

WILHELM
RECHTSANWÄLTE

Internationaler Versicherungsschutz

In rauer See: Aktuelle Risiken
und Versicherungsfragen im
globalen Handel

Von Christian Drave, LL.M.

Internationaler Versicherungsschutz

In rauer See: Aktuelle Risiken und Versicherungsfragen im globalen Handel

„Whosoever commands the sea, commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself.“

Zugegeben, es ist schon einige Jahre her, dass der Seefahrer, Entdecker, Kolonisator und Pirat Sir Walter Raleigh (1552 bis 1618) zu dieser Einschätzung kam.¹ Was auf den ersten Blick anachronistisch erscheinen mag, hat bei genauem Hinsehen aber einiges an Aussagekraft, wenn es um die Herausforderungen für Unternehmen und Versicherer im globalen Handel angesichts der heute fragilen Ordnungen und rapiden Entwicklungen geht.

Zunächst bestätigen aktuelle Zahlen: Ob Kraftfahrzeuge, Maschinen, Elektronik oder Chemie – Waren aus hiesiger Produktion sind in aller Welt gefragt. Allein 2018 exportierte die deutsche Wirtschaft Güter im Wert von mehr als 1,3 Billionen Euro.

Doch der internationale Handel als treibender Faktor der deutschen Industrie ist grundlegenden Veränderungen und (neuen) Risiken ausgesetzt. Globale Machtverhältnisse ändern sich, und damit auch die Rahmenbedingungen für den Zugang zu Märkten und Handelswegen. Politische Risiken und Compliance-Anforderungen gewinnen dadurch für die versicherungsnehmende Exportwirtschaft an Bedeutung.

Auch die voranschreitende Digitalisierung, neue Technologien und damit verbundene (Cyber)Risiken betreffen alle Ebenen des Handels, d.h. zunächst einmal die Produktion selbst, dann aber auch die Abwicklung des Handelsgeschäfts zwischen Verkäufer und Käufer, seine Finanzie-

¹ Aus: The Works of Sir Walter Raleigh, Kt., vol 8, 1829, reprinted 1965, hier zitiert nach *Chris Parry*, Super Highway, Sea Power in The 21st Century, London, 2014, S. 3, Fußnote 3.

rung und Absicherung sowie schließlich den Transport zur Ausführung des Handelsgeschäfts.

Welche Fragen des Risikomanagements sind für Unternehmen im Rahmen des globalen Handels also aktuell besonders relevant? Ein Überblick:

1. Politische Risiken

Umfragen unter Versicherungsnehmern bestätigen: Nach wie vor gehören politische Risiken zu den wichtigsten Geschäftsrisiken der Unternehmen.²

Krisen und Konflikte

Dazu gehören die Sorge um ein möglicherweise instabiles Europa angesichts der Brexit-Entwicklung und der Eurokrisen, Handelskriege zwischen den USA, China und weiteren Akteuren sowie geopolitische Veränderungen wie etwa der wachsende Einfluss Russlands im Nahen Osten und die zuletzt belasteten Beziehungen zum Wirtschafts- und NATO-Partner Türkei.

Die vorstehenden Krisenherde drohen den Handel mit einzelnen Partnern oder bestimmten Gütern deutlich zu verteuern (z.B. infolge von Strafzöllen auf einzelne Industriezweige wie die deutsche Automobilindustrie) oder gar unmöglich zu machen. Auch der Versicherungseinkauf kann

hiervon betroffen sein, beispielsweise durch Versicherungsverbote (s. *Risiko Compliance*)

und weil sich Versicherungsschutz schwerer beschaffen lässt oder teurer wird (z.B. im Fall der Kreditversicherung, wo jeder neue Zoll eingepreist werden muss: Der zu versichernde Warenwert steigt um den Zoll-Betrag und erhöht damit die zu zahlende Versicherungsprämie³).

(Gesellschafts-)Politische Bewegungen

Auch der Klimawandel und der zunehmend globalisierte Umweltschutz bringen politische Veränderungen mit sich. Neue rechtliche Regelungen zum Umwelt- und Klimaschutz ebenso wie der Druck durch immer besser vernetzte Aktivisten und Pressure Groups⁴ stellen Unternehmen verschiedenster Wirtschaftssektoren vor die Herausforderung, ihre Geschäftsmodelle, ihre Zuliefer-

Internationale Krisen erschweren und verteuern den Versicherungseinkauf.

