgesehen, kann der VN den Transport grundsätzlich nur mit diesem Fahrzeug
durchführen.¹⁶ Andernfalls ist der VR leistungsfrei (§ 133 Abs. 1 Satz 2). **Einschränkungen** sind
jedoch geboten, wenn statt des vereinbarten Transportmittels ein anderes, aber gleichwertiges
Fahrzeug genutzt wird, also ein solches, das dieselben Eigenschaften aufweist wie das vereinbarte
Fahrzeug. In diesem Fall – und sofern kein anderweitiger Grund für die Festlegung des individuali-
sierten Beförderungsmittels bestand – wäre es unbillig und besteht kein Anlass, dem VN den
Versicherungsschutz zu versagen.¹⁷ In der Sache ist dies eine Frage der Auslegung des Versiche-
rungsvertrages. Wenn trotz Vereinbarung eines individualisierten Beförderungsmittels in der Poli-
ce die Verwendung eines gleichwertigen Fahrzeugs zulässig erscheint, dürfte es sich letztlich nicht
um einen Fall von Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 handeln, sondern um die Festlegung einer – entsprechend
engen – Gattung für das Transportmittel, sodass Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 eingreift.

Dasselbe gilt, wenn im Versicherungsvertrag ein konkreter **Transportweg** vorgesehen ist, von 12
dem im Zuge der Beförderung abgewichen wird. Auch dann ist der VR grundsätzlich leistungsfrei.
Abermals ist eine Einschränkung für solche Fälle zu machen, in denen die Abweichung lediglich
als geringfügig und sachlich begründet anzusehen ist,¹⁸ diese also bei Auslegung der vertraglichen
Vereinbarungen als irrelevant einzustufen ist. Zur Beweislast vgl. Rn. 20.

II. Änderung oder Aufgabe der Beförderung (Absatz 2)

Wenn nach Beginn der Versicherung¹⁹ ohne Zustimmung des VN oder durch den Eintritt eines 13
versicherten Ereignisses die Beförderung verändert oder aufgegeben wird, bleibt der VR zur Leis-

12 Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 133 Rn. 5.

13 Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 244.

14 Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 133 Rn. 7; Prölss/Martin/Koller § 133 Rn. 2; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 3 ff.

15 Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 246; Prölss/Martin/Koller § 133 Rn. 2; Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 133 Rn. 7.

16 Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 133 Rn. 9.

17 Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 133 Rn. 9; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 8; a.A. Prölss/Martin/Koller § 133 Rn. 2.

18 Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 8; Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 133 Rn. 6; Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 133 Rn. 9.

19 Looschelders/Pohlmann/Paffenholtz § 133 Rn. 10.

tung verpflichtet, § 133 Abs. 2 Satz 1. Es liegt dann allerdings eine Gefahränderung nach § 132 vor,²⁰ weshalb der VN entsprechend § 132 die Änderung oder Aufgabe des Transports dem VR unverzüglich anzeigen muss, um den Versicherungsschutz aufrecht zu erhalten, § 133 Abs. 2 Satz 2.

1. Änderung oder Aufgabe des Transports ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers

- 14 Erfolgt nach Versicherungsbeginn und **ohne die Zustimmung des VN** eine Änderung oder die Aufgabe der Beförderung, bleibt der Versicherungsschutz bestehen. Eine deckungsschädliche Zustimmung des VN muss *vor* der Beförderungsänderung bzw. -aufgabe erfolgen und kann auch konkludent erteilt werden.²¹ Die nachträgliche Genehmigung genügt hingegen nicht und ist daher keine Zustimmung im Sinne von § 133 Abs. 2.²² Der Zustimmung des VN steht eine Zustimmung seiner Repräsentanten gleich,²³ nicht jedoch eine Zustimmung des Frachtführers.²⁴
- 15 Der Deckungsausschluss greift auch bei einer stillschweigenden Zustimmung des VN oder etwa bei einer vorweg im Frachtvertrag erklärten Zustimmung des VN zu einer Änderung der Beförderung.²⁵ Entsprechende Befugnisse zu Änderungen der Transportmodalitäten finden sich oft in den Speditions- und Frachtverträgen (sog. **Zustimmungsklauseln**), die dann auch gegen den VN wirken und deckungsschädlich sind, wenn es dann zu entsprechenden Transportänderungen kommt.²⁶ Für den VN ist es daher vorteilhaft, kein bestimmtes Beförderungsmittel und keinen bestimmten Transportweg im Versicherungsvertrag zu vereinbaren.²⁷ Deckungsunschädlich sollen hingegen die verkehrüblichen Umladungsklauseln in Konnossementen sein, da darin keine Zustimmung des VN im Sinne von Absatz 2 liege.²⁸

