

## INHALT

### Güterfolge- und reine Vermögensschäden in der Transportversicherung

### Alternative Möglichkeiten zur Darstellung von Deckungstrecken

### Kontakt



### Güterfolge- und reine Vermögensschäden in der Transportversicherung

Versichert werden im Rahmen dieser Zusatzdeckungen Güterfolgeschäden. Ebenfalls versicherbar sind reine Vermögensschäden, sofern ein am Transport beteiligter Verkehrsträger **dem Grunde** nach haftet.

Über die Güterfolgeschadenklausel wird der Versicherungsschutz um Betriebsunterbrechungsschäden erweitert, wenn die Verwendung der versicherten Güter infolge eines nach den Bedingungen der zugrunde liegenden Transportversicherung gedeckten Schadens beeinträchtigt oder nicht mehr möglich ist und dadurch der Aufwand an fortlaufenden Kosten zur Fortführung des (eigenen) Betriebes nicht erwirtschaftet werden konnte.

Reine Vermögensschäden sind nach der aktuellen Vermögensschadenklausel nur versichert, wenn diese aus Verspätungsschäden und Schäden aus Nachnah-

mefehlern resultieren.

In früheren Versionen dieser Klauseln, die etwa bis zum Jahr 2004 Anwendung fanden, war der Versicherungsschutz weitergehend gestaltet:

Im Rahmen des Versicherungsschutzes für Güterfolgeschäden erstreckte sich der Versicherungsschutz zusätzlich auf

- merkantilen Minderwert
- Unbrauchbarkeit (nicht jedoch innere Verderbschäden, da diese wiederum ausgeschlossen waren)

Im Rahmen der reinen Vermögensschäden erstreckte sich der Versicherungsschutz auf Vermögensschäden, sofern

- wegen Nicht- oder Falschaulieferung eine Montage nicht begonnen werden kann
- wegen falscher Deklaration von Waren durch den Spediteur erhöhte Beförderungs- oder Steuer-/Zollkosten anfallen
- wegen fehlerhafter Organisation des Transports es zu erhöhten Beförderungskosten kommt
- in Form entgehenden imaginären-

Gewinns des Empfängers eine Sendung nicht ankommt.

Bei einer Neuordnung der Transportversicherung ist die Relevanz dieser Deckungseinschränkungen zu prüfen und zu bewerten. In Einzelfällen konnte mit dem Versicherer vereinbart werden, die alten Klauseln fortzuführen.

Bei dem Versicherungsschutz für Güterfolgeschäden kommt es auf eine Haftung eines am Transport beteiligten nicht an. Deckung für reine Vermögensschäden besteht sowohl nach den alten als auch den aktuellen Klauseln jedoch nur dann, wenn Spediteure, Lagerhalter oder Frachtführer für einen Schaden haftbar gemacht werden könnten.

Diese Haftung kann sich begründen auf

- HGB bzw. andere gesetzliche Regelungen
- Bedingungen des Verkehrsgewerbes, wie z.B.
  - ADSp – Standardbedingungsmerk der deutschen Spediteure

- o Logistik-AGB
- Zwischenstaatliche Vereinbarungen, wie z.B.
  - o CMR – Zwischenstaatliches Übereinkommen über die Güterbeförderung auf der Straße
  - o COTIF/CIM – Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
  - o Warschauer Abkommen / Montrealer Übereinkommen – Übereinkommen über den internationalen Luftverkehr
  - o CMNI – internationales Übereinkommen über die Güterbeförderung mit Binnenschiffen

Je nach Haftungsnorm können für die Haftung verschiedene Haftungsgrundsätze und Haftungslimits gelten. Dabei kann von folgendem Grundsatz ausgegangen werden:

- Spediteure und Lagerhalter unterliegen in der Regel einer Haftung aus vermutetem Verschulden, Lagerhalter im Einzelfall auch der reinen Verschuldenshaftung.
- Frachtführer unterliegen in der Regel der Gefährdungshaftung mit Ausschluss einer Haftung für höhere Gewalt. Hier bilden die Haftungsgrundlagen CMNI und das Warschauer Abkommen eine Ausnahme, die ebenfalls eine Haftung aus vermutetem Verschulden vorsehen.

