



Review

Reviewed Work(s): *Traité de droit maritime [Lehrbuch des Seerechts]* by Paul Chauveau

Review by: Alkis Argyriadis

Source: *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht / The Rabel Journal of Comparative and International Private Law*, 26. Jahrg., H. 2 (1961), pp. 360–365

Published by: Mohr Siebeck GmbH & Co. KG

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/27874301>

Accessed: 11-07-2024 09:33 +00:00

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

Mohr Siebeck GmbH & Co. KG is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht / The Rabel Journal of Comparative and International Private Law*

une bonne publicité; celle par registre peut se révéler insuffisante et le procédé de la stigmatisation n'est pas sans inconvénients. Cet obstacle peut peut-être seul apporter quelques limites au développement de la sûreté sans dépossession créée en dehors des Codes.

Paris

FRANÇOIS BOULANGER

Chauveau, Paul, *Traité de droit maritime* [Lehrbuch des Seerechts]. Paris: Librairies techniques, Libraire de la Cour de Cassation 1958. 777 S.

Frankreich hat eine lange seerechtliche Tradition. Ihr sind die klassisch gewordenen, vielbändigen Seerechtshandbücher von *Desjardins*, *Danjon* und *Ripert* zu verdanken, von denen das letzte 1950–1953 in 4. Auflage erschienen ist. Es ist sehr erfreulich, daß diese Tradition durch das kürzere, jedoch sehr originell durchdachte Lehrbuch von Chauveau, Professor der Rechte und Doyen honoraire der Rechtswissenschaftlichen Fakultät von Algier, fortgesetzt wird. Der gebürtige Bretone hat schon mit seiner Dissertation (*De l'armateur affréteur*, Rennes 1923) und seitdem mit einer Reihe von Publikationen sein besonderes Interesse für das Seerecht bekundet; 1951 ist auch ein „Droit aérien“ von ihm erschienen.

Chauveau legt zunächst in einer allgemeinen Einleitung seine Grundthese fest. Das Seerecht sei dem Landrecht (*droit terrestre*) gegenüber autonom¹ und umfasse sowohl privat- als auch öffentlich-rechtliche Vorschriften. Es sei sehr zu bedauern, daß das Seerecht gewöhnlich als Teil des Handelsrechts betrachtet werde und daß die französische Rechtsprechung seit ungefähr der Mitte des vorigen Jahrhunderts immer mehr dazu neige, die Autonomie des Seerechts zu verkennen und dieses durch Regeln des Landrechts zu „ergänzen“. Zu begrüßen sei dagegen eine andere Tendenz, die in unserem Jahrhundert wichtige Erfolge besonders auf dem Gebiet des Seerechts zu verzeichnen hat: die Tendenz zur Rechtsvereinheitlichung².

Seiner Grundthese gemäß schildert der Verfasser im ersten Buch das *öffentliche Seerecht*, und zwar sowohl das nationale öffentliche Seerecht – dem unter anderem das Hafenrecht und teils auch das Fischereirecht angehören – als auch das internationale. Er gibt einen geschichtlichen Überblick über die Rechtslage des Meeres und der sonstigen Wasserflächen und streift dabei auch das auf den zwei letzten Genfer Seerechtskonferenzen viel diskutierte Problem der Breite des Küstenmeeres, ohne jedoch etwas Wesentliches zur Lösung dieses Problems beitragen zu können.

Im zweiten Buch untersucht Ch. die *öffentlich-rechtliche und privatrechtliche Stellung des Schiffes*. Hinsichtlich der Nationalität des Schiffes weist er (S. 74) auf die Existenz eines „*veritable lien juridique*“ zwischen dem Schiff und dem Staat seiner Nationalität hin, ohne jedoch auf die Problematik der „*billigen Flaggen*“ näher einzugehen. Ausführlicher wird die

¹ Die unstrittene Lehre von der Autonomie des Seerechts ist auch in der französischen Literatur nicht mehr herrschend; vgl. darüber ausführlich *Ripert*, *Droit maritime* I (1950) nos. 51–59, S. 51–57. Die modernere deutsche Rechtsauffassung siehe bei *Wüstendörfer*, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*³ (1950) 17f., und *Schaps* (–*Abraham*), *Das deutsche Seerecht*³ I (1959) 3–5.