² Vgl. etwa: Allianz Risk Barometer 2019, https://www.allianz.com/de/presse/news/studien/190115_allianz-risk-barometer-2019.html.

³ Bellmann, Christian: Schutz für den Handel, Süddeutsche Zeitung v. 28. August 2019 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/politische-risiken-schutz-fuer-den-handel-1.4576426>

⁴ So berichtet der Spiegel am 28. Oktober 2019: „Wegen mieser Klimabilanz von Textilien ... Jetzt sorgt sich der H&M-Chef, dass die Textilindustrie mit ihren horrenden CO2-Emissionen in den Fokus gerät - und warnt vor einem Boykott“; <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/klimawandel-h-m-hat-angst-vor-konsum-scham-kampagnen-a-1293664.html>

erbeziehungen und ihre Transport- und Logistikkonzepte anzupassen – mit teilweise hohen Kosten.

Staatliche Eingriffe

An Bedeutung scheinen auch staatliche Eingriffe in den Handel zu gewinnen, beispielhaft zu sehen an den digitalen Infrastrukturen: Ca. 75 Prozent des cloudbasierten Datenvolumens laufen aktuell über US-amerikanische Konzerne – Google, Microsoft und Amazon. Das schafft bedenkliche Abhängigkeiten – für private Unternehmen ebenso wie für staatliche Institutionen.⁵ Auch deutsche Unternehmen und Organisationen nutzen diese Anbieter. Nicht ohne Grund war daher eine europäische Cloud-Initiative Kernthema des Digital-Gipfels am 29. Oktober 2019 in Dortmund.

Für Versicherungsnehmer (und Cyberversicherer) besteht in diesem Zusammenhang nicht nur die Frage nach Datenschutz und Cybersicherheit, sondern bei solchen Abhängigkeiten von Providern und Systemen auch ein relevantes Geschäftsrisiko: Was geschieht bei Ausfällen oder politisch motivierten Zugriffsbeschränkungen durch einen Drittstaat? Haftet das deutsche Un-

ternehmen seinen Kunden gegenüber, wenn der im Ausland ansässige Provider von den dortigen Behörden gezwungen wird, einen staatlichen Datenzugriff zu ermöglichen?

Political risk-Deckungen können helfen, Gefahren durch politische Eingriffe oder Krisen im Zielland zu minimieren. Über den Einschluss von Terrorgefahren in klassischen Sachdeckungen hinaus können Unternehmen heute beispielsweise auch den Ausfall von Investments oder Langfristverträgen infolge politisch motivierter, staatlicher Eingriffe versichern. Unerlässlich ist dabei, dass sich Unternehmen über ihre Geschäftsrisiken im Klaren sind, um einen geeigneten Versicherungsschutz als Teil ihres Risikomanagements zu prüfen bzw. einzudecken.

2. Transportrisiken

Der Seehandel ist das Rückgrat des weltweiten Handels. Der weitaus größte Teil aller grenzüberschreitend gehandelten Güter wird über See transportiert.⁶ Ebenso wie die Quellen von Rohstoffen und Gütern verändern sich die Märkte, und entsprechend ändern sich die Transportwege, die beide verbinden. Alte Transportwege werden neu geschaffen, wie die „neue Seidenstraße“ als chinesisches Super-Investitionsprojek-

⁵ Medienberichten zufolge vergab das US-Verteidigungsministerium gerade den Auftrag zum Aufbau einer Pentagon-Cloud (Projekt „JEDI“) mit einem 10-Milliarden-Volumen an Microsoft, <https://www.heise.de/newsticker/meldung/Projekt-JEDI-Microsoft-erhaelt-Zuschlag-fuer-Aufbau-der-Pentagon-Cloud-4569787.html>

⁶ Vgl. etwa: UNCTAD, Review of Maritime Transport, <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2563>.

zur Schaffung neuer Infrastrukturverbindungen Asiens mit Europa und Afrika.

