

**Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,**

die Gothaer Allgemeine Versicherung AG hat die Weichen zum Ausbau der Marktpositionierung als wettbewerbsfähiger Schaden/Unfall-Versicherer im mittleren und oberen Kundensegment gestellt. Dabei wurden die Spartenfunktionen weiter gestärkt und die Aufbau- und Ablauforganisation für die Bereiche Erneuerbare Energien, Internationale Versicherungsprogramme und Multi-Risk-Produkte optimiert.

Im gesamten Unternehmerekundengeschäft konnte die Gothaer Allgemeine Versicherung AG im Jahr 2008 die Bestände um 2,9 % steigern. Dies ist im schweren Marktumfeld ein echter Erfolg. Unsere Mitarbeiter des Innen- und Außendienstes haben einen sehr guten Job gemacht, unseren Vertriebspartnern gilt der Dank für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Bitte wenden Sie sich in der täglichen Zusammenarbeit an die Ihnen bekannten Ansprechpartner im Underwriting auf den Niederlassungen und auf der Hauptverwaltung in Köln oder an die zuständigen Maklerbetreuer oder Leiter der Maklerdirektionen. Sie werden Ihnen in der gewohnten Weise als Kümmerer mit Rat und Tat weiterhelfen. Die Mitarbeiter/innen des Vermittlermanagement (KU-VM) stehen Ihnen ebenfalls weiterhin als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Gothaer – der verlässliche Partner im Unternehmerekundengeschäft.

Wir machen das.




Leicht

Vorstands-
vorsitzender



Reichert

Leiter Komposit
Unternehmerekunden



Wir machen das.

Themen der 20. Ausgabe

- 1. Ausland**
Neuer Netzwerkpartner in Chile
Manfred Heße
- 2. Elementar-Versicherungen**
Hochwasserrisiken in ZÜRS IV – versicherbar?
Julio Lopez Losada / Reiner Meyer
- 3. Kraftfahrtschaden**
Haftung aus §7 StVG bei vorsätzlicher Brandstiftung?
Stefan Keßler
- 4. Haftpflicht**
„Made in China“ – ein erhöhtes Haftpflichtrisiko?
Eva Wecker
- 5. Einbruchdiebstahl**
Schließzylinder › Sicherheit und Komfort
Klaus Aschhoff
- 6. Vermittlerrecht**
Neue Verordnung für Versicherungsvermittler zum 01.01.2009 in Kraft
Mathias Becker
- 7. Transport**
Die Havarie-Grosse – Nicht „betroffen“ und trotzdem zahlen?
Edgar Schoenen
- 8. Kraftfahrt**
Fuhrparkleiter reagieren auf die Finanzkrise
Carl-Ihno Müller

Impressum

KU-News

**Informationen aus dem Bereich Unternehmerekunden für
Vermittler, Kunden und Mitarbeiter**

Herausgeber:

**Gothaer Allgemeine Versicherung AG
Komposit Unternehmerekunden**

Gothaer Allee 1

50969 Köln

Telefon: 0221 308-31467

Telefax: 0221 308-31489

E-Mail: joerg_poettgen@gothaer.de

Redaktion/Konzeption/Gestaltung/Verantwortlich:

Komposit Unternehmerekunden

Vermittler-Management

Jörg Pöttgen, Versicherungsfachwirt

Wichtiger HINWEIS:

Trotz sorgfältiger Prüfung der Informationen kann keine Garantie für die Richtigkeit übernommen werden. Sämtliche Informationen sind daher ohne Gewähr.

Nachdruck:

Nach Zustimmung der Redaktion können Texte nachgedruckt werden – Belegexemplar erbeten.

Ausland

Neuer Netzwerkpartner in Chile

Der relativ kleine Binnenmarkt Chile bietet deutschen Unternehmen attraktive Geschäftsmöglichkeiten. Mit einem breiten Netz von bilateralen Freihandelszonen im Raum Asien/Pazifik sowie dem Status eines assoziierten Mitglieds im Mercosur ist die Republik ein Sprungbrett für viele europäische Unternehmen in den Regionen Lateinamerikas.

Deutschland ist Chiles wichtigster Handelspartner in der EU und die deutschen Direktinvestitionen haben sich in den letzten 3 Jahren verdoppelt.

