

JONATHAN WENNEKERS

Piraterie in der  
Seeversicherung  
des Reeders

*Max-Planck-Institut  
für ausländisches und internationales  
Privatrecht*

*Studien zum ausländischen  
und internationalen Privatrecht*

356

---

**Mohr Siebeck**

Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht

356

Herausgegeben vom

Max-Planck-Institut für ausländisches  
und internationales Privatrecht

Direktoren:

Jürgen Basedow, Holger Fleischer und Reinhard Zimmermann





Jonathan Wennekers

# Piraterie in der Seeversicherung des Reeders

Mohr Siebeck

*Jonathan Wennekers*, geboren 1984; Studium der Rechtswissenschaften in Mannheim und Lissabon; 2010 Erste Juristische Staatsprüfung; LL.M. Studium an der University of Cambridge; 2015 Promotion.

Zugl.: Dissertation, Universität Mannheim, 2015.

e-ISBN PDF 978-3-16-154335-7

ISBN 978-3-16-154265-7

ISSN 0720-1141 (Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht)

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

© 2016 Mohr Siebeck, Tübingen. [www.mohr.de](http://www.mohr.de)

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Buch wurde von Gulde Druck in Tübingen auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und von der Buchbinderei Nädele in Nehren gebunden.

*Meiner Familie*



## Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Mai 2014 bei der Abteilung Rechtswissenschaft der Fakultät für Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre der Universität Mannheim eingereicht und im Frühjahrs-/Sommersemester 2015 als Dissertation angenommen. Rechtsprechung und Literatur sind bis zur Einreichung berücksichtigt. Für die Drucklegung ist die Arbeit punktuell überarbeitet und aktualisiert worden.

Meinem Doktorvater Herrn Professor Dr. Oliver Brand danke ich für die thematischen Anregungen und die Betreuung des Promotionsvorhabens. Herrn Professor Dr. Eibe Riedel danke ich für die zügige Erstellung des Zweitgutachtens. Darüber hinaus gilt mein Dank dem Direktorium des Hamburger Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht für die Aufnahme der Arbeit in die Schriftenreihe des Instituts.

Während meiner Promotionszeit wurde ich durch ein Stipendium der Friedrich-Ebert-Stiftung sowohl ideell als auch finanziell gefördert und unterstützt. Dafür bin ich sehr dankbar. Der Studienstiftung *ius vivum* und der Johanna und Fritz Buch-Gedächtnisstiftung gebührt mein Dank für die großzügigen Druckkostenzuschüsse.

Viele Freunde und Weggefährten haben mich während meiner Promotionszeit begleitet und unterstützt und so in vielfältiger Weise zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen. Ihnen allen bin ich von Herzen dankbar. Besonderen Dank schulde ich Herrn Benjamin Grimm für die mühevollen Durchsicht der Arbeit und seine konstruktiven Anmerkungen.

Nicht zuletzt bin ich meinen Eltern von Herzen dankbar, die mich stets vorbehaltlos unterstützt und gefördert und mir Vieles ermöglicht haben.

*Berlin, im November 2015*

*Jonathan Wennekers*





# Inhaltsübersicht

Vorwort.....	VII
Inhaltsverzeichnis.....	XI
Abkürzungsverzeichnis .....	XVIII
Einführung.....	1
Teil 1: Grundlagen und Begriff der Piraterie.....	4
A. Grundlagen.....	4
B. Piraterie als Rechtsbegriff.....	36
Teil 2: Piraterie in der Seeversicherung .....	100
A. Einleitung .....	100
B. Piraterie in der Seekaskoversicherung .....	101
C. Piraterie in den kaskonahen Versicherungszweigen .....	234
D. Piraterie in der P&I-Versicherung .....	241
E. Das Deckungskonzept der Kidnap & Ransom-Versicherung.....	251
F. Lösegeldregress: Auseinandersetzung der Versicherer.....	259
Schlussbemerkungen, Ausblick und Zusammenfassung in Thesen.....	271
A. Schlussbemerkungen und Ausblick .....	271
B. Zusammenfassung in Thesen .....	276

Literaturverzeichnis.....	279
Sachregister .....	289

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	VII
Inhaltsübersicht.....	IX
Abkürzungsverzeichnis.....	XVIII
Einführung.....	1
Teil 1: Grundlagen und Begriff der Piraterie.....	4
A. Grundlagen.....	4
I. Einleitung.....	4
II. Etymologie.....	6
III. Abgrenzung zu anderen Erscheinungsformen von Gewaltakten auf See .....	6
1. Kaperei .....	7
2. Hilfskriegsschiffe, Seefreischärlerei, Staatspiraterie.....	10
3. Zusammenfassung.....	12
IV. Historische Grundlagen der Versicherung gegen Piraterie .....	12
1. Seeversicherung .....	13
2. Sklavereikassen.....	14
3. Bezüge zur Versicherung von heute .....	14
V. Piraterie als gegenwärtige Bedrohung .....	15
VI. Die Systematik der Seeversicherungsbedingungen .....	17
1. Seekaskoversicherung .....	18
a) Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen 1919.....	19
b) DTV-Kaskoklauseln .....	21
c) Allgemeine Deutsche Seeschiffsversicherungsbedingungen 2009 .....	23