Die Haftungslimits im Rahmen zwischenstaatlicher Vereinbarungen richten sich für Güterschäden in der Regel nach einem Maß an Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds (SZR) einer internationalen Rechnungseinheit. Ein Sonderziehungsrecht entspricht derzeit (Stand 22. November 2021) EUR 1,2452. Ansonsten beschränkt sich die Haftung der Verkehrsträger auf den Wert des Gutes oder die Höhe der Fracht. Die Haftung für Güterfolge- und reine

Vermögensschäden beschränkt sich meist auf den Wert der Fracht bis zum 4-fachen der Fracht.

Die der Höhe nach beschränkte Haftung der Verkehrsträger im Schadenfall wird durch die Mitversicherung im Rahmen der Klausel für Güterfolge- und reine Vermögensschäden aufgehoben. An Stelle dessen tritt die vereinbarte Deckungs- oder Versicherungssumme des Versicherungsvertrags. Diese ist abhängig von den vereinbarten Maxima und der Prämienhöhe des Vertrages. Häufig liegt die Versicherungssumme bei EUR 500.000,00 bis EUR 1.000.000,00.

Im Schadenfall leistet der Transportversicherer gegenüber dem Wareninteressenten - also demjenigen der zum Zeitpunkt des Schadens die Gefahr für die transportierten oder gelagerten Güter trug - vor und holt sich beim Schadenverursacher in Höhe dessen Haftung Regress. Dadurch werden langwierige Auseinandersetzungen mit Geschädigten und/oder Verkehrsträgern vermieden.

Die Klauseln für die Versicherung von Güterfolge- und reinen Vermögensschäden in der Transportversicherung werden in der aktuellen Form seit 2011 angeboten. Sie ersetzen nicht die Haftung eines Verkehrsträgers, sondern ergänzen diese, weshalb in bestehende Haftungsvereinbarungen, egal ob durch Gesetz, AGBs oder individuell nicht eingegriffen werden sollte, wenn dafür Versicherungsschutz vereinbart ist oder wird.

So enthält auch diese Klausel selbstverständlich Deckungsausschlüsse, die jedoch nicht direkt mit der Haftung eines Verkehrsträgers korrespondieren. Als Beispiel seien hier die Ausschlüsse von

Schäden wegen Streiks, Beschlagnahme oder inneren Verderbs von Waren genannt, für die ein Verkehrsträger durchaus haften kann, wenn ihn hierfür die Verantwortung trifft.

## Fazit

Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob ein Bedarf für die Versicherung von Güterfolge- und reinen Vermögensschäden vorhanden ist. Bei einer Neuordnung der Transportversicherung sollte auch der Umfang des bisherigen und künftigen Versicherungsschutzes für Güterfolge- und reine Vermögensschäden verglichen und bewertet werden.

thomas.hardt@irm-vb.de

## Alternative Möglichkeiten zur Darstellung von Deckungsstrecken

### Problemstellung:

Schon seit einigen Jahren ist der Fachpresse zu entnehmen, dass wir in einigen Versicherungsbereichen einen verhärteten Versicherungsmarkt vorliegen haben. In den vergangenen zwei Jahren war diese Verhärtung aber nicht wie bisher auf einzelne Sparten wie die Sach- und Ertragsausfall-Versicherung beschränkt, sondern hat nun auch andere Versicherungssparten erreicht, die über einen langen Zeitraum von einem (sehr) weichen Markt geprägt waren. Viele unserer Mandanten sind dieser Situation momentan oder evtl. auch schon länger selbst ausgesetzt. Neben den allgemeinen Folgen einer Verhärtung des Versicherungsmarktes wie einer Erhöhung der Selbstbehalte oder der Prämie, haben Versicherungsunternehmen in den vergangenen Jahren zusätzlich noch

Zeichnungsquoten bzw. Kapazitäten reduziert. Dies hat für Versicherungsnehmer zur Folge, dass die bisherige Deckungsstrecke nicht mehr in gewünschter Höhe durch einen Versicherer zur Verfügung steht.