Zudem verändern sich natürliche Rahmenbedingungen: Die Erderwärmung und das damit verbundene Zurückweichen des Polareises eröffnen

Der weltweite Handel geht durch eine Handvoll strategisch entscheidender Engstellen.

neue Transportwege. Die Nordwestpassage entlang der Küsten von Kanada und Alaska und die Northern Sea Route (NSR, ehem. bezeichnet als Nordostpassage) entlang der Küsten Russlands sind bislang im Handel Europa-Asien noch relativ wenig genutzt, verzeichnen aber ein steigendes Ladungsaufkommen. Die zehn bis 15 Tage schnelleren Routen dürften auf weitere Sicht über längere Perioden des Jahres eisfrei bzw. jedenfalls für Frachtschiffe mit entsprechender Eisklasse passierbar sein und eine mögliche Alternative zum Panama- und zum Suez-Kanal darstellen.⁷

⁷ Die russische Arktis-Strategie umfasst den Ausbau der NSR mit höchster nationaler Priorität. Das Ladungsaufkommen soll 2018 nach Angaben des russischen Transportministeriums ca. 20 M Tonnen betragen haben. Für 2019 wird eine Steigerung um 40 Prozent gegenüber dem Vorjahr erwartet. Präsident Putin erklärte im Mai 2018, bis 2024 solle das Ladungsvolumen der NSR 80 M Tonnen erreichen, vgl. <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-industry-and-energy/2019/08/kremlins-prophesy-northern-sea-route->

Reale Bedrohungen des Seehandels

Der weltweite Handel geht durch eine Handvoll strategisch entscheidender Engstellen (sogenannte „chokepoints“), die häufig in Krisenregionen liegen, wie etwa die Straße vor Hormus. Klemmt es dort, hat dies weitreichende und in der Regel globale Effekte. Störungen des Warenverkehrs können die Lieferzeiten wichtiger Handelsgüter entscheiden beeinflussen und hierzulande zu Betriebsunterbrechungen und steigenden Energiekosten führen.

Die Versicherung von Kriegsrisiken der Seefahrt kommt die Reedereien (und mittelbar ihren Kunden) teuer zu stehen: Mehr als 500.000 Dollar Versicherungsprämie kostete Reeder im Sommer 2019 beispielsweise eine Durchfahrt durch die Straße von Hormus, nachdem mehrere Tanker in dem Fahrtgebiet zur Zielscheibe von Angriffen geworden waren.⁸ Da die Seekaskoversicherung zudem seit Jahren eher ein Minusgeschäft für die Versicherer ist, mussten viele Reedereien zuletzt Prämienhöhungen durch die wenigen verbliebenen Anbieter hinnehmen.

Für die Reedereien, ihre Kunden und die Seekasko-Versicherer stellen zudem die immer größeren

keeping-moscow-officials, sowie Northern Sea Route Administration, <http://www.nsr.ru/en/home.html>.

⁸ Vgl: Hagen, Patrick: In der Hochrisikozone, Süddeutsche Zeitung v. 28. August 2019 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/schiffsversicherung-in-der-hochrisikozone-1.4576428>

Dimensionen des Seehandels und der Transportmittel ein Problem dar. Zwar kommt es heute immer seltener zu Totalverlusten von Schiffen. Dadurch, dass die Schiffe immer größer werden, kann aber schon ein Totalverlust eines Seeschiffes und seiner Ladung die ganze Branche empfindlich treffen (d.h. Seekasko, Güter, P&I und Verkehrshaftung). Den potentiellen Schaden durch den Verlust eines Riesencontainerschiffs beziffert die Allianz mit rund EUR 3,5 Mrd.⁹

Ebenso wie die immer größer werdenden Transportmittel, stellt auch die schlichte räumliche Konzentration von Gütern an Land – vor allem an den „Hubs“ bei Umschlag und Lagerung – ein relevantes Kumulrisiko im globalen Handel dar. Dies zeigte die Explosionskatastrophe im chinesischen Hafen von Tianjin im August 2015 eindrucksvoll. Sie traf die Ladungsbeteiligten und die Versicherungswirtschaft hart. Hier kann die Digitalisierung bei der Kumulkontrolle durch die Unternehmen und die Versicherer helfen.