Gerade vor dem Hintergrund eines sich verstärkenden Engagements deutscher Unternehmer in Chile freut es uns besonders darüber informieren zu können dass wir im Rahmen des von uns genutzten internationalen Netzwerkes einen Neuen Partner gewinnen konnten.

Seit kurzem steht die PENTA Security General Insurance Company als unser Partner für lokale Deckungen im Rahmen internationaler Versicherungsprogramme für unsere deutschen Kunden zur Verfügung.

Das Unternehmen, das aus dem Zusammenschluss zweier großer Kompositversicherer (Las Americas SA und Seguros Security Prevision Generales S.A.) hervorgegangen ist mit einem Marktanteil von 12,3 % der größte nicht in Auslandsbesitz befindliche Versicherer des Landes.

Ansprechpartner

Manfred Heße, KU-INT2

0221 308 - 31725

Hochwasserrisiken in Gefährdungsklasse IV (ZÜRS)

Bei der Gothaer zukünftig versicherbar

Die zerstörende Kraft eines Hochwassers wurde in den vergangenen Jahren immer wieder in den Medien gezeigt. Dabei müssen es nicht immer spektakuläre Ereignisse sein wie das Elbehochwasser im Jahr 2002, die Lebens- und Wirtschaftsräume erheblich gefährden. Jederzeit können zum Beispiel extrem starke Regenfälle sturzflutartige Überschwemmungen verursachen, deren Ausmaße die allgemeine Vorstellungskraft übersteigen.

Die Versicherungswirtschaft hat bekanntlich mit ZÜRS (Zonierungssystem für Überschwemmung, Rückstau und Starkregen) ein Instrument entwickelt, mit dem Risiken präzise in Hochwassergefährdungsklassen (I bis IV) eingestuft werden können.

Risiken der Gefährdungsklasse IV werden von der Versicherungswirtschaft in der Regel als nicht versicherbar behandelt. Die tatsächlichen Risikoverhältnisse vor Ort werden hierbei jedoch meistens außer Acht gelassen.

Oftmals würden genauere Informationen über die vor Ort vorhandenen Risikoverhältnisse zu einer positiven Zeichnungsentscheidung führen, mit der Versicherungsnehmer dennoch Versicherungsschutz für Hochwasserschäden erhalten könnten.

Die Gothaer befasst sich deshalb auch intensiv mit Risiken der Gefährdungsklasse IV, indem sie nicht allein die Ergebnisse des oben genannten Systems (ZÜRS) zur Grundlage ihrer Zeichnungsentscheidung macht, sondern sich „vor Ort“ mit den konkreten Risikosituationen auseinandersetzt. Vielen Versicherungsnehmern konnte hierdurch bereits Versicherungsschutz geboten werden, den sie ansonsten nicht erhalten hätten.

Ansprechpartner	
Herr Julio Lopez Losada	0221 308-31799
Herr Reiner Meyer	0221 308-31367

Kraftfahrtschaden – Haftung

Allein die vorsätzliche Brandstiftung eines Kfz rechtfertigt keine Haftung aus § 7 StVG

In der Praxis hat sich ein Kraftfahrthaftpflichtversicherer gelegentlich mit Schadenfällen zu befassen, in denen ein Fahrzeug vorsätzlich angezündet wurde und dadurch Drittschäden entstehen. Der daraus gestellte Schadensersatzanspruch geht jedoch ins Leere, wenn fest steht, dass der Brandschaden nicht auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht, d. h. es ist dann keine Haftung aus der Betriebsgefahr nach § 7 Straßenverkehrsgesetz – StVG gegeben.

Beispielsweise hat zu dieser Thematik das OLG Karlsruhe in einem solchen Fall mit Urteil vom 24.07.91 (R + S 92,159) folgende transparente Entscheidung getroffen:

Für einen Schaden, der dadurch entsteht, dass ein Dritter in/an einem Kfz einen Brand gelegt hat, haftet der Halter nicht aus Verschulden nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 14 Abs. 2 StVO. Der § 14 Abs. 2 StVO ist Schutzgesetz nur insofern, als Dritte im Straßenverkehr von den besonderen Gefahren, die mit der Benutzung eines Kfz durch unbefugte Personen verbunden sind, geschützt werden sollen. Auch aus einem evtl. verbotswidrigen Abstellen des in Brand geratenen Fahrzeugs ergibt sich keine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG (Gefährdungshaftung), weil sich das Übergreifen des Brandes nicht als Auswirkung der typischen mit dem Betrieb eines Fahrzeuges verbundenen Gefahr darstellt.