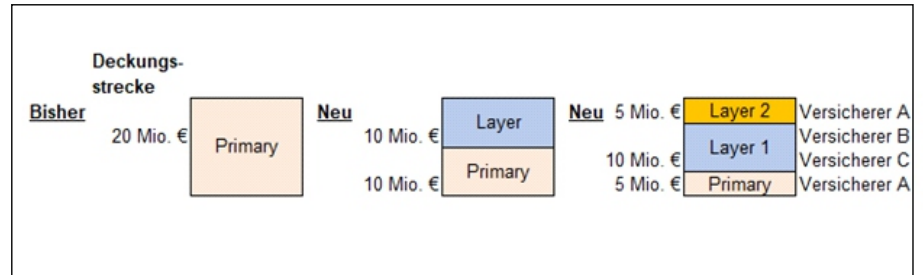
#### Lösung:

Um eine solche Lücke im Umfang des Versicherungsschutzes zu schließen, bestehen derzeit am Versicherungsmarkt zwei Alternativen. Zum einen kann, wie in der Sach- und Ertragsausfall-Versicherung bereits seit Jahren üblich, zum bestehenden Versicherungsvertrag noch ein oder mehrere Versicherer als weitere Risikoträger hinzugenommen werden. Zum anderen kann die fehlende Deckungsstrecke durch einen zusätzlichen Versicherungsvertrag aufgefüllt werden. Dieser zusätzliche Versicherungsvertrag wird als Layer oder Exzedent bezeichnet, wobei der erste Versicherungsvertrag der Primary oder Grundvertrag ist.

Durch den Anschluss des Layers an den Primary soll die Deckungsstrecke wie bisher zur Verfügung stehen. Zu diesem Zweck schließt der Versicherungsnehmer einen zweiten Versicherungsvertrag ab. Dieses Risiko wird in aller Regel durch einen zweiten Risikoträger übernommen. In seltenen Fällen kann auch der Versicherer aus dem Primary den Layer übernehmen, dies geschieht aber zumeist aus versicherungsmathematischen oder geschäftspolitischen Überlegungen des Primary-Versicherers. Die Aufteilung der Deckungsstrecke zwischen dem Primary und dem Layer kann aber ebenso über mehrere Verträge erfolgen oder es können sich verschiedene Versicherer an den jeweiligen Ebenen beteiligen.