Bedrohungen aus dem virtuellen Raum

Als 2017 die größte Container-Reederei der Welt, die Unternehmensgruppe A.P. Møller-Mærsk, Opfer der Windows-Malware NotPetya wurde, führte das allen am globalen Handel Beteiligten die Verletzlichkeit der dem Handel zugrundeliegenden IT-Systeme vor Augen. Der Marktführer musste wochenlange Unterbrechungen in der

Container-Schifffahrt und infolgedessen einen Schaden von möglicherweise bis zu 300 Millionen Dollar hinnehmen. Trotz erhöhter Investitionen in die Sicherheit seiner Computersysteme sieht sich der Logistikkonzern auch heute nicht immun gegen weitere Angriffe aus dem Netz. Hacker-Angriffe seien die Schattenseite der Digitalisierung, dennoch gebe es keine Alternative zur Digitalisierung des Geschäfts.¹⁰ Mit einer Blockchain-basierten Handelsplattform versucht Maersk aktuell, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen – und könnte damit eine Vorreiterrolle für die Transportwirtschaft und das Risikomanagement spielen.

Die Transportwirtschaft bleibt für Cyberangriffe verwundbar.

Schäden durch Betriebsunterbrechungen infolge von Cyberrisiken gelten bei der versicherungsnehmenden Wirtschaft mittlerweile als Hauptrisiko.¹¹ Lloyd's of London analysierte jüngst die möglichen Folgen eines Cyberangriffs auf die Datenbanken von 15 wichtigen Häfen in Asien. Die

⁹ Vgl.: Hagen 2019

¹⁰ So zitiert die DVZ den COO der Maersk Line am 11. Januar 2018 <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/maersk-line-wappnet-sich-gegen-weitere-cyber-attacken.html>.

¹¹ Vgl. etwa: Allianz Risk Barometer 2019, https://www.allianz.com/de/presse/news/studien/190115_allianz-risk-barometer-2019.htm.

Berechnungen ergaben Betriebsunterbrechungen und Einschränkungen der Lieferketten mit Schäden von 110 Mrd. Dollar.¹² Erstaunlicherweise wären bei einem solchen Szenario nach den Analysten nur rund acht Prozent der Schäden versichert. Davon wären rund 60 Prozent über Betriebsunterbrechungspolicen abgesichert. Allerdings könnten nach der Untersuchung auch bis zu 57 Prozent der versicherten Schäden als sogenannte Silent Cyber-Schäden gedeckt sein, also Schäden, die über andere Policen wie Haftpflicht abgedeckt seien, weil sie nicht explizit ausgeschlossen wurden. Aktuell prüfen Versicherer und Rückversicherer, welche Silent Cyber-Risiken sie über andere Policen in den Büchern haben. Versicherungsnehmer sehen sich vermehrt den Forderungen von Versicherern ausgesetzt, Ausschlüsse von Cyberrisiken in Bestandspolicen aufzunehmen. Für Versicherungsnehmer ist eine Analyse des Deckungsumfangs bestehender Policen und eine klare Abgrenzung der Policen voneinander unerlässlich, um Deckungslücken zu vermeiden.

3. Compliance-Risiken

Es ist keine neue Herausforderung für Versicherungsnehmer und Versicherer, Versicherungsschutz für unternehmenseigene Risiken regel-

und rechtskonform, also „compliant“, zu gestalten. Sich wandelnde Rahmenbedingungen erfordern jedoch auch Anpassungen an neue rechtliche Anforderungen, während lange wenig beachtete Bereiche wie die Versicherungsteuer an Bedeutung gewinnen.

Embargos / Versicherungsverbote

Gesetzliche und faktische Versicherungsverbote beschränken den globalen Handel. Für deutsche Exporteure zu beachten sind diverse personen- und güterbezogene Embargos und Versicherungsverbote in Bezug auf eine Reihe von Staaten (u.a. Russland, Syrien).¹³ Diese Embargos unterliegen als Instrument der Gemeinsamen Europäischen Außen- und Sicherheitspolitik einem permanenten Wandel. Gerade Hersteller und Händler von Rüstungsgütern und Unternehmen aus verwandten Industriezweigen müssen deshalb die aktuellen Embargo-Verordnungen der EU genau im Blick behalten. Die häufig in Versicherungsverträgen zu

**Handelsembargos
und Versicherungsverbote beschränken den globalen Handel.**

¹² Vgl. Nina Nöthling: Cyberangriff auf Häfen wäre Milliarden Schaden, Versicherungsmonitor vom 30. Oktober 2019
<https://versicherungsmonitor.de/2019/10/30/cyberangriff-auf-haefen-waeremilliardenschaden/>

¹³ s. Übersicht des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle:
https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Ausse/nwirt-schaft/afk_embargo_uebersicht_laenderbezogene_embargos.pdf?__blob=publicationFile&v=4

findende Sanktionsklausel sollten Versicherungsnehmer zudem zum Anlass nehmen, von ihrem Versicherer eine detaillierte Auskunft darüber zu erhalten, welche Risiken er gegenwärtig aus Embargo-Gründen meint nicht decken zu können.