Diese bisherige Rechtsprechung wird nun höchstrichterlich aktuell fortgeführt, denn der BGH hat mit Urteil vom 27.11.2007 – VI ZR 210/06 wie folgt entschieden:

Allein durch das vorsätzliche in Brand setzen eines ordnungsgemäß auf einem Parkplatz abgestellten Kraftfahrzeuges verwirklicht sich nicht dessen Betriebsgefahr im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG bei einem Übergreifen des Brandes auf ein anderes Kraftfahrzeug. Hinzukommen muss vielmehr, dass der Brand oder dessen Übergreifen in einem ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges steht.

Im konkreten BGH-Fall wurde ein ordnungsgemäß auf einem öffentlichen Parkplatz abgestelltes Fahrzeug vorsätzlich durch einen Dritten in Brand gesetzt. Das Fahrzeug rollte dann – ob alleine durch die Hitzeeinwirkung freigesetzte Energie oder weil der Brand durch einen Kurzschluss zum Anlasser das Kfz in Brand gesetzt hat, war nicht durch das Berufungsgericht aufgeklärt – gegen ein anderes Kfz und setzte dies ebenfalls in Brand.

Der BGH führt aus, dass das Haftungsmerkmal des § 7 StVG “bei dem Betrieb” zwar weit auszulegen ist, im Zuge einer wertenden Betrachtung aber ein Zurechnungszusammenhang nicht mehr gegeben ist, wenn die Schädigung nicht mehr eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren ist, für die die Haftungsvorschrift den Verkehr schadlos halten will. Erforderlich ist, dass die Fahrweise oder der Betrieb des Fahrzeugs zu dem Entstehen des “Unfalls” beigetragen hat. Im Fall eines Brandes muss der Brand als solcher in irgendeinem ursächlichen Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang oder einer Betriebseinrichtung des Kfz stehen. Dies wäre hier der Fall gewesen, wenn erwiesen ist, dass der Seitens des Klägers behauptete Sachvortrag – Kurzschluss im Anlasser infolge des Brandes – zutrifft. Zur Klärung dieser Frage wurde das Verfahren an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Für die Kraftfahrtschadenregulierung bedeutet dies, dass **allein** eine vorsätzliche Brandstiftung durch Dritte keine Haftung aus § 7 StVG begründet. Der Geschädigte muss darlegen und beweisen, dass ein Betriebsvorgang bzw. eine bestimmte Betriebseinrichtung des Kfz (mit) ursächlich war, z.B.:

- Kurzschluss wegen des Brandes setzt Fahrzeug in Bewegung und dadurch breitet sich Feuer aus und es entstehen Drittschäden.
- Eine Selbstentzündung des Fahrzeugs infolge vorausgegangener Fahrt unterfällt dem Betrieb und ist damit haftungsauslösend

In diesen Fällen ist i.d.R. ein Brandgutachten erforderlich, welches meistens schon durch Polizei bzw. Staatsanwaltschaft in Auftrag gegeben wurde.

Fazit: Das vorsätzliche in Brand setzen eines Kfz ist keine höhere Gewalt (= Entlastungstatbestand) im Sinne von § 7 Abs. 2 StVG, führt aber nur dann zur Haftung, wenn der Betrieb des Kfz mindestens mitursächlich war. Dann haftet der Halter nach außen im Rahmen des StVG zu 100 %.

Ansprechpartner

Herr Stefan Keßler, KU-KUM1

0221 308-33248

Haftpflicht

Produkthaftung China

„Made in China“ – ein erhöhtes Haftpflichtrisiko?

Die Zahl der Rückrufe nimmt zu

Im Sommer 2007 beherrschten die weltweiten Rückrufe von Kinderspielzeug die Schlagzeilen der Tagespresse. Grund für die weltweiten Rückrufe waren zu hohe Bleikonzentrationen in der verwendeten Farbe und sich lösende Kleinteile bei Spielzeug, die von Kleinkindern hätten verschluckt werden könnten. Es wurden weltweit mehr als 20 Mio. Spielzeuge zurückgerufen. Hergestellt wurden diese Produkte in China.