d) Englische Seekaskobedingungen: Institute Time Clauses – Hulls .....	28
2. Exkurs: Seegüterversicherung .....	30
a) ADS 1919 .....	30
b) ADS-Güterversicherungsbedingungen 1973 .....	31
c) DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2011 .....	31
3. Protection and Indemnity-Versicherung .....	32
4. Die Marktsituation in der Seeverversicherung .....	35
 <i>B. Piraterie als Rechtsbegriff</i> .....	36
I. Marken-, Produkt- und Softwarepiraterie .....	36
II. Piraterie im Strafrecht .....	37
1. Deutschland .....	38
2. England .....	39
III. Völkerrechtlicher Pirateriebegriff .....	41
1. Regelungszweck des Völkerrechts .....	41
2. Entwicklung des völkerrechtlichen Pirateriebegriffs .....	42
3. Definition nach Art. 101 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 .....	43
a) Rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung .....	44
b) Ausgehend von privatem Schiff zu privaten Zwecken .....	46
c) „Zwei-Schiffe-Erfordernis“ .....	47
d) Auf Hoher See oder an einem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt unterliegt .....	48
4. Bewertung des Pirateriebegriffs des SRÜ .....	48
a) Private Zwecke .....	49
b) „Zwei-Schiffe-Erfordernis“ .....	52
c) Hohe See .....	53
5. Zusammenfassung .....	55
IV. Definition des International Maritime Bureau (IMB) .....	56
V. Versicherungsrechtlicher Pirateriebegriff .....	58
1. Grundlagen .....	58
a) Keine Notwendigkeit der Begriffsübereinstimmung mit völkerrechtlicher Definition .....	58
b) Systematik und Technik der Versicherung als Grundlage des Begriffsverständnisses .....	59
c) Auslegung von Seeverversicherungsbedingungen .....	63
2. Induktiv-analytische Bestimmung des versicherungrechtlichen Pirateriebegriffs .....	66
a) Das Merkmal der Hohen See .....	66
aa) Die Andreas Lemos-Entscheidung .....	66

(1) Sachverhalt .....	66
(2) Entscheidung des Gerichts .....	67
(3) Stellungnahme .....	68
bb) Die Republic of Bolivia-Entscheidung („Flusspiraterie“).....	71
(1) Sachverhalt .....	71
(2) Entscheidung des Gerichts .....	72
(3) Stellungnahme .....	75
cc) Der „seebezogene Angriff“ .....	78
dd) Zwischenergebnis.....	80
b) Das Merkmal der Gewalt.....	81
aa) Die Andreas Lemos-Entscheidung .....	81
bb) Stellungnahme.....	82
cc) Zwischenergebnis.....	83
c) Das Merkmal der privaten Zwecke.....	83
aa) Die Republic of Bolivia-Entscheidung .....	83
bb) Stellungnahme.....	84
cc) Beurteilung mehrteiliger Akte.....	87
dd) Zwischenergebnis.....	89
d) Das Zwei-Schiffe-Erfordernis.....	89
aa) Bordinterne Angriffe .....	90
(1) Fallbeispiele .....	90
(2) Auslegung.....	92
bb) Luftfahrzeuge als Angriffsvehikel.....	97
cc) Zwischenergebnis.....	98
3. Ergebnis .....	99
Teil 2: Piraterie in der Seeversicherung .....	100
A. Einleitung .....	100
B. Piraterie in der Seekaskoversicherung .....	101
I. Piraterie als versicherte Gefahr unter den ADS/DTV- Kaskoklauseln.....	101
1. Piraterie unter der Allgefahrendeckung.....	101
2. Kündigungsrecht des Versicherers unter den ADS/DTV-KKI .....	102
3. Ergänzung durch das Seekaskodruckstück 2002/2.....	104
II. Piraterie als versicherte Gefahr unter den DTV-ADS 2009.....	105
1. Prinzip der Allgefahrendeckung .....	105
2. Piraterie als Kriegsgefahr .....	105
3. Wiedereinschlussmöglichkeit in die Seekaskodeckung .....	107
III. Piraterie als versicherte Gefahr unter den ITCH und IWSC.....	108
IV. Zusammenfassung .....	109

V.	Doppelversicherung der Pirateriegefahr durch Seekasko- und Kriegskaskoversicherung.....	109
1.	Doppelversicherung innerhalb der deutschen Bedingungen .....	111
a)	Kombination aus DTV-ADS und DTV-ADS-KrKl.....	111
aa)	Das Potenzial für eine Doppelversicherung .....	111
bb)	Systemische Vermeidung der Pirateriedoppelversicherung.....	112
cc)	Vermeidung der Doppelversicherung durch Subsidiaritätsklauseln.....	114
dd)	Aufeinandertreffen konkurrierender Subsidiaritätsklauseln.....	115
(1)	Bestimmung der Natur der Subsidiaritätsklauseln.....	115
a.	Auslegung von Ziff. 35.3 DTV-ADS.....	120
b.	Auslegung von Ziff. 37.1 DTV-ADS.....	125
c.	Auslegung von Ziff. 86.3 DTV-ADS-KrKl .....	126
(2)	Spezialitätsverhältnis zwischen den Subsidiaritätsklauseln innerhalb der Kaskoversicherung? .....	126
(3)	Auflösung der Konkurrenz gegenseitiger Subsidiaritätsklauseln in den DTV-ADS und DTV- ADS-KrKl .....	129
ee)	Zusammenfassung.....	136
b)	Kombination aus ADS/DTV-KKl und DTV-ADS-KrKl.....	137
2.	Doppelversicherung bei gemischten deutschen und englischen Bedingungen .....	139
a)	Kombination aus DTV-ADS und IWSC.....	139
b)	Kombination aus ITCH und DTV-ADS-KrKl.....	140
c)	Kombination aus ADS/DTV-KKl und IWSC.....	140
VI.	Die piraterierelevanten Versicherungsereignisse .....	141
1.	Substanzschäden .....	142
2.	Totalverlust durch Entführung?.....	143
a)	Die englische Rechtsprechung im Fall Masefield.....	145
b)	Stellungnahme .....	148
c)	Lösegeldzahlung an Piraten als Straftat? .....	149
d)	Ergebnis .....	155
3.	Verschollenheit des Schiffes.....	155
VII.	Ersatz von Lösegeldern.....	159
1.	Versicherbarkeit von Lösegeldern .....	160
a)	Strafrechtliche Aspekte .....	160
b)	Zivilrechtliche Aspekte – Verstoß gegen die guten Sitten?.....	161
aa)	Verstoß gegen ausländisches Recht – US Executive Order 13536 .....	162
bb)	Stellungnahme: Kein Verstoß gegen die guten Sitten .....	165