Problematisch bleiben Versicherungen mit Iran-Bezug. Das Versicherungsverbot für iranische Risiken wurde seitens der EU 2015 aufgehoben. Die USA haben 2018 jedoch neue Sanktionen erlassen. Wirtschaftsteilnehmern in der EU ist es zwar gemäß der erweiterten EU-Blocking-Verordnung aus 2018¹⁴ verboten, diese US-Sanktionen einzuhalten. Versicherer sehen sich aber in einem Dilemma, wenn sie zum einen Versicherungsschutz für Iran-Geschäft gewähren sollen, zum anderen ihr US-Geschäft nicht aufs Spiel setzen möchten. Faktisch ist dadurch neuer Versicherungsschutz für iranische Risiken nur schwer am Markt erhältlich.¹⁵

Versicherungsteuer

In jüngerer Zeit gerät das Thema der Versicherungsteuer vermehrt in den Blick – und zwar auch für am Handel beteiligte Akteure, die sich bislang kaum darüber bewusst gewesen sein dürften, dass hier ein erhebliches Risiko für sie liegen

würde. Allerdings bieten beileibe nicht alle am Markt erhältlichen Versicherungslösungen diesbezüglich ausreichend Sicherheit für den Versicherungsnehmer (der aber nach § 7 Absatz 1 VersStG Schuldner der Versicherungsteuer ist).

Die deutsche Steuerverwaltung in Gestalt des Bundeszentralamts für Steuern (BZSt) nimmt (seit das BZSt im Jahr 2010 die Zuständigkeit für die Versicherungsteuer erhielt) immer wieder neue Akteure in den Blick. Aktuell betrifft diese Verwaltungspraxis die Schifffahrtsbranche: Nach Auffassung der Finanzverwaltung sollen Schiffsmänner 19 Prozent Versicherungsteuer schulden, auch wenn die von Ihnen im Auftrag Dritter betriebenen Seeschiffe nicht in deutschen Registern eingetragen sind.¹⁶

Die Schifffahrtsbranche und ihre Investoren traf zudem eine vielbeachtete und zu Recht kritisierte Finanzgerichtsentscheidung. Gegenstand der Entscheidung war ein sogenannter Charterausfallpool. Dieser Zusammenschluss von Einschiffsgesellschaften sah eine umlagebasierte Absicherung von Poolmitgliedern vor, die den Ausfall von Chartereinnahmen decken sollte, wenn Poolmitglieder keine kostendeckenden Charterverträge zur Beschäftigung der Schiffe schließen konnten. Das FG Köln urteilte – mit aus meiner Sicht unzureichender und unzutreffender Begründung –, diese Umlagezahlungen der Mitglieder des Char-

¹⁴ Delegierten Verordnung (EU) 2018/1100

¹⁵ <https://www.vdma.de/versicherungsschutz-fuer-iran-geschaefte-aktuelle-situation-nach-der-aufkuendigung-des-atomabkommens-durch-die-usa/>

¹⁶ Vgl. Verband Deutscher Reeder, Deutsche Seeschifffahrt, 4. Quartal 2019, S. 3.

terausfallpools seien Versicherungsentgelt im Sinn des VersStG und unterlägen daher der Versicherungsteuer.¹⁷ Das Urteil führt eine Tendenz der Rechtsprechung und Finanzverwaltung zu einer bedenklichen Ausweitung der Steuerpflicht fort und schafft damit weiter Unsicherheit für die am internationalen Handel beteiligten deutschen Unternehmen.