² Darüber *Würdinger*, *Vereinheitlichung des Seerechts in Gegenwart und Zukunft* (Schriftenreihe des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht Heft 1, Hamburg 1953).

privatrechtliche Lage des Schiffes behandelt. Systematisch nachteilig mag erscheinen, daß der Begriff des Schiffes erst nach der Darstellung des Eigentumserwerbs an Schiffen, des Schiffskaufes und der Schiffbauverträge analysiert wird. Eine Definition des Schiffes, wie sie der BGH im Urteil vom 14. 12. 1951 (NJW 1952, 1135) mit Erfolg versucht hat³, wird nicht gegeben; der Begriff wird als allgemein verständlich bei der Definition des Seeschiffes (S. 109) – „est bâtiment de mer celui qui se livre habituellement à une navigation maritime“ – vorausgesetzt. Was Seeschiffahrt ist, könne manchmal zweifelhaft sein; Chauveau entscheidet sich im wesentlichen für das von der französischen Rechtsprechung ausgearbeitete Kriterium des Vorhandenseins der Gefahren, die für die Seeschiffahrt typisch sind (110f.).

Das dritte Buch ist dem „*crédit maritime*“, d.h. den Schiffsgläubigerrechten – hinsichtlich derer Frankreich 1949 auch sein internes Recht dem Brüsseler Übereinkommen von 1924/1926 angepaßt hat –, der Schiffshypothek und der Zwangsvollstreckung und Arrestierung von Schiffen gewidmet.

Das vierte Buch trägt die Überschrift „*de l'armement*“, umfaßt aber außer dem Reeder- und Ausrüsterrecht auch das Agentur- und Schiffsmaklerrecht und das Recht der Schiffsbesatzung. Hinsichtlich des Reederbegriffes sei zunächst daran erinnert, daß der französische Begriff „*armateur*“ dem deutschen Begriff „Reeder“ (§ 484 HGB) nicht ganz entspricht. *Armateur* ist nach Ch. „*celui qui exploite le navire*“ (175); dieser kann entweder zugleich Schiffseigentümer, also „*armateur propriétaire*“ (= Reeder) sein, oder er kann „*armateur-affréteur*“ (= Ausrüster) sein. Der Unterschied zwischen Schiffseigentümer und „*armateur*“ sei im Code de commerce deswegen verwischt, weil zur Entstehungszeit dieser Kodifikation der Schiffseigentümer in aller Regel auch *armateur* gewesen sei. Chauveau legt eingehend die historische Entwicklung und die heute recht vielgestaltige gesellschaftsrechtliche Struktur der Reedereiunternehmung dar, ohne vor der Untersuchung der staatlichen Lenkung oder Einmischung zurückzuschrecken. Diese hat ja nach dem zweiten Weltkrieg in Frankreich zu einer weitgehenden staatlichen Kontrolle der zwei großen französischen Linienreedereien geführt, die heute als „*compagnies d'économie mixte*“ betrieben werden.

In Ermangelung einer dem § 510 HGB entsprechenden Vorschrift im französischen Recht bezeichnet der Verfasser als „*armateur-affréteur*“, also als Ausrüster, sowohl den bare boat als auch den gewöhnlichen Zeitcharterer. Diese Frage ist in letzter Zeit in Deutschland vielfach diskutiert⁴ und vom BGH im entgegengesetzten Sinne entschieden worden⁵. Dem Rezensenten will scheinen, daß auch nach französischem Recht eine klare Unterscheidung zwischen bare boat charter und Zeitcharter mit Employment-Klausel, auch hinsichtlich der Ausrüstereigenschaft, vertretbar und wünschenswert wäre.

Sehr verdienstlich ist die Darlegung des Rechts der Schiffsmakler und Agenten und überhaupt der Hilfspersonen der Seeschiffahrt, wie z.B. der Stauer oder der „*Docker*“, wie auch die für ein Handbuch des Seerechts recht eingehende Behandlung des Seemannsrechts. Hier untersucht Ch. nicht nur das Heuerverhältnis und das Disziplinarrecht der Seeleute, sondern auch

³ Zum Begriff „Schiff“ vgl. auch *Wüstendörfer* (oben N. 1) 38 f. und *Schaps-Abraham* (ebd.) 227–237 mit weiteren Nachweisen.

⁴ Siehe z. B. *Abraham*, Das deutsche Seerecht³ (1960) 62 f., und *Sieg*, MDR 1957, 284 f., beide mit weiteren Nachweisen.