c) Ergebnis .....	168
2. Lösegeld: Kein versicherter Kaskoschaden.....	169
3. Lösegeldersatz unter Havarie-grosse-Deckung .....	169
a) Grundlagen der Havarie-grosse .....	171
b) Seehandelsrechtliche Voraussetzungen und Rechtsfolge der Havarie-grosse .....	172
aa) Deutsches Recht (HGB).....	173
bb) York-Antwerp Rules .....	176
cc) Modus operandi der Verteilung .....	179
c) Die Havarie-grosse-Deckung in der Seekaskoversicherung .....	180
aa) ADS/DTV-KK1 .....	181
(1) Deckung von Beiträgen .....	181
(2) Deckung für die Aufopferung des versicherten Gegenstands.....	183
(3) Zusammenfassung .....	184
bb) DTV-ADS .....	185
(1) Deckung von Beiträgen .....	186
(2) Deckung für die Aufopferung des versicherten Gegenstands.....	186
(3) Deckung von Aufwendungen .....	187
(4) Exkurs: Das Verhältnis von „Aufopferung“ und „Aufwendung“ .....	189
(5) General Average Absorption Clause .....	192
(6) Zusammenfassung .....	193
d) Lösegeld als Vermögenseinbuße unter der Havarie-grosse- Deckung .....	194
aa) Seehandelsrechtliche Voraussetzungen .....	195
bb) Seeversicherungsrechtliche Voraussetzungen .....	203
e) Ergebnis .....	206
f) Informelle Havarie-grosse-Verteilung .....	207
4. Lösegeldersatz als Schadensabwendungskosten .....	208
a) Voraussetzungen .....	208
b) Höhe des Ersatzanspruches.....	212
c) Kürzung des Ersatzanspruches wegen der Rettung unversicherter Interessen?.....	212
d) Obliegenheit zur Schadensabwendung und -minderung .....	216
e) Zession der Regressansprüche .....	217
5. Verhältnis zwischen Havarie-grosse-Deckung und Deckung für Schadensabwendungs- und Schadensminderungsaufwendungen .....	217
6. Ergebnis .....	220
VIII. Ausschlüsse und Obliegenheitsverletzungen in der Seekaskoversicherung.....	220



1. Feindliche Verwendung von Kriegswerkzeugen .....	221
2. Organisatorische Seeuntüchtigkeit .....	222
a) Best Management Practices als genereller Maßstab? .....	225
b) Bewaffnete private Sicherheitsdienste .....	228
c) Zusammenfassung .....	233
3. Schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalls.....	233
<i>C. Piraterie in den kaskonahen Versicherungszweigen .....</i>	<i>234</i>
I. Versicherung für Nebeninteressen .....	234
II. Ertragsausfallversicherung nach DTV-ADS.....	239
<i>D. Piraterie in der P&amp;I-Versicherung .....</i>	<i>241</i>
I. Piraterie: Keine versicherte Gefahr.....	241
II. Havarie-grosse-Exzedentenhaftung .....	242
III. Havarie-grosse-Ausfalldeckung.....	242
IV. Keine unmittelbare Deckung von Lösegeldern.....	244
V. Haftung für Personenschäden .....	246
VI. Ausschlüsse .....	248
<i>E. Das Deckungskonzept der Kidnap &amp; Ransom-Versicherung .....</i>	<i>251</i>
I. Spezialisierte Versicherungsprodukte .....	252
II. Keine versicherungsaufsichtsrechtlichen Bedenken der BaFin .....	253
III. Deckungsrahmen und Prinzipien .....	253
IV. Kritik am Deckungskonzept .....	257
<i>F. Lösegeldregress: Auseinandersetzung der Versicherer .....</i>	<i>259</i>
I. Das Verhältnis zwischen Kasko- und K&R-Versicherung .....	259
II. Das Verhältnis zwischen den konventionellen Schiffversicherern .....	262
1. Regress gegen den P&I-Versicherer .....	262
a) Keine Ansprüche aus abgetretenem Recht.....	262
b) Keine Ansprüche aus eigenem Recht.....	263
2. Regress gegen den Nebeninteressenversicherer .....	264
III. Das Verhältnis zu anderen Beteiligten – Regress gegen die Ladungsseite .....	264
1. Havarie-grosse.....	265
2. Allgemeine Ansprüche aus abgetretenem Recht .....	267
3. Ansprüche aus eigenem Recht .....	268
IV. Ergebnis .....	270

Schlussbemerkungen, Ausblick und Zusammenfassung in Thesen.....	271
<i>A. Schlussbemerkungen und Ausblick</i> .....	271
<i>B. Zusammenfassung in Thesen</i> .....	276
Literaturverzeichnis .....	279
Sachregister .....	289

