

Flusskaskotagung  
vom 10. bis 12. April 2002  
in Duisburg

**Umfang der Wrackbeseitigung  
im Rahmen der Ziff. 24 AVB**

Dr. Sven Gerhard

WüBa  
Hamburg



## Die Wrackbeseitigung nach Ziff. 7 AVB Flusskasko

Dr. Sven Gerhard, WÜBA Niederlassung Hamburg

Eine Police auf Basis der AVB Flusskasko 1992/2000 umfasst bei genauer Betrachtung sechs Versicherungen. Diese sind (gemäß Ziff. 3 AVB Flusskasko 2000):

- die Kaskoversicherung
- die Maschinenversicherung
- die Haftpflichtversicherung „Ersatz an Dritte“
- die Versicherung von Beiträgen des Schiffes zur Havarie Grosse
- die Versicherung von Aufopferungen des Schiffes im Falle einer Havarie
- die Versicherung von Wrackbeseitigungskosten.

Ferner übernimmt der Versicherer die Stellung einer Garantie gemäß den Versicherungsbedingungen, wenn der Versicherungsnehmer nach Eintritt eines Schadens gegenüber Dritten hierzu verpflichtet ist.

Folgende Voraussetzungen, unter denen die Kosten einer Wrackbeseitigung vom Versicherer ersetzt werden, sind in Ziff. 7 AVB Flusskasko 2000 aufgezählt:

1. Realisierung einer versicherten Gefahr
2. Heben, Entfernen, Vernichten des versicherten Schiffes wird verlangt
3. Vom Staat oder der zuständigen Behörde
4. Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen
5. Schiff muss zum Wrack geworden sind

Die vorherige Erklärung eines Abandons<sup>1</sup> ist nicht erforderlich.

Zu diesen Voraussetzungen im Einzelnen:

---

<sup>1</sup> S. Ziff. 28 AVB Flusskasko

### **Ad 1. Realisierung einer versicherten Gefahr**

Die Versicherung auf Basis der AVB Flusskasko 2000 ist – im Gegensatz zur Seekasko-Versicherung nach den DTV-Kaskoklauseln 1978/94 – keine Allgefahrendeckung. Die versicherten Gefahren sind in Ziff. 3.1.1. AVB Flusskasko 2000 abschließend aufgezählt. Es sind Schifffahrtsunfall, Brand, Blitzschlag, Explosion, höhere Gewalt, Einbruch-Diebstahl, Beraubung und Vandalismus. Den Eintritt einer versicherten Gefahr muss der Versicherungsnehmer beweisen, wobei die Rechtsprechung etwa den Begriff des Schifffahrtsunfalls recht weitgehend definiert<sup>2</sup>.

### **Ad. 2 Heben, Entfernen, Vernichten des versicherten Schiffes wird verlangt**

Regelmäßig soll ein Wrack als Schiffahrtshindernis unschädlich gemacht oder es sollen Gefahren, die von einem Wrack ausgehen, beseitigt werden. Nach diesem Zweck richten sich Art und Umfang der geforderten Wrackbeseitigungsmaßnahme. In der Praxis ist zu fragen, ob dieser Zweck auch auf anderem Wege – für den Versicherer kostengünstiger – erreicht werden kann. Das Verlangen der Wrackbeseitigung richtet sich regelmäßig gegen den Schiffer<sup>3</sup>, nicht gegen den Versicherer.

### **Ad. 3 Vom Staat oder der zuständigen Behörde**

Die Aufforderung, ein Wrack zu Heben, zu Entfernen oder zu vernichten muss von einer staatlichen Stelle oder einer zuständigen Behörde ausgesprochen worden sein. Entscheidend ist, dass die handelnde Behörde zum Erlass entsprechender Maßnahmen zuständig ist. Zuständig sind regelmäßig die Strompolizeibehörden, aber auch sonstige Behörden der Gefahrenabwehr (z.B. örtliche Ordnungsbehörden), wenn von dem Wrack entsprechende Gefahren ausgehen, die recht vielfältig sein können. Ein Wrack kann nicht nur die Schiffahrt behindern, sondern auch die Umwelt oder Personen gefährden, so dass seine Beseitigung oder Vernichtung notwendig ist.

Kein Versicherungsschutz besteht, wenn allein Privatpersonen das Entfernen eines Wracks

---

<sup>2</sup> S. Prölss/Martin, VVG, Anm.1)B. zu Ziff. 3 Flusskasko.

<sup>3</sup> Es kann sich – im Falle einer vom Gegner verschuldeten Kollision – aber auch gegen den Kollisionsgegner richten, der als sogenannter „Handlungsstörer“ in Anspruch genommen wird. In diesem Fall trägt der Versicherer des Kollisionsgegners entsprechende Kosten einer Wrackbeseitigung unter den Voraussetzungen des Ziff. 4 AVB Flusskasko 2000 im Rahmen der „Ersatz-an-Dritte“-Deckung.

verlangen, so wenn das Schiff etwa in einem rein privaten Hafen gesunken und dadurch zum Wrack geworden ist, eine Behörde jedoch keinen Grund für eine Beseitigung sieht.