4. Vertragliche Konflikte

Auseinandersetzungen über die Erfüllung oder Nicht-Erfüllung von vertraglichen Leistungen oder die Haftung im Schadenfall (sowie den Versicherungsschutz) sind ein Risiko für alle Formen der Geschäftsbeziehung. Im internationalen Handel sind vertragliche Konflikte häufig besonders problembehaftet, denn Fragen wie die des anwendbaren Rechts, des Gerichtsstands oder der Vollstreckbarkeit sind oft klärungsbedürftig.

Forderungsausfälle

Ob ein Kunde in der Lage ist, die gelieferten Waren zu bezahlen, ist für den Verkäufer oft schwer einschätzbar. Besonders im Auslandsgeschäft ist das Risiko des Exporteurs, auf seinen Forderungen sitzen zu bleiben, meist schwer kalkulierbar und Titel häufig nur mit großem Aufwand voll-

streckbar. Exportkreditversicherungen sind deshalb ein wichtiges Element des internationalen Handels.

Aktuell berichteten Kreditversicherer, dass die weltweiten Insolvenzen erstmals seit der Finanzkrise 2019 wieder zunahmen.¹⁸ Das Risiko eines Forderungsausfalls für deutsche Exporteure erhöht sich demnach. Besonders der bevorstehende Brexit könnte den Versicherern zufolge zu mehr Forderungsausfällen infolge von zunehmenden Insolvenzen im Vereinigten Königreich führen.¹⁹

Eine lückenlose Absicherung der einzelnen Lieferungen und ein enger Austausch mit dem Kreditversicherer sind daher mehr denn je empfehlenswert. Lieferanten sollten sich zudem darauf einstellen, dass die Prämien in der Warenkreditversicherung mittelfristig steigen, wenn sich die Vorhersagen vieler Wirtschaftswissenschaftler bewahrheiten und eine globale Rezession bevorstehen sollte.

(Versicherungs-)Vertragliche Streitigkeiten

Vertragsrisiken gehören für die Beteiligten typischerweise zum Handel, sei es auf der Ebene der

¹⁷ FG Köln Urt. v. 18.1.2017 – 2 K 3758/14 – rechtskräftig, VersR 2017, 1549. Die Entscheidung kritisiert etwa *Wichmann*, DStR 2018, 2363 sowie DStR 2019, 774. Gegen die Kritik am Urteil, wenn auch nicht überzeugend: *Schmidt*, DStR 2019, 766 und 774.

¹⁸ <https://atradius.de/presse/2019-weltweit-wieder-mehr-firmenpleiten.html>

¹⁹ <https://atradius.de/presse/h%C3%B6heres-insolvenzrisiko-bei-ungeregelm-brexite.html>

Kauf- und Lieferverträge der der Transportverträge.

Aber auch auf der Ebene des Versicherungsschutzes bestehen Risiken. Die Erfahrung aus der Schadenregulierung von internationalen Großschäden zeigt: Eine Vertragsklarheit gerade auch hinsichtlich der Deckung ist immanent wichtig und hilft, Streitigkeiten im Schadenfall zu vermeiden, ist aber keine Selbstverständlichkeit.

Ein immer wieder feststellbares Problem ist eine unzureichende Dokumentation des Versicherungsschutzes. Dies gilt nicht nur bei Deckungen unter Internationalen Versicherungsprogrammen oder für Auslandsprojekte, wo es für die Versicherungsnehmer nicht erst im Schadenfall darauf ankommt, dass der Versicherer oder der Makler über ausreichende lokale Ressourcen verfügt.

Tatsächlich kommt es in der Praxis immer wieder zu Diskussionen über die „main terms“ des Versicherungsschutzes: Welcher Versicherer deckt mit welchem Anteil für welche Periode? Welcher Konsortialversicherer führt und was geschieht nach einer Kündigung des Führenden? Wie ist das Verhältnis von lokaler Deckung zur Masterdeckung: führt beispielsweise ein Produktionsstillstand am Produktionsstandort im Ausland zu einem Betriebsunterbrechungsschaden bei der Auslandtochter, der unter der Lokalpolice zu regulieren ist, oder tritt der Schaden infolge des Vertrages der deutschen Muttergesellschaft mit der Auslandstochter bei der Muttergesellschaft

ein und ist unter deren BU-Deckung hier zu regulieren?