## Abkürzungsverzeichnis

A.A./a.A.	andere Ansicht
a.F.	alte Fassung
Abs.	Absatz
ADHGB	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen
ADS-Güter	ADS-Güterversicherungsbedingungen 1973
ADS/DTV-KKl	Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen i.V.m. den DTV-Kaskoklauseln
AJIL	American Journal of International Law
Alt.	Alternative
Anm.	Anmerkung
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
ATL	Actual Total Loss
AVB	Allgemeine Versicherungsbedingungen
AVB-RSW	Allgemeine und Besondere Versicherungsbedingungen sowie Risikobeschreibungen zur Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Rechtsanwälte und Patentanwälte, Steuerberater, Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
Bd.	Band
BeckOK-StGB	Beck'scher Online-Kommentar zum Strafgesetzbuch
Beschl.	Beschluss
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BJIL	Berkeley Journal of International Law
BMP	Best Management Practices, hrsg. v. Baltic and International Maritime Council u.a.
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
cl.	clause
Co.	Company
CTL	Constructive Total Loss
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DTV	Deutscher Transportversicherungsverband
DTV-ADS	Allgemeine Deutsche Seeschiffsversicherungsbedingungen 2009
DTV-ADS-KrKl	Bedingungen für die Kriegsversicherung in den DTV-ADS 2009
DTV-Güter	DTV-Güterversicherungsbedingungen

DTV-KKI	DTV-Kaskoklauseln
E.L. & B.L.	Ellis and Blackburn's Queen's Bench Reports
E.R.	English Reports
EUNAVFOR	European Naval Forces
EWCA Civ.	Court of Appeal Civil Division
f.	folgende
FC&S-Clause	Free of Capture and Seizure Clause
ff.	folgende (Plural)
FG	Festgabe
Fn.	Fußnote
FS	Festschrift
GAAC	General Average Absorption Clause
GDV	Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft
GIC	General Insurance Conditions
GRUR Int	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht Internationaler Teil
h.L.	herrschende Lehre
HANSA	HANSA International Maritime Journal
HansOLG	Hanseatisches Oberlandesgericht
HFR	Humboldt Forum Recht
HGZ	Hanseatische Gerichts-Zeitung
Hrsg.	Herausgeber
hrsg. v.	herausgegeben von
HSÜ	Genfer Übereinkommen über die Hohe See von 1958
i. V.m.	in Verbindung mit
ICC	Institute Cargo Clauses
IGP&I	International Group of P&I Clubs
IHC	International Hull Clauses
IMB	International Maritime Bureau
Intercargo	International Association of Dry Cargo Shipowners
Intertanko	International Association of Independent Tanker Owners
ISPS-Code	International Ship and Port Facility Security Code
ITCH	Institute Time Clauses – Hulls
ITF	Internationale Transportarbeiter Föderation
IUAL	International Underwriting Association of London
IUMI	International Union of Marine Insurance
IWSC	Institute War and Strikes Clauses
JA	Juristische Ausbildung
JIML	Journal of International Maritime Law
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
JZ	JuristenZeitung
K.B.	King's Bench
K&R	Kidnap & Ransom
lit.	Buchstabe
LK	Leipziger Kommentar
Lloyd's LL Rep	Lloyd's List Law Report
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
LoH	Loss of Hire
Ltd./LTD.	Limited

m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
MIA	Marine Insurance Act von 1906
MSCHOA	Maritime Security Center Horn of Africa
MüKo-BGB	Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch
MüKo-StGB	Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch
MüKo-VVG	Münchener Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz
MUSC	Maritime & Underwater Security Consultants
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	NJW-Rechtsprechungs-Report Zivilrecht
No.	Number
NordÖR	Zeitschrift für Öffentliches Recht in Norddeutschland
Nr.	Nummer
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
NVersZ	Neue Zeitschrift für Versicherung und Recht
NYULR	New York University Law Review
OFAC	Office of Foreign Assets Control
P&I	Protection & Indemnity
PRC	Piracy Reporting Center
Pte. Ltd.	Private Limited
Q.B.	Queen's Bench
r+s	Recht und Schaden
Rep.	Report
RG	Reichsgericht
RGBL	Reichsgesetzblatt
RGZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RIW	Recht der internationalen Wirtschaft
Rn.	Randnummer(n)
RStGB	Reichsstrafgesetzbuch
S.	Seite(n); Satz
SAIS	School of Advanced International Studies
SCR	Special Contingency Risks Limited
sec.	section
SeeBesV	Seebesetzungsverordnung
SeemG	Seemannsgesetz
SGHC	Singapore High Court
sog.	sogenannte/r
SRÜ	Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen
SUA	Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt
Tul. L. Rev.	Tulane Law Review
Tul. Mar. L. J.	Tulane Maritime Law Journal
u.a.	und andere
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
USD	US-Dollar
v.	versus; vom
v. Chr.	vor Christus
VersR	Versicherungsrecht – Zeitschrift für Versicherungsrecht, Haftungs- und Schadensrecht

Vol.	Volume
Vorb.	Vorbemerkung
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
VW	Versicherungswirtschaft
W.L.R.	The Weekly Law Reports
WuRVers	Wirtschaft und Recht der Versicherung
YAR	York-Antwerp Rules
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZVersWiss	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft



# Einführung

„Ich müsste keine Schifffahrt kennen:  
Krieg, Handel und Piraterie,  
Dreieinig sind sie nicht zu trennen.“<sup>1</sup>