In den letzten Jahren ist die Anzahl der Rückrufe in der EU rasant gestiegen – jeder zweite Rückruf betraf ein Produkt, das in China hergestellt wurde. Die Liste wird angeführt von Spielzeug, gefolgt von Kleidung und elektrischen Geräten.

Auch unsere Schadenabteilungen beschäftigen sich inzwischen immer öfter mit Schadenfällen im Zusammenhang mit mangelhaften Produkten aus China.

Die Produktion und Herstellung von Waren hat sich in den letzten Jahren grundlegend verändert. Während früher der Autobauer seine eigene Kautschukplantage besaß und jeder Maschinenbauer seinen eigenen Schaltschrank gebaut hat, sind die Hersteller komplexer Güter heute gezwungen, die Material- und Informationsströme entlang der Wertschöpfungskette effektiv und effizient zu gestalten.

Heute wird beispielsweise ein Computer in den USA entwickelt, in China aus taiwanesischen Teilen zusammengesetzt und in Deutschland auf den Markt gebracht. In unserer globalisierten Welt fließen Rohstoffe, Vor- und Teilprodukte in unzähligen Güterströmen auf verschiedenen Wegen um den Globus.

Inzwischen lassen längst nicht mehr nur internationale Unternehmen in China fertigen, auch der Mittelstand ist längst vor Ort und kauft dort Teil- oder Endprodukte ein.

Immer mehr unserer Kunden haben Geschäftsbeziehungen mit China und vertreiben Produkte, die (teilweise) in China gefertigt wurden.

Welche Konsequenzen ergeben sich aus diesen Entwicklungen für das Underwriting?

Die Rückrufe müssen in der Gesamtschau betrachtet werden. Zwar werden Rückrufe von mangelhaften Produkten immer häufiger, andererseits gilt es zu berücksichtigen, dass im Jahr 2007 z.B. im Bereich Spielzeuge gerade mal ein Prozent aller hergestellten Spielzeuge aus China zurückgerufen wurden. Die Ansicht, Produkte aus China seien insgesamt qualitativ schlecht, ist also nicht zutreffend. Weiterhin befindet sich China nach wie vor in einem rasanten Wandel. Nach dem Spielzeugrückruf im Sommer 2007 wurden schärfere Gesetze und Kontrollen eingeführt und seither hat jeder fünfte Spielzeughersteller in China seine Lizenz verloren.

Neben der Rückrufthematik betrifft das Problem der mangelhaften chinesischen Produkte natürlich auch die Produkthaftpflichtversicherung. Auch hier können enorme Kosten entstehen, z.B. durch Ein- und Ausbaurückrufe oder Prüfkosten.

In China als „Werkbank der Welt“ werden längst nicht mehr nur Billigprodukte hergestellt. Inzwischen ist jedes Produkt in jeder gewünschten Qualität erhältlich – abhängig natürlich vom Preis, den der Abnehmer zu zahlen bereit ist und nicht zuletzt auch von einem funktionierenden Kontrollmanagement.

Auch viele unserer Kunden greifen inzwischen auf chinesische (Teil-)Produkte zurück. In der Risikoanalyse ist daher besonderes Augenmerk auf die Beziehung zwischen unserem VN und seinen Geschäftspartnern in China zu legen. Bestehen langjährige Geschäftsbeziehungen? Kennt unser VN die Firma persönlich? Sitzen vielleicht sogar deutsche Mitarbeiter vor Ort (z.B. Ingenieure) und schulen die dortigen Mitarbeiter bzw. überwachen die Fertigung der Produkte? Wer führt die Endkontrolle in China durch? Wohin werden die Waren von China aus vertrieben? In die EU? In die USA? Werden die Produkte zertifiziert? Wie sieht das produktspezifische Qualitätssicherungsverfahren unseres VN aus? Umfasst das Risikomanagement die gesamte Lieferkette?