⁵ BGH 26. 11. 1956, BGHZ 22, 197 = MDR 1957, 281 mit Anm. *Sieg* = VersR 1957, 38; BGH 12. 12. 1957, BGHZ 26, 152 (154 f.) = Hansa 1958, 197.

ihre sozialversicherungsrechtliche Stellung. Hinsichtlich der Rechtslage des Ersten der Schiffsbesatzung, nämlich des Kapitäns, vertritt Ch. im Gegensatz zur französischen Rechtsprechung der letzten Jahre sehr temperamentvoll und im Ergebnis überzeugend die Auffassung, daß der Kapitän kein „préposé“ des Reeders im Sinne von Art. 1384 c. civ. ist, da eine „dépendence juridique“ des Kapitäns vom Reeder, d. h. ein Weisungsrecht des Reeders dem Kapitän gegenüber nicht vorhanden sei (251 ff.). Dies ist jedoch nur hinsichtlich der nautischen Funktionen des Kapitäns zutreffend, wie Ch. selbst konstatiert.

Auch hinsichtlich der *Reederhaftung* (im fünften Buch) unterscheidet der Verfasser zwischen „activités commerciales et terrestres“, die den Vorschriften des allgemeinen Zivil- oder Handelsrechts unterliegen, und „activités maritimes“, für welche ausschließlich das Seerecht maßgebend sei. Chauveau hebt die Gefahren der Seeschifffahrt und des Seevermögens (patrimoine de mer) hervor, ohne welche die Rechtsinstitute der Beschränkung der Reederhaftung, aber auch der Versicherung nicht verstanden werden können⁶. Er schildert eingehend das französische Abandonsystem zur Beschränkung der Reederhaftung und weist auf die letzten internationalen Rechtsvereinheitlichungsbestrebungen hin, die zu einer internationalen Durchsetzung des englischen Summenhaftungssystems zu führen scheinen. Die Darstellung der ausländischen Reedernaftungssysteme und ihre wertende Vergleichung ist auch bei Ch. – wie in den meisten Seerechtslehrbüchern – zu knapp geraten (311 f.), obwohl es sich um eine Materie handelt, die von einer Rechtsvergleichung besonders profitieren könnte⁷. In die Tiefe aber geht die Auseinandersetzung des Verfassers mit der neueren französischen Rechtsprechung, die in zwei berühmten gewordenen Sachen (der Passagierschiffe „*Lamoricière*“ und „*Champollion*“) den Rechtssatz entwickelt hat, daß der Reeder bis zur höheren Gewalt für alle Unfälle, die sein Schiff veranlaßt habe, nach Art. 1384 C. civ. haftpflichtig gemacht werden könne⁸ und daß eine Beschränkung der Reederhaftung nach Art. 216 C. com. ausgeschlossen sei, wenn er nicht als Reeder, sondern als „gardien du navire“ hafte⁹. Chauveau wendet sich mit vielen Argumenten gegen diese Rechtsprechung, die „zur Abschaffung des Seerechts“, aber auch zur Schwächung der Konkurrenzfähigkeit der französischen Handelsmarine führe; er stellt dabei klar, daß der eigentliche Anlaß dieser Rechtsprechung, die Befriedigung der Schadenersatzansprüche von Hinterbliebenen der Passagiere gewesen sei (345). Dem Rezensenten erscheint es als sehr fraglich, ob man das Institut der Beschränkung der Reederhaftung durch eine mehr oder weniger sophistische Argumentation einfach umgehen kann; es ist erneut zu überlegen, ob nicht eine obli-

⁶ Den Gefahren der Schifffahrt und dem daraus wachsenden Bedürfnis von Reedern und Kaufleuten, das Verlustrisiko möglichst breit zu verteilen, verdanken m. E. außer der Beschränkung der Reederhaftung und der Versicherung auch die Partenreederei, das *foenus nauticum* und das Institut der großen Haverei jedenfalls teilweise ihre Entstehung. Vgl. darüber *Argyriadis*, Die Frachtversicherung (Hamburg 1961) 210.

⁷ Es ist deswegen erfreulich, daß sich die im Druck befindliche rechtshistorische und -vergleichende Studie von *Sotiropoulos*, Die Beschränkung der Reederhaftung, dieser Aufgabe gewidmet hat. Zur Brüsseler Konvention von 1924 vgl. auch *Legendre*, La responsabilité limitée du propriétaire de navire (Paris 1941).