Bereits *Mephisto* erkannte zu Beginn des 19. Jahrhunderts in *Goethes „Faust“* die scheinbar untrennbare Verbindung von Seehandel und Piraterie. In dieser oder jener Erscheinungsform ist die Piraterie wohl genauso alt wie der Seehandel und die Seeschifffahrt selbst. Solange Vermögenswerte zu Wasser von einem Ort zu einem anderen transportiert wurden, solange gab es auch Menschen, die solche Transporte aufbrachten, um daraus Kapital zu schlagen. Obwohl man das Kapitel der Piraterie zum Ausgang des 19. Jahrhunderts schon beendet glaubte,<sup>2</sup> ereigneten sich auch im 20. und 21. Jahrhundert bisweilen Hochphasen der Piraterie in unterschiedlichen Teilen der Welt. Die jüngste erleben wir seit etwa einem Jahrzehnt vor den Küsten Somalias, im Golf von Aden und auch in den Weiten des Indischen Ozeans sowie in anderen Küstengewässern afrikanischer Staaten: die Lösegeldpiraterie. Das Zitat *Goethes* scheint damit auch heute noch Gültigkeit zu besitzen. Zunächst von somalischen Fischern begonnen, nehmen nunmehr organisierte und gut gerüstete Banden die Handelsrouten zwischen Asien und Europa auf der Jagd nach Tankern, Container- und anderen Transportschiffen ins Visier.<sup>3</sup> Ihr Schema ist nicht die klassische Piraterie von einst; das Schiff und dessen Ladung sind in ihrem Sachwert meist nicht Objekt der Begierde. Beides dient gemeinsam mit der Schiffsbesatzung vielmehr als Druckmittel zur Erpressung von Lösegeldern.<sup>4</sup>

Die Adressaten der Lösegeldforderungen der Piraten sind in aller Regel die Reedereien, die das entführte Schiff betreiben. Sie sind es deshalb auch, die als erstes mit den unmittelbaren wirtschaftlichen Belastungen der Schiffsentführungen konfrontiert werden. Damit einhergehend sind auch die Versicherer der vom Reeder eingedeckten Schifffahrtsrisiken betroffen. Die vorliegende

---

<sup>1</sup> von *Goethe*, *Faust – Der Tragödie zweiter Teil, Fünfter Akt, Vers 11185*.

<sup>2</sup> Davon ging wohl auch das Draft-Committee des SRÜ 1982 aus, siehe *Petrig* (Hrsg.), *Sea Piracy Law/Droit de la piraterie maritime*, S. VII.

<sup>3</sup> Vgl. *Geiß/Petrig*, *Piracy and Armed Robbery*, S. 9.

<sup>4</sup> Vgl. *Talley/Rule*, *Piracy in Shipping*, S. 92.



Arbeit befasst sich deshalb mit dem Phänomen der modernen Piraterie unter dem Blickwinkel der Seeversicherung des Reeders. Die zentrale Versicherungssparte ist dabei die Seekaskoversicherung.

Im ersten Teil der Arbeit geht es um die grundlegende Frage, was sich hinter dem Begriff der Piraterie im Seeversicherungsrecht verbirgt. Piraterie ist eine nach deutschen Seeversicherungsbedingungen versicherbare Gefahr. Gleiches gilt auch für englische, norwegische und andere Seeversicherungsbedingungen. Gleichwohl fehlt es in allen diesen Ländern an einer präzisen inhaltlichen Bestimmung der Pirateriegefahr. Auf diese Lücke im Versicherungsrecht wies die *Münchener Rück* bereits im Jahr 2006 hin.<sup>5</sup> Dennoch hat sich das deutsche Schrifttum dieser Frage bislang noch nicht angenommen. Die wenigen Beiträge zur Piraterie im Seeversicherungsrecht beschränken sich – soweit sie sich überhaupt damit befassen<sup>6</sup> – auf knappe Schlussfolgerungen, die in einer zweckorientierten Weise aus Elementen rechtsgebietsfremder Definitionen zusammengestellt werden.<sup>7</sup> Die Rechtsprechung wurde mit dieser Frage noch überhaupt nicht betraut. Einen Beitrag zur Schließung dieser Lücke zu leisten, ist Aufgabe dieses ersten Teils. Das englische Schrifttum befasst sich mit dem versicherungsrechtlichen Piraterieverständnis etwas intensiver.<sup>8</sup> Mit den Gerichtsentscheidungen in den Fällen *Andreas Lemos*<sup>9</sup> und *Republic of Bolivia*<sup>10</sup> kann zudem auf englische Rechtsprechung zurückgegriffen werden, die einige Aspekte der seeversicherungsrechtlichen Piraterie behandelt. Der englische Rechtskreis soll deshalb neben dem deutschen Seeversicherungsrecht ergänzend betrachtet werden.

Anschließend an die seeversicherungsrechtliche Begriffsbestimmung widmet sich die Arbeit im zweiten Teil den zentralen versicherungsrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der modernen Piraterie. Dabei werden auch Aspekte der klassischen Piraterie – die untechnisch als „Raubpiraterie“ bezeichnet werden kann – berücksichtigt; der Fokus liegt jedoch auf der Lösegeldpiraterie. Zunächst wird die Piraterie als versicherbare Gefahr in der Seekaskoversicherung eingeordnet und besprochen, „wie“ Piraterie versichert

---

<sup>5</sup> *Berg/Artmann/Kratz u.a.*, Münchener Rück, Piraterie – Bedrohung auf See, S. 30.

<sup>6</sup> *Schwampe*, TransPR 2009, 462 (471) geht auf die Frage des Begriffs der Piraterie im Seeversicherungsrecht nicht weiter ein.