#### **Ad. 4 Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen**

Die Behörde muss aufgrund gesetzlicher Bestimmungen handeln. Das erscheint ganz selbstverständlich. Hinter dieser Formulierung stecken zwei Voraussetzungen: Einmal gibt es weder eine Beschränkung auf öffentlich-rechtliche Bestimmungen, die Grundlage des Handelns der Behörde sein müssen, noch auf „gesetzliche Bestimmungen privatrechtlichen Inhalts“ wie in § 1.1 AHB. Zum anderen kann eine Beseitigung aufgrund gesetzlicher Bestimmungen nur in den Hoheitsgewässern des jeweiligen Staates verlangt werden<sup>4</sup>.

#### **Ad. 5 Schiff muss zum Wrack geworden sein**

Schließlich muss das Schiff zum Wrack geworden sein.

Wann wird ein Schiff zum Wrack? Allein das Sinken macht ein Schiff noch nicht zum Wrack. Denn es kann unter Umständen geborgen und repariert werden, um dann wieder in Fahrt zu gehen. Ein Schiff wird erst dann zum Wrack, wenn es nicht mehr reparaturfähig ist oder nur noch ein Teil des Schiffes übrig bleibt<sup>5</sup>, etwa weil es zerbrochen und ein Teil bereits versandet ist. Nicht mehr reparaturfähig bedeutet in diesem Zusammenhang neben einer technischen Unmöglichkeit der Reparatur auch, dass die Kosten einer Reparatur den Wert des Schiffes vor dem Sinken überschreiten.

Nicht notwendig ist, dass das Schiff gerade durch ein vorheriges Sinken zum Wrack geworden ist.<sup>6</sup>

Nicht jede Verfügung einer Behörde zur Bergung oder Beseitigung eines gesunkenen Schiffes ist daher an Ziff. 7 zu messen. Kann das gesunkene Schiff repariert werden, sind die Kosten der Bergung solche der Schadenabwendung, Schadenminderung oder Schadenermittlung gemäß Ziff. 27 AVB Flusskasko 2000. In diesem Fall sind die Kosten einer Bergung

---

<sup>4</sup> S. BGH VersR 1983, S. 136: Der Belgische Staat kann die Kosten einer Wrackbeseitigung eines ehemals deutschen Schiffes außerhalb seiner Hoheitsgewässer vom Eigner nicht ersetzt verlangen.

<sup>5</sup> Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsgesetz, § 1 BinSchG Rz. 14.

<sup>6</sup> Brunn, Erläuterungen zu den AVB Flusskasko 1992, Vorbemerkung zu Ziff. 7 AVB Flusskasko 1992.

nicht begrenzt auf die Versicherungssumme, die gemäß Ziff. 14.3 AVB Flussskasko für die Wrackbeseitigung vereinbart ist.

Sind die genannten Voraussetzungen der Ziff. 7 AVB Flussskasko 2000 erfüllt und greift keiner der Ausschlussgründe der Ziff. 3.2 AVB Flussskasko 2000 ein, übernimmt der Versicherer – bis zur Höhe der für Wrackbeseitigung vereinbarten Versicherungssumme<sup>7</sup> und auf erstes Risiko – die Kosten für das Heben, Entfernen und Vernichten des Wracks im Umfang der behördlichen Anordnung.

Folgende Fallgestaltungen sind hierzu denkbar:

- Der Versicherungsnehmer hebt / entfernt / vernichtet das Wrack mit eigenem / gemietetem Gerät und eigenen Leuten.

Diskutieren kann man hier, in welcher Höhe der Versicherungsnehmer die Lohnkosten für seine Leute ersetzt verlangen kann, wenn die Stundensätze für eigenes Personal regelmäßig unter denen professioneller Bergungsunternehmen liegen.

- Der Versicherungsnehmer beauftragt einen Dritten zu heben/ zu entfernen / zu vernichten.

In der Praxis spielt der Faktor Zeit eine erhebliche Rolle für die Höhe der Kosten einer Wrackbeseitigung durch Dritte. Je größer die von dem Wrack ausgehenden Gefahren sind, insbesondere für Umwelt und Schifffahrt, desto weniger Zeit wird die Behörde für die Vornahme der Bergungsarbeiten zulassen. Das wirkt sich auf die Kosten der Wrackbeseitigung aus. Denn bei einem Wrack gibt es keine Bergelohnvereinbarung auf „no cure no pay“ Basis – es sind ja regelmäßig keine geretteten Werte mehr vorhanden.

Bereitet die Bergung tatsächliche Schwierigkeiten, etwa weil das Wrack im Fahrwasser liegt, liegt auch in der Auswahl eines professionellen Bergungsunternehmers ein wichtiger Schlüssel zur Begrenzung der Wrackbeseitigungskosten.

---

<sup>7</sup> Reicht diese Summe nicht aus – und sind Wrackbeseitigungskosten auch nicht anderweitig gedeckt – kann nicht auf die Kaskoversicherungssumme zurückgegriffen werden, Ziff. 14.4 AVB Flussskasko 2000.