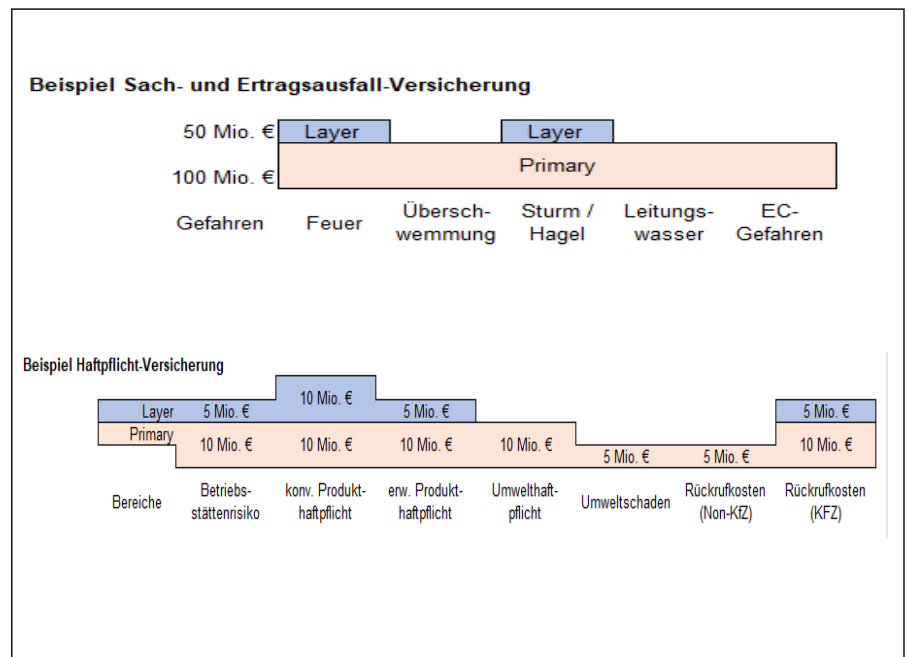
Durch den Layer wird Versicherungsschutz geboten, sobald die Deckungsstrecke des Primary aufgebraucht ist. Daraus wird ersichtlich, dass der Layer zur Absicherung von Großschadenrisiken dient. Deckungsbestandteile des Primary, welche sublimitiert sind, sind in der Regel nicht vom Versicherungsschutz des Layers umfasst.

Abbildung 1



In den meisten Fällen wird der Layer vollständig auf dem Primary aufgebaut, sodass der Versicherungsschutz aus dem Primary auch in der selben Form im Layer zur Verfügung steht (Schematische Darstellung siehe Abbildung 1). Daneben besteht für Unternehmen auch die Möglichkeit, eine zusätzliche Deckungsstrecke nur für einzelne Risiken bzw. Gefahren (meist in der Sach- und Ertragsausfall-Versicherung) oder Deckungsbestandteile (meist in der Betriebs- und Produkthaftpflicht-Versicherung) des Primary durch einen Layer zu erweitern (Schematische Darstellung siehe Abbildung 2).

Abbildung 2



Bei der Ausgestaltung eines oder mehrerer Layers gibt es jedoch drei Besonderheiten zu beachten:

- Damit durchgängiger Versicherungsschutz für die Deckungsstrecke besteht, sollte der Layer auf den Primary vollständig aufgebaut werden. Dies ist am einfachsten möglich, wenn im Layer die Klausel „following form“ vereinbart wird. Dies hat zur Folge, dass sich der Layer die Versicherungsbedingungen des Primary zu Eigen macht. Jedoch ist in der jüngeren Vergangenheit auf Grund der Verhärtung des Versicherungsmarktes sowie durch die Vielzahl unterschiedlicher Bedingungswerke der einzelnen Versicherungsgesellschaften festzustellen, dass eine following form ohne Begrenzung nur sehr schwer möglich ist. Meistens werden einige Regelungen des Primary im Layer nicht anerkannt und im Layer eigenständig vereinbart.
- Ebenso sollte beachtet werden, dass bei einer Maximierung der Versicherungssumme im Primary die Deckungsstrecke des Layer nicht nur im Großschadenfall, d.h. ein Schadenfall übersteigt die Versicherungssumme des Primary, zur Verfügung steht, sondern auch bei mehreren Schadenfällen, die in der Summe die Deckungsstrecke im Primary aufbrauchen. Der Layer sollte hierfür entsprechend Versicherungsschutz bieten. Nur so kann durch die s.g. „drop down“ Klausel der Layer - neben dem einzelnen Großschadenrisiko - auch angemessenen Versicherungsschutz für ein verstärktes Vorhandensein mehrerer kleiner Risiken bieten.
- Zudem ist mit dem oder den Versicherern eines oder mehrerer Layers darüber zu sprechen, wenn der Primary verschiedene unterschiedliche Versicherungsfalldefinitionen hat. Andernfalls kann es vorkommen, dass ein Layer keinen durchgängigen Versicherungsschutz zum Primary bietet und es zu einer Lücke im Versicherungsumfang kommt.