<sup>7</sup> So z.B. auch *Berg/Artmann/Kratz u.a.*, Münchener Rück, Piraterie – Bedrohung auf See, S. 30; *Pfeifle*, in: Drees/Koch/Nell, S. 111 ff. *Wesemann*, Seehandels- und seeversicherungsrechtliche Probleme der modernen Piraterie am Horn von Afrika, S. 29 ff. befasst sich zwar auch mit seeversicherungsrechtlichen Zusammenhängen, kombiniert letztlich aber ohne eingehende Untersuchung Elemente verschiedener Rechtsgebiete zu einer seeversicherungs- und seehandelsrechtlichen Definition.

<sup>8</sup> Vgl. *Thomas*, JIML 10 (2004), 355 ff.; *Passman*, JMLC 40 (2009), 59 ff.; *Mandaraka-Sheppard*, in: *Thomas*, S. 47 ff.

<sup>9</sup> Siehe *infra* S. 66 ff.

<sup>10</sup> Siehe *infra* S. 71 ff.

werden kann. Sodann werden die pirateriebezogenen Versicherungsereignisse in der Seekaskoversicherung im Einzelnen untersucht. Im Mittelpunkt dieses zweiten Teils steht die in Schrifttum und Praxis dominierende Frage der Versicherbarkeit und Ersetzbarkeit von Lösegeldern unter der Seekaskoversicherung, die der Reeder zur Auslösung des entführten Schiffes an die Piraten aufgewendet hat.

Zudem befasst sich dieser Teil der Arbeit mit den piraterierelevanten Rechts- und Deckungsfragen in anderen für den Reeder relevanten Versicherungsbereichen wie z.B. der *Protection and Indemnity*- und der *Kidnap and Ransom*-Versicherung. Darüber hinaus werden die Verhältnisse der verschiedenen Versicherer des Reeders untereinander sowie das Verhältnis zu den anderen Beteiligten des Seefahrtunternehmens – insbesondere zur Ladungsseite – im Hinblick auf die endgültige Verteilung der Kostenlast der Lösegelder untersucht.

Die Arbeit endet mit einer Schlussbemerkung und einem Ausblick sowie mit einer Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse in Thesen.

Die Grundlage der Untersuchung bilden das deutsche Seeversicherungsrecht und die marktüblichen deutschen Seeversicherungsbedingungen. Aufgrund der besonderen Bedeutung Englands als „Mutterland“ der Seeversicherung werden in einigen Teilen auch die englische Rechtsprechung sowie die standardisierten englischen Seeversicherungsbedingungen berücksichtigt.

## Teil 1

# Grundlagen und Begriff der Piraterie

## A. Grundlagen

### I. Einleitung

Piraterie ist ein schillernder Begriff, der sowohl in verschiedenen juristischen Bereichen als auch im außerjuristischen, sozialgesellschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bereich vorkommt. Beginnend bei historischen Erzählungen über große „Piraten“ wie *Klaus Störtebeker* oder *Francis Drake*, über literarische Werke und verklärend-romantisierende Seeräuber geschichten und Heldensagen wie *Berthold Brechts* „Seeräuber-Jenny“ und den Film „Fluch der Karibik“, reicht die Verwendung des Begriffs der Piraterie bis in straf-, völker-, marken-, urheber- und eben versicherungsrechtliche Zusammenhänge.<sup>1</sup> Nicht immer wird von den Verwendern des Begriffs hinreichend Sorge dafür getragen, dass sich hinter dem Phänomen, welches sie unter dem Begriff der Piraterie beschreiben, auch tatsächlich ein Fall von Piraterie verbirgt. In der Öffentlichkeit, aber auch im juristischen Schrifttum herrscht bisweilen Begriffsverwirrung.<sup>2</sup> Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass im volkstümlichen Sprachgebrauch einige der Piraterie verwandte oder ähnliche Erscheinungsformen – wie z.B. die Kaperei – keine genaue Abgrenzung erfahren, sondern großzügig unter den Begriff der Piraterie subsumiert werden.<sup>3</sup> Zum anderen – und das betrifft im Besonderen den juristischen Bereich – orientieren sich der Inhalt und die Definition eines Begriffs stets auch an den Umständen und Sachzusammenhängen, unter deren Geltung er Verwendung findet.<sup>4</sup> So sind auch die allgemeinen Rechtsgrundsätze und Regelungsziele eines jeden Rechtsgebietes von entscheidender Relevanz dafür, welche Be-

---

<sup>1</sup> Vgl. zu den jeweiligen Bereichen *infra* S. 36 ff.

<sup>2</sup> *Wagner*, HFR 3/2010, 31; auch im Fall der Entführung der *Beluga Nomination* am 22.01.2011 wird in der Presse von „kapernden Piraten“ gesprochen, siehe *Utlar*, Entführte „Beluga Nomination“: Allein unter Piraten, Spiegel Online vom 25.01.2011; ebenso in *Ebert/Endriß/Loos u.a.*, Munich RE, Schadenspiegel 2/2009, S. 34: „Die Kaperung der BBC Trinidad“; vgl. zur bereits am Ende des 19. Jahrhunderts bestehenden Begriffsunklarheit im juristischen Bereich *Samios*, Die Piraterie als völkerrechtliches Delikt, S. 9 ff.

<sup>3</sup> *Wagner*, HFR 3/2010, 31.