- Die Behörde hebt / entfernt / vernichtet selbst für den Versicherungsnehmer, oder
- die Behörde beauftragt einen Dritten, das Wrack zu heben / zu entfernen / zu vernichten.

Die beiden letzten Fallgestaltungen sind immer die schlechteren, weil der Versicherungsnehmer und damit auch der Versicherer den Einfluss auf die Kosten der Wrackbeseitigung verliert. Als Versicherer sollte man unbedingt darauf achten, dass es zu einer solchen Situation nicht kommt. Für die Behörde ist allein maßgebend, dass die vom Wrack ausgehenden Gefahren schnell beseitigt werden. Die Kosten hierfür sind nebensächlich und spielen gegenüber der Gefahrenbeseitigung keine Rolle. Sie werden nachträglich vom Versicherungsnehmer mit Kostenbescheid eingezogen. Eine nachträgliche Auseinandersetzung mit der zuständigen Behörde über die Notwendigkeit einzelner Kostenpositionen ist regelmäßig aussichtslos.

Eine in der Police für die Kaskoversicherung vereinbarte Abzugsfranchise gilt nicht für die Versicherung der Wrackbeseitigungskosten gemäß Ziff. 7 AVB Flusskasko<sup>8</sup>. Die Vereinbarung separater Franchisen für die Wrackbeseitigung ist nicht üblich und als Steuerungsinstrument zur Schadenvorbeugung auch nicht sinnvoll.

Kosten hinsichtlich der Ladung werden nach Ziff. 7.2 AVB Flusskasko 2000 nicht ersetzt. Darunter fallen Kosten für die Bergung oder Umladung der Ladung, deren Beseitigung oder Vernichtung oder auch Kosten für Maßnahmen, weil die Ladung selbst Schäden verursacht.

Problematisch sind in diesem Zusammenhang in der Praxis zwei Fallgestaltungen:

1. Maßnahmen zur Wrackbeseitigung dienen gleichzeitig Schiff und Ladung.

Beispiel ist hier das Heben eines Wracks, in dem sich noch Ladung befindet, die trotz des Sinkens ihren Wert nicht verloren hat (z.B. grobe Steine zum Böschungsbau).

Hier sind die Kosten des Hebens aufzuteilen, nur wie? Eine Verteilung gemäß den geretteten Werten wie bei Havarie Grosse kommt nicht in Betracht, weil das Wrack keinen Wert oder allenfalls nur mehr Schrottwert hat. Die Ladung würde also die vollen Kosten tragen. Mein Vorschlag wäre hier eine Aufteilung der Kosten entsprechend den Regeln

---

<sup>8</sup> Ziff. 9.2 4. Spiegelstrich AVB Flusskasko 2000

der Havarie Grosse, nur dass für den geretteten Wert des Schiffes fiktiv die in der Flusskaskopolicy auf Wrackbeseitigung versicherte Summe angesetzt werden kann.

## 2. Für das Heben des Wracks ist vorher die Ladung zu entfernen.

Diese Fallgestaltung bereitet insbesondere bei verblockenden Ladung (z. B. Zement) große Probleme, wenn die Entfernung der Ladung selbst erhebliche Kosten verschlingt. Diese Kosten soll zwar die Ladung tragen<sup>9</sup>, nur was tun, wenn diese hierzu keine Anstalten macht und die Zeit drängt? Hilfreich ist hier, wenn durch die Behörde eine selbständige Beseitigungsverfügung auch gegenüber der Ladung ergeht. Wird diese daraufhin nicht aktiv, können von der Ladung immerhin die Kosten für die Beseitigung nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag ( §§ 677, 683 BGB) verlangt werden. Das nützt allerdings nichts, wenn die Ladung selbst nicht zahlen kann.

### **Zum Schluss noch Folgendes:**

Wie bereits erwähnt, ist für die Wrackbeseitigungskosten gemäß Ziff. 14.3 AVB Flusskasko in der Police eine separate Versicherungssumme zu vereinbaren. Zu deren Festlegung Folgendes:

Die denkbaren Kosten einer Wrackbeseitigung sind abzudecken. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Beschränkung der Haftung mit Schiff und Fracht gemäß § 4 BinSchG alter Fassung weggefallen ist und daher die Haftung auch für Wrackbeseitigungskosten jetzt nur noch gemäß 5 j BinSchG<sup>10</sup> beschränkt werden kann. Die bisher häufig übliche Versicherung der Wrackbeseitigungskosten bis zur Höhe der Kaskotaxe kann daher unter Umständen nicht mehr ausreichen. Andererseits kann die Versicherung der Wrackbeseitigungskosten nach Ziff. 7 AVB Flusskasko 2000 auch als beschränkte Vorausdeckung abgeschlossen werden, an die sich eine P&I-Versicherung bis zur Höhe der Haftungsbeschränkung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz als Exzedent anschließt.

<sup>9</sup> Brunn, Erläuterungen zu AVB Flusskasko 1992, Anm. zu Ziff. 7.2.

<sup>10</sup> Gesonderte Möglichkeit der Haftungsbegrenzung auf die Hälfte der nach § 5 e BinSchG maßgebenden Haftungshöchstbeträge.