⁸ Cass. com. 19. 6. 1951, D. M. F. 1951, 429 ff. mit Anm. *Ripert*, (arrêts *Lamoricière*).
⁹ Paris 4. 7. 1956, D. M. F. 1956, 584 ff. mit Anm. *Ripert*, Cass. com. 23. 1. 1959, D. M. F. 1959, 277 ff. mit Anm. *Rodière* (arrêts *Champollion*). Zur selben Affäre vgl. zuletzt Rouen 11. 1. 1961, D. M. F. 1961, 220 ff.

gatorische Lebens- und Unfallversicherung der Passagiere – mit Einkalkulation der Prämie im Fahrpreis – die rechtspolitisch beste Lösung wäre¹⁰.

Unter dem Gesamtbegriff Reederhaftung behandelt der Verfasser auch das Recht der großen Haverei und des Schiffszusammenstoßes. In der Diskussion über die Beibehaltung oder Abschaffung des altehrwürdigen Instituts der großen Haverei¹¹ ist Ch. für ihre Beibehaltung, aber auch für ihre Reform. Er schildert dann sowohl das französische Recht als auch das Recht der York-Antwerpener-Regeln und verneint für beide – anders als im deutschen Recht – die Notwendigkeit eines Erfolges der Rettungsmaßnahmen für den Eintritt der Haveriegrosse-Regelung. Seine Ausführungen über das französische Recht des Schiffszusammenstoßes machen schließlich klar, daß wie die deutsche so auch die französische Literatur und Rechtsprechung die Problematik der Erweiterung des Begriffes „Zusammenstoß“ – z. B. durch Einbeziehung der Fernschädigung oder des Zusammenstoßes mit schwimmenden Gegenständen – sehr stark beschäftigt.

Das sechste und längste Buch widmet Chauveau der *Verwendung des Schiffes zum Erwerb*; er behandelt darin nicht nur Fracht- und Passagevertrag, sondern auch Schleppvertrag, Bergung und Hilfeleistung in Seenot. Sehr interessant, aber doch etwas eigenwillig, ist die Darstellung der historischen Entwicklung des Seeverkehrs. Vor allem kann nicht ohne weiteres der Behauptung zugestimmt werden, daß der Schleppvertrag, der Passagevertrag und auch der Stückgutvertrag erst nach dem Code de commerce entstanden und entwickelt worden seien (416 ff., 493). Richtig ist zwar, daß diese Verträge erst im Laufe der letzten Jahrzehnte an Ausmaß und Bedeutung auffällig zugenommen haben und deswegen auch rechtlich ausführlich geregelt worden sind; man kann sich aber kaum denken, daß etwa die Antike keine – wenn auch nur als Werk- oder Dienstverträge aufgefaßten – Passage- oder Schleppverträge gekannt hat oder daß in Pap.-Lab. Dig. 19, 5, 1, 1 etwas anderes gemeint ist, als das, was Ch. „transport par mer“ nennt. Bedenken erheben sich auch gegen die etwas konfuse Auffassung des Verfassers über die Rechtsnatur des Frachtvertrages (419 ff.), die gegenüber der Auffassung von Ripert¹², daß der Frachtvertrag stets „contrat de transport“ sei, einen Rückfall in die alte französische Konzeption des Frachtvertrages als „louage de chose“ darstellt. Kurios ist es, daß Ch. bei seiner scharfen Trennung von Chartervertrag und Stückgutvertrag eher geneigt ist, dem Stückgutvertrag den Charakter eines Frachtvertrages abzusprechen (423), als einfach anzunehmen, daß der Frachtvertrag heutzutage immer einen qualifizierten Beförderungsvertrag darstellt¹³.

Nach Behandlung dieser theoretischen Zweifelsfragen geht Ch. zur Darlegung des Rechts des Frachtvertrages über. Er behandelt zunächst den Chartervertrag, den er traditionsgemäß in Reise- und Zeitcharter unterteilt. Die Zeitcharter sei entweder eine reine Schiffsmiete im Falle eines affrètement

¹⁰ Eine obligatorische Personenversicherung der Passagiere hat schon 1917 Sir Norman Hill dem Comité Maritime International vorgeschlagen; ihre Einführung ist seitdem des öfteren diskutiert (siehe Pappenheim, Zwangsversicherung der Seeschiffpassagiere und Haftung der Reeder für Personenschäden: Weltwirtschaftliches Archiv 28 [1928] II 196–224), jedoch meines Wissens nur im sowjetischen Recht verwirklicht worden (siehe z. B. Tarchow, Vorlesungen über das sowjetische Zivilrecht [Berlin 1955] 99).

¹¹ Darüber Selmer, The Survival of General Average, A Necessity or an Anachronism? (Oslo 1958).