<sup>4</sup> *Passman*, JMLC 40 (2009), 59 (61 f.).

deutung einem Rechtsbegriff beigemessen wird.<sup>5</sup> Aus diesem Grund kann es zu Differenzen hinsichtlich des Bedeutungsgehalts und -umfangs desselben Begriffs kommen, je nachdem in welchem rechtlichen Kontext er verwendet wird.<sup>6</sup>

Für eine tiefgehende Untersuchung der Auswirkungen und des Umgangs mit dem Phänomen der Piraterie im Seeversicherungsrecht ist es daher unerlässlich, einen seeversicherungsrechtlichen Pirateriebegriff zu bestimmen und dieser Untersuchung zugrunde zu legen. Schließlich hängt die Leistungspflicht von Versicherern bei einem schadensträchtigen Vorfall auch davon ab, ob dieser Vorfall unter den Begriff der Piraterie zu subsumieren ist;<sup>7</sup> nicht zuletzt geht es bei (vermeintlichen) Piratenangriffen auf Seeschiffe häufig um Schadenssummen in Millionenhöhe.<sup>8</sup> Im Seeversicherungsrecht selbst existiert weder eine Legaldefinition noch ein von Literatur und Rechtsprechung geformter einheitlicher Begriff der Piraterie.<sup>9</sup> Deshalb erfolgt in diesem ersten Teil zunächst eine umfassende Auseinandersetzung mit dem Pirateriebegriff in seinen Erscheinungsformen in verschiedenen Rechtsgebieten, um unter Zugrundelegung versicherungsrechtlicher und versicherungstechnischer Prinzipien Erkenntnisse für die Begriffsbedeutung und den Begriffsinhalt im Seeversicherungsrecht zu gewinnen. Von besonderer Relevanz ist dabei das Völkerrecht, das sich seit jeher auch mit der Piraterie befasst und in Art. 101 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (SRÜ) eine völkerrechtliche Definition der Piraterie enthält.<sup>10</sup> Das Völkerrecht soll einen Schwerpunkt der Auseinandersetzung bilden.

Darüber hinaus soll zum erweiterten Verständnis der Materie auch auf die historische Entwicklung des Seeversicherungsrechts und auf die ersten versicherungstechnischen Ansätze der Kauf- und Handelsleute im Bemühen, sich der Gefahren der Piraterie zu erwehren, kurz eingegangen werden. Schließ-

---

<sup>5</sup> Vgl. insoweit auch *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Assurance Company, Ltd.* [1909] 1 K.B. 785 (790, 803).

<sup>6</sup> Vgl. *Thomas*, JIML 10 (2004), 355 (357, 358); siehe beispielsweise zum Begriff des „Krieges“, dessen völkerrechtliche Definition von der des Versicherungsvertragsrechts zu unterscheiden ist, *RGZ* 90, 378 (380); *Fricke*, VersR 1991, 1098 (1099); *Fricke*, VersR 2002, 6 (7).

<sup>7</sup> Dies kann im Einzelfall in Bezug auf eine negative Ausschlussklausel sowie auf eine positive Sonderdeckungsvereinbarung relevant werden.

<sup>8</sup> So wurden beispielsweise im Januar 2009 für den Öltanker *Sirius Star* zwischen 3 und 8 Millionen USD und im Januar 2010 für die *Maran Centaurus* zwischen 5,5 und 9 Millionen USD allein an Lösegeld bezahlt. Für den Öltanker *Irene SL* wurden gar 13,5 Millionen USD bezahlt, siehe *Berg/Funke/Kratz u.a.*, Munich RE, Piraterie – Gewalt auf See eskaliert, S. 6.

<sup>9</sup> *Berg/Artmann/Kratz u.a.*, Münchener Rück, Piraterie – Bedrohung auf See, S. 30.

<sup>10</sup> Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10.12.1982, BGBl. II 1994, 1798 (engl. UNCLOS III). Die Definition wurde nahezu unverändert aus der Genfer Konvention über die Hohe See von 1958 übernommen.

lich verdienen auch das moderne Pirateriewesen und insbesondere dessen heutige Erscheinungsform sowie die Bedrohungslage am Horn von Afrika – vor der Küste Somalias, aber auch darüber hinaus – eine einleitende Betrachtung.

## II. Etymologie

Der Begriff „Pirat“ wurde im 15. Jahrhundert dem gleichbedeutenden italienischen Wort *pirata* entlehnt und in den deutschen Wortschatz eingeführt.<sup>11</sup> Der Begriff geht über das lateinische Wort *pirata* auf das griechische Wort *peirates* zurück. Dieses wiederum entspringt dem griechischen *peiran* und bedeutet „wagen“, „versuchen“ oder „unternehmen“. Das Stammwort *peira* bedeutet „Wagnis“ bzw. „Versuch“.<sup>12</sup> Der Begriff ist auch mit dem lateinischen Wort *periculum* – „Gefahr“ – verwandt.<sup>13</sup> Dementsprechend ist der Pirat im ursprünglichen Wortsinn eine Person, die etwas wagt bzw. ein Wagnis eingeht, welches mit einer gewissen Gefahr verbunden ist. Der Begriff „Piraterie“ wurde erst Anfang des 19. Jahrhunderts vom französischen *piraterie* abgeleitet. In der deutschen Sprache werden die Fremdwörter „Pirat“ und „Piraterie“ synonym mit „Seeräuber“ und „Seeräuberei“ verwendet, wenngleich Letztere das Phänomen bereits begrifflich auf Raubtaten auf See bzw. an der See zu beschränken scheinen und es damit enger fassen als der griechische Ursprungsbegriff. Allerdings findet sich auch hinsichtlich des Begriffs *peiran* die etymologische Übersetzung „Seeräuberei treiben“.<sup>14</sup> Nach heutigem Begriffsverständnis wird der Pirat im allgemeinen deutschen Sprachgebrauch als Person bezeichnet, die (auf See) fremde Schiffe überfällt und ausraubt.<sup>15</sup>