Neben den aufgezeigten Fallstricken bei der Ausgestaltung eines oder mehrerer Layers muss sich der Versicherungs-

nehmer zusätzlich darüber bewusst sein, dass ein Versicherungsprogramm aus Primary und Layern auch Nachteile hat.

Durch die Beteiligung von mehreren Risikoträgern und Verträgen an der Deckungsstrecke muss der Versicherungsnehmer darauf achten, dass Meldefristen und Obliegenheiten gegenüber mehreren Versicherern einzuhalten sind. Ebenso werden eventuelle Schäden nicht nur von einem Versicherer bearbeitet, sondern evtl. von mehreren. Dies führt in aller Regel zu einem höheren Abstimmungsbedarf und zur Bildung von zusätzlichen Kapazitäten beim Versicherungsnehmer.

Die Ausgestaltung eines Versicherungsprogramms mit Hilfe eines Layers bietet jedoch auch Vorteile. So besteht hierdurch in manchen Fällen, wie bereits in der Einleitung aufgezeigt, die einzige Möglichkeit eine gewünschte Deckungsstrecke am Versicherungsmarkt einzukaufen.

Da der Layer in aller Regel für die Absicherung von Großrisiken zur Verfügung steht und somit keinen Versicherungsschutz für Deckungserweiterungen des Primary bietet, hat dies, zumindest versicherungsmathematisch, zur Folge, dass die Deckungsstrecke mit Layer günstiger ist als eine Deckungsstrecke, die nur aus dem Primary besteht. Dies kann durch die unterschiedliche Maximierung, bspw. eine Mehrfachmaximierung im Primary und keine Maximierung im Layer, noch begünstigt werden.

#### Fazit:

Bei der Ausgestaltung von Versicherungsprogrammen sowie der Sicherstellung von Deckungsstrecken nehmen Layer eine immer bedeutendere Rolle am deutschen Versicherungsmarkt ein.

Dies ist zurzeit insbesondere bei der D&O- und Kfz-Rückrufkostenversicherung zu beobachten. Da die Layer in der Regel ausschließlich

Großschadenrisiken absichern und einen geringeren Versicherungsumfang als Primaries haben (fehlende Deckungserweiterungen, fehlende Maximierung), können Layer ebenfalls auch eine kostengünstigere Alternative als eine vollständige Absicherung über einen Primary sein. Neben diesen Vorteilen müssen sich Versicherungsnehmer jedoch auch über die Nachteile durch den erhöhten Aufwand beim Abschluss sowie der turnusgemäßen Meldefristen bzw. Obliegenheiten und dem geringen Versicherungsschutz bewusst sein.

[christian.schuster@irm-vb.de](mailto:christian.schuster@irm-vb.de)

## KONTAKT

### IRM Versicherungsberatung GmbH

Postfach 31 13 31, 70473 Stuttgart  
Mittlerer Pfad 19, 70499 Stuttgart  
Telefon: +49 711 820 508 0  
Telefax: +49 711 820 508 11

Markus Alber  
Telefon: +49 711 820 508 21  
Mobil: +49 151 147 163 21  
E-Mail: [markus.alber@irm-vb.de](mailto:markus.alber@irm-vb.de)

Thomas Hardt  
Telefon: +49 711 820 508 24  
Mobil: +49 151 147 163 24  
E-Mail: [thomas.hardt@irm-vb.de](mailto:thomas.hardt@irm-vb.de)

[www.irm-vb.de](http://www.irm-vb.de)

Möchten Sie unsere IRM-News künftig per E-Mail anstatt per Post erhalten? Dann geben Sie uns bitte einen kurzen Hinweis an  
E-Mail: [info@irm-vb.de](mailto:info@irm-vb.de) oder per  
Telefon: +49 711 820 50 80