¹² Ripert (oben N. 1) II (1952) no. 1341, S. 246 f.

¹³ Über Begriff und Rechtsnatur des Frachtvertrages siehe Argyriadis (oben N. 6) 44–53.

coque nue oder eine Mischung von Miet- und Dienstvertrag im Falle der Zeitcharter mit *employment clause*¹⁴. Eingehend und auch rechtsvergleichend – unter Berücksichtigung einiger Standardverträge, insbesondere der Baltic-Charter und der ihr nachgebildeten französischen Francharte – werden dann die Rechte und Pflichten von Vercharterer und Charterer analysiert. Dasselbe Schema wird auch bei der Darstellung des Reisechartervertrages verfolgt, den Ch. – m. E. zu Unrecht – als „*contrat de location-transport*“ bezeichnet. Die Rechte und Pflichten von Verfrachter und Befrachter werden sehr eingehend geprüft, besonders hinsichtlich der Anlieferung der Güter und der mit ihr zusammenhängenden Probleme der Lade- und Überliegezeit, aber auch hinsichtlich der Ausführung der Frachtreise.

Der Stückgutvertrag wird als „*contrat d'adhésion*“ qualifiziert. Der Verfasser untersucht mit bemerkenswerter Klarheit die verschiedenen Arten und Funktionen des Konossements im Abladungshafen, im Laufe der Reise und im Bestimmungshafen bis zur Ablieferung der Güter und berücksichtigt dabei die Probleme, die aus der Einschaltung der Agenturen erwachsen.

Die Haftungsfragen untersucht Ch. rechtsvergleichend zunächst hinsichtlich der – nach herrschender französischer Ansicht vertraglichen – Haftung des Vercharterers; diese wird in der Regel durch Chartervertragsklauseln, die sehr verschieden sein können, eingehend geregelt. Bei den Konossements-transporten dagegen ist die Haftung des Verfrachters gesetzlich zwingend geregelt; Ch. erläutert und vergleicht miteinander das Recht der Haager Regeln und des französischen Gesetzes vom 2. 4. 1936. Die für das Recht der Haager Regeln umstrittene Frage, ob im Falle einer „ausgeschlossenen Gefahr“ die Vermutung der erbrachten „*due diligence*“ des Verfrachters widerlegbar sei¹⁵, bejaht Ch. (545 f.) im Gegensatz zu *Ripert*¹⁶.

Der Passagevertrag und der Schleppvertrag werden auch heute noch im französischen Recht nur durch Vertrag und Rechtsprechung geregelt. Hinsichtlich der Rechtsnatur des Schleppvertrages geht der Verfasser wiederum von seiner zu engen Konzeption des Beförderungsvertrages aus und vertritt die etwas befremdliche Ansicht, daß der Schleppvertrag kein Beförderungsvertrag sein kann.

Als letzten der See-Erwerbsverträge führt Ch. die Bergung und Hilfeleistung in Seenot auf; seine Ausführungen können auch für das deutsche Recht von unmittelbarem Interesse sein, da sowohl Frankreich als auch Deutschland das Brüsseler Übereinkommen vom 23. 9. 1910 als innerstaatliches Recht eingeführt haben. Die Frage, ob auch Staats- und insbesondere Kriegsschiffe einen Rettungslohn beanspruchen können, bejaht Ch. (600) im Einvernehmen mit der in Frankreich und Deutschland herrschenden Ansicht¹⁷. Dieser Lösung hat sich seit dem *Crown Proceedings Act*, 1947, auch das englische Recht im wesentlichen angeschlossen¹⁸.

¹⁴ Daß diese Zeitcharter, die nach heutiger Auffassung eine Frachtcharter ist (so z. B. *Rienaberg*, *Hansa* 1956, 2294–2300, *Würdinger*, *MDR* 1957, 257–260, und *Schlegelberger-Liesecke*, *Seehandelsrecht* [1958] Anm. 2 zu § 510 HGB; a. A. *Abraham* [oben N. 4] 93 f.), in der Regel als reiner Dienstvertrag gestaltet wird, habe ich versucht an anderer Stelle zu beweisen; siehe *Argyriadis* (oben N. 6) 35–36, 51–52 und *MDR* 1958, 730.

¹⁵ Darüber ausführlich *Markianos*, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung (1960) 112–114 und 162. Vgl. dazu die Besprechung von *Hoffmeyer*, oben S. 350 f.

¹⁶ *Ripert* (oben N. 1) II no. 1804, S. 693.