Gerade im Kontext internationaler Deckungen hat die Frage nach dem anwendbaren Recht grundlegende Bedeutung, zumal sie entscheidet, ob und wie der Versicherungsschutz „funktioniert“. Dies scheint den Beteiligten nicht in jedem Fall bewusst zu sein. Die vertragliche Rechtswahl und Streitbeilegung sollte einheitlich sein, was wiederum vor allem dann problematisch sein kann, wenn „horizontal“ mehrere Mitversicherer als Konsortium beteiligt sind oder aber auf „vertikal“ mehrere Exzedentenversicherer, die unterschiedliche Wordings verwenden und keinen einheitlichen Sitz haben.

Gerichtsstand und anwendbares Recht sollten im Versicherungsvertrag einheitlich sein.

Eine aktuelle Entscheidung des BGH nicht aus dem Versicherungsvertragsrecht, sondern dem internationalen Handel zeigt, wie entscheidend und folgenreich die Verletzung einer Rechtswahl bzw. Gerichtsstandsvereinbarung sein kann. Der BGH entschied, dass einem Vertragspartner ein Schadenersatzanspruch auf Ersatz der Kosten zustehen kann, die ihm entstanden sind, weil er entgegen der Vereinbarung eines ausschließli-

chen Gerichtsstands in Deutschland vor einem US-amerikanischen Gericht verklagt worden ist.²⁰

5. Fazit

Vielleicht gilt es nicht unbedingt – mit Sir Walter Raleigh – die Welt zu beherrschen. Sicher aber stehen Versicherungsnehmer und Versicherer mit Blick auf den globalen Handel vor der Herausforderung, die Risiken des Handels bestmöglich zu beherrschen. Hier spielt die Versicherung gerade auch in einer sich stark verändernden Risikolandschaft eine maßgebliche Rolle.

Für eine adäquate Absicherung gegen neue wie auch sich verändernde alte Risiken des globalen Handels braucht es den Willen und die Innovationskraft aller Beteiligten, also: Versicherer, die mit guten Produkten auf neue Risikolagen ihrer Kunden reagieren; Versicherungsnehmer, die ihre Erwartungen gegenüber den Versicherern klar formulieren und Einschränkungen ihres Versicherungsschutzes nicht unwidersprochen hinnehmen; und Versicherungsmakler, die ihre Kunden in schwierigen Fragen nicht allein lassen. Und nicht zuletzt gibt es dann ja zum Glück noch uns Rechtsanwälte.

Diesen Beitrag veröffentlichte die Zeitschrift *Die Versicherungspraxis* in ihrer Ausgabe 11/2019.

Für Rückfragen steht Ihnen der Autor gern zur Verfügung:



Christian Drave, LL.M.

Rechtsanwalt
Master of Insurance Law
Fachanwalt für Transport- und
Speditionsrecht

WILHELM Partnerschaft von
Rechtsanwälten mbB

Tel: +49 211 687746 43
christian.drave@wilhelm-rae.de

²⁰ Urteil vom 17. Oktober 2019 – III ZR 42/19.

WILHELM

RECHTSANWÄLTE

Über uns:

Die Sozietät Wilhelm ist spezialisiert auf die Beratung von Unternehmen und deren Entscheidungsträgern in kritischen Situationen – vom Großschaden über die persönliche Inanspruchnahme bis hin zum Compliance-Verstoß im Unternehmen. Sechzehn Berufsträger an zwei Standorten (Düsseldorf und Berlin) vereinen hierfür Expertise aus den Bereichen Versicherung, Haftung, Wirtschaftsstrafrecht und Gesellschaftsrecht. Weltweit kooperiert die Sozietät mit Kanzleien unter anderem in Chicago, New York, London, Paris, Rom, Warschau und Brüssel. Mit seinen internationalen Kooperationspartnern bietet Wilhelm die Expertise zur Lösung grenzüberschreitender Haftungs- und Deckungsstreitigkeiten, M&A-Transaktionen sowie internationaler Großprojekte.

WILHELM Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB

Düsseldorf:

Reichsstraße 43
40217 Düsseldorf

Telefon: + 49 (0)211.68 77 46-0
Telefax: + 49 (0)211.68 77 46-20

info@wilhelm-rae.de

Berlin:

Fasanenstraße 65
10719 Berlin

+ 49 (0)30.81 72 732-0
+ 49 (0)30.81 72 732-0

berlin@wilhelm-rae.de