2. Änderung oder Aufgabe infolge eines versicherten Ereignisses

- 16 Der Versicherungsschutz wird nicht beeinträchtigt, wenn es infolge eines versicherten Ereignisses zu einer Änderung oder Aufgabe der Beförderung kommt (§ 133 Abs. 2 Satz 1 Alt. 2). Nachdem die Transportversicherung als Allgefahrenversicherung ausgestaltet ist, zählen zu den versicherten Ereignissen grundsätzlich sämtliche Beförderungs- oder Ablieferungshindernisse, die bspw. eine Umladung, einstweilige Lagerung oder eine anderweitige Beförderung erforderlich machen.²⁹
- 17 Es ist **nicht erforderlich**, dass der Eintritt eines versicherten Ereignisses zu einem **Versicherungsfall** oder einem Unfall des Transportmittels führt.³⁰ Vielmehr genügt es, wenn der Transport durch das versicherte Ereignis in einer Weise beeinflusst wird, dass er nicht mehr wie im Versicherungsvertrag vorgesehen, sondern nur mit einem anderen Transportmittel oder auf einem anderen Transportweg fortgeführt werden kann.³¹

²⁰ Begr. RegE BTDrucks. 16/3945 S. 92.

²¹ Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 252.

²² Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 10; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 252.

²³ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 11; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 10.

²⁴ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 11; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 252.

²⁵ Ehrenzweig 246.

²⁶ HK-VVG/Harms § 133 Rn. 2; Langheid/Wandt/Kollatz § 133 Rn. 12.

²⁷ HK-VVG/Harms § 133 Rn. 2.

²⁸ HK-VVG/Harms § 133 Rn. 2; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 252.

²⁹ Prölss/Martin/Koller § 133 Rn. 5.

³⁰ Prölss/Martin/Koller § 133 Rn. 5; Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 13.

³¹ Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 13.

3. Zusatzkosten (Abs. 3)

Im Fall der Änderung oder Aufgabe der Beförderung durch ein versichertes Ereignis nach § 133 Abs. 2 hat der VR auch dadurch verursachte zusätzliche Kosten zu tragen. Voraussetzung ist freilich, dass der VN die Anzeigepflicht des § 132 gewahrt hat. Diese Regelung geht über die Vorschriften der §§ 82, 83 hinaus und räumt dem VN einen weitergehenden Aufwendersersatzanspruch ein, da § 133 Abs. 3 nicht voraussetzt, dass es auf Grund des versicherten Ereignisses bereits zu einem Versicherungsfall gekommen ist (Rn. 17).

Ersetzt werden nach § 133 Abs. 3 die **Kosten der Umladung**, der **einstweiligen Lagerung** sowie die **Mehrkosten der Weiterbeförderung**. Die Kosten der Lagerung müssen von dem VR nur ersetzt werden, bis eine Weiterbeförderung möglich und zumutbar ist. Diese Einschränkung ergibt sich bereits aus dem Wortlaut der Norm, die dem VR nur die Kosten einer „einstweiligen Lagerung“ auferlegt.³²

C. Beweislast

Den allgemeinen Grundsätzen entsprechend, obliegt dem VR die Darlegungs- und Beweislast für eine Leistungsfreiheit aufgrund vertragswidriger Beförderung (Deckungsausschluss).³³ Beruft sich der VN auf die Gleichwertigkeit eines anderen als des vertraglich vereinbarten Transportmittels bzw. Transportweges mit den vereinbarten Modalitäten (geringfügige Abweichung; Rn. 11, 12), hat er dies darzulegen und zu beweisen.³⁴

D. Abdingbarkeit

Die Vorschriften des § 133 sind **dispositiv**.

21

³² Looschelders/Pohlmann/Paffenholz § 133 Rn. 14.

³³ Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 133 Rn. 10.

³⁴ Schwintowski/Brömmelmeyer/Pisani § 133 Rn. 11; Thume/de la Motte/Ehlers/Ehlers Teil 5 Rn. 247.