¹⁷ Vgl. z. B. *Abraham* (oben N. 4) 172.

¹⁸ Näheres siehe bei *Kennedy* (-*McGuffie*), *Civil Salvage*⁴ (1958) 76–90.

Das siebente Buch geht über den gewöhnlichen Umfang der Seerechtslehrbücher hinaus und behandelt den *Überseekauf*, insbesondere das Cif- und das Fob-Geschäft, sowie die Zahlungsgeschäfte des Überseehandels, insbesondere das seit dem ersten Weltkrieg immer mehr an Wichtigkeit gewinnende Dokumentenakkreditiv.

Das achte Buch endlich ist der *Seeversicherung* gewidmet; diese wird von Ch. mit Recht als „l'arrière plan de toute l'activité maritime“ bezeichnet (637). Der Verfasser legt zunächst die geschichtliche Entwicklung und die heutige Organisation der Assekuranz dar, um sich dann dem Versicherungsvertrag zuzuwenden. Von der Fülle der Fragen, die er im Zusammenhang mit den Gültigkeitsbedingungen des Versicherungsvertrages, den versicherten Gefahren, den Rechten und Pflichten der Parteien und der Schadensregulierung nach Eintritt des Versicherungsfalles behandelt, können hier nur einige herausgegriffen werden. Zunächst die internationalprivatrechtliche Anknüpfung eines Versicherungsvertrages mit Auslandsberührung: Ch. erwähnt sie nur am Rande (654) und meint, daß sie nach den allgemeinen Regeln des Internationalen Privatrechts, also nach dem ausdrücklichen oder „hypothetischen“ Parteiwillen zu erfolgen habe. Dem ist zuzustimmen mit der Ergänzung, daß dem Bedürfnis nach Gleichartigkeit aller Versicherungsverträge eines Versicherungsunternehmens zufolge der räumliche Schwerpunkt eines jeden Versicherungsvertrages am Ort des Sitzes des Versicherers oder der Niederlassung liegt. In Ermangelung einer abweichenden Vereinbarung wird also dieses sogenannte Betriebsstatut in aller Regel für den Versicherungsvertrag maßgebend sein¹⁹. Ferner ist Ch. darin zuzustimmen, daß Seeversicherung diejenige Versicherung ist, die Versicherungsschutz gegen die Gefahren der Seeschifffahrt gewährt (655)²⁰. Der gesamten Darstellung der versicherten und ausgeschlossenen Gefahren kann ebenfalls im wesentlichen nur zugestimmt werden. Besonders begrüßenswert ist, daß sich auch Ch. zu der Auffassung durchringt, die Entscheidung darüber, ob ein eingetretener Schaden von der Versicherung gedeckt ist oder nicht, könne nicht mittels der verschiedenen Kausalitätstheorien getroffen werden, sondern eher durch Auslegung des Parteiwillens, also auf Grund des Schutzzumfanges des Versicherungsvertrages²¹ (706 f.). Andererseits ist zu bedauern, daß die französische Versicherungsrechtslehre den versicherungsrechtlichen Interessenbegriff bis heute in seiner ganzen Tragweite noch nicht erkannt hat; so spricht denn auch Ch. vom „préjudice“ als Grundlage des Versicherungsvertrages (665 f.) oder von versicherbaren „biens et valeurs“ und zählt sogar unter die letzten auch die Haftpflichtschäden (667).

Alles in allem: das Buch von Chauveau bietet dem Leser viele neue Aspekte und zeichnet sich nicht nur durch seine theoretische Fundierung, sondern auch durch seine wirtschaftlich-juristische Betrachtungsweise aus. Hätte es nicht nur die englische, sondern auch die deutsche Rechtswissenschaft berücksichtigt, so wäre es ein sehr wichtiger Beitrag zur rechtsvergleichenden Bewältigung des Seerechts geworden, eines für die Rechtsvergleicher außerordentlich ergiebigen Feldes.

Hamburg

ALKIS ARGYRIADIS

¹⁹ So *Bruck*, *Das Privatversicherungsrecht* (1930) 39–48, und ihm folgend die heute jedenfalls in Deutschland herrschende Lehre; vgl. *Bruck/Möller*, *Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz* (1953 ff.) Einl. Anm. 86–98, S. 81–88 (insbes. Anm. 91 f., S. 84 f. mit weiteren Nachweisen).

²⁰ Vgl. *Bruck/Möller* a. a. O. Anm. 33 zu § 1, S. 106.

²¹ So *Argyriadis* (oben N. 6) 156.