## III. Abgrenzung zu anderen Erscheinungsformen von Gewaltakten auf See

Die Piraterie ist nur eine Form von Gewaltakten auf See. Neben ihr existiert eine Reihe ähnlicher oder verwandter Erscheinungsformen, die häufig großzügig unter den Begriff der Piraterie subsumiert werden. Das bestehende Bild vom Piraten ist durch historische, kulturgeschichtliche und künstlerische Darstellungen derart verfestigt, dass nahezu jegliche (private) Gewalthandlung zur See als Piraterie bzw. Seeräuberei eingestuft wird. Eine Abgrenzung findet allenfalls zur Seekriegsführung statt. Gleichwohl sind verwandte Phänomene wie die Kaperei und Freibeuterei, die sog. Staatspiraterie sowie die

<sup>11</sup> *Alsleben/Wermke*, Herkunftswörterbuch, S. 610 (Pirat).

<sup>12</sup> *Pfeifer*, Etymologisches Wörterbuch, S. 1281 (Pirat); *Kluge/Seebold*, Etymologisches Wörterbuch, S. 633 (Pirat).

<sup>13</sup> *Alsleben/Wermke*, Herkunftswörterbuch, S. 610 (Pirat).

<sup>14</sup> *Pfeifer*, Etymologisches Wörterbuch, S. 1281 (Pirat); vgl. auch *Samios*, Die Piraterie als völkerrechtliches Delikt, S. 11.

<sup>15</sup> *Kunkel-Razum*, Bedeutungswörterbuch, S. 686 (Pirat).

Seefreischärlerei und der Einsatz sog. Hilfskriegsschiffe von der Piraterie begrifflich wie inhaltlich zu unterscheiden und mit ihr keineswegs deckungsgleich.<sup>16</sup> Der Unterschied dieser Erscheinungsformen ergibt sich im Wesentlichen aus juristischen Aspekten, insbesondere aus völkerrechtlichen, aber auch nationalen Rechtsnormen. Vor diesem Hintergrund verwundert die begriffliche Verwirrung kaum, da es in künstlerischen Darbietungen wie Romanen oder Filmen weniger auf rechtliche als auf frei gestaltete inhaltliche Aspekte und Ideen ankommt. Was die Historie anbelangt, so trägt zu der Verwirrung bei, dass aus Kaperern mit der Zeit bisweilen Piraten wurden und umgekehrt.<sup>17</sup> Zudem lassen sich Piraterie und Kaperei in ihrer äußeren Erscheinungsform – und diese dürfte für die meisten maßgebliches Kriterium sein – kaum unterscheiden. Die nun folgenden Ausführungen sollen nicht dazu dienen, den Begriff der Piraterie inhaltlich auszufüllen.<sup>18</sup> Vielmehr sollen sie zunächst durch das Aufzeigen charakteristischer Eckpfeiler der unterschiedlichen Phänomene einen Beitrag zur Abgrenzung leisten und dadurch den Blick auf die kommenden Problemstellungen schärfen.

### 1. Kaperei

Die Kaperei<sup>19</sup> ist unter den von der Piraterie zu unterscheidenden Erscheinungsformen der Gewalt auf See zum einen die bekannteste und zum anderen auch die (historisch) bedeutendste. Sie ist ein heute nicht mehr existierendes Phänomen, das völkerrechtsgeschichtlich als Instrument der Seekriegsführung einzuordnen ist.<sup>20</sup> Im Gegensatz zum rechtswidrig handelnden Piraten ist der Kaperer<sup>21</sup> ein privater, unter staatlicher Autorisation handelnder, *Wagner* nennt ihn modern: „beliehener Unternehmer“<sup>22</sup>, der zur Vornahme von Seekriegshandlungen berechtigt ist.<sup>23</sup> Wenngleich er nach dem äußeren Erscheinungsbild Handlungen wie das Angreifen und Einnehmen von Schiffen samt

---

<sup>16</sup> *Grewe*, Epochen der Völkerrechtsgeschichte, S. 354; zu den einzelnen Erscheinungsformen von Gewaltakten auf See siehe sogleich.

<sup>17</sup> *Grewe*, Epochen der Völkerrechtsgeschichte, S. 359; *Reibstein*, Völkerrecht, S. 443 ff., der von „einem trüben Dämmerlicht zwischen Seekrieg und Seeraub [...]“ spricht.

<sup>18</sup> Dies ist Gegenstand der Arbeit auf den S. 36 ff.

<sup>19</sup> Englisch: *privateering*; der Kaperfahrer heißt *privateer*.

<sup>20</sup> *Stiel*, Die Piraterie, S. 30; *Leeder*, Die englische Kaperei und die Thätigkeit der Admiralitätsgerichte, S. 2 ff.; *von Martens*, Versuch über Caper, S. 17 ff.; *Colombos*, Internationales Seerecht, § 536; *Grewe*, Epochen der Völkerrechtsgeschichte, S. 354, 364.

<sup>21</sup> Auch als Korsar oder Freibeuter bezeichnet.

<sup>22</sup> *Wagner*, HFR 3/2010, 31 (32).

<sup>23</sup> *von Martens*, Versuch über Caper, S. 17 ff.; *Stiel*, Die Piraterie, S. 30; *Colombos*, Internationales Seerecht, § 536; *Grewe*, Epochen der Völkerrechtsgeschichte, S. 354; *Leeder*, Die englische Kaperei und die Thätigkeit der Admiralitätsgerichte, S. 1; *Liszt/Fleischmann*, Völkerrecht, S. 300; *Samios*, Die Piraterie als völkerrechtliches Delikt, S. 39 f.