Fehlerquellen gibt es viele – von falschen Vorgaben, mangelhaften Rohstoffen, schlechten Produktionsbedingungen oder mangelnder Kommunikation bis hin zu bewusster Manipulation. So wurde beispielsweise bei der Serienproduktion von Steckdosen, deren Prototypen zertifiziert waren, aus Kostengründen Schutzelemente einfach

weggelassen, so dass der Verwender dem Risiko eines Stromschlages ausgesetzt wurde. Solche Produkte gelangen dann mit einem TÜV- oder VDE-Zeichen auf den europäischen Markt.

Fazit:

Längst haben viele deutsche Unternehmen erkannt, dass es Ziel sein muss, bereits im Fertigungsprozess positiv auf die chinesischen Unternehmen einzuwirken und Fehlerquellen bereits vor Ort festzustellen und zu minimieren, so dass fehlerhafte Produkte möglichst erst gar nicht exportiert werden.

Es gilt, unsere Kunden entsprechend zu sensibilisieren und deren Qualitätssicherungssysteme zu erfassen und entsprechend zu bewerten. Produkte aus China (und natürlich auch aus anderen Billiglohnländern) können exponierte Risiken darstellen und müssen daher einer genauen Risikoanalyse unterzogen werden, sie bleiben für uns jedoch weiterhin versicherbar. Die Gothaer wird sich auch in Zukunft mit diesem Thema auseinandersetzen, um unseren Kunden einen umfassenden Versicherungsschutz anbieten zu können.

Ansprechpartner

Eva Wecker, KU-H1

0221 308-31451

Einbruchdiebstahl

Schließzylinder › Sicherheit und Komfort

Die Einbruchdiebstahlversicherung setzt neben verschiedenen Parametern auch den Verschluss von Außentüren voraus. Verschiedene Bauformen von Türschlössern sind am Markt erhältlich, immer mehr Bedeutung hat das Profilzylinderschloss erlangt.

Der als Verschlusselement dienende Riegel im Schloss wird über den › Schließzylinder ‹ gesteuert. Mit dem „richtigen“ Schlüssel (Identifikationsmerkmalträger) lässt sich das integrierte Schließgeheimnis decodieren und der Zylinderkern drehen. Mit der Drehung des Schlüssels im Kern wird über die „Schließnase“ der Riegel des Schlosses betätigt und die Tür lässt sich gewaltfrei öffnen. Seit Jahrzehnten wird diese Technik der mechanischen Abtastung eines Schlüssels eingesetzt.

Die konventionelle Methode kann auch eine hohe Manipulationssicherheit beinhalten, wenn Komponenten den strengen Bauvorgaben z.B. der VdS Schadenverhütung GmbH entsprechen. Dieser Verband erarbeitete und aktualisiert Richtlinien zur Herstellung von Sicherheitsprodukten mechanischer wie auch elektronischer Baugruppen. Der Anwender kann sicher sein, dass bestimmte Leistungsparameter und ein hohes Maß im Sinne der Einbruchhemmung eingehalten werden.

Nicht nur Einzelschließungen, auch Schließanlagen können klassisch aufgebaut sein. Speziell bei Schließanlagen stoßen rein mechanische Systeme schnell an ihre Grenzen. Die Schlüsselverwaltung ist bei bestehenden Anlagen oft das Hauptproblem. Wie viele Schlüssel sind tatsächlich im Umlauf? Ein verloren gegangener/entwendeter oder nicht zurückgegebener Schlüssel ist nicht automatisch ein „falscher“ Schlüssel, der Nachweis eines Einbruchs kann fehlen (ein ursprünglich „richtiger“ Schlüssel kann nie zu einem falschen Schlüssel werden). In letzter Konsequenz ist der Sicherheitswert der gesamten Anlage infrage zu stellen und der Austausch nur eines Zylinders nicht ausreichend.

Moderne Schließanlagen lassen sich heute mit Elektronischen oder Mechatronischen Schließzylindern aufbauen. Hier erfolgt die Decodierung des Identifikationsmerkmalträgers ausschließlich auf elektronischem Wege (Transponder / Funk) oder nach Auswertung einer zusätzlichen mechanischen Komponente. Geht ein Identifikationsträger verloren, ist üblicherweise lediglich die Programmierung am Zylinder oder Schlüssel zu ändern.

Eine solche Anlage gestaltet sich also sehr flexibel, auch Erweiterungen oder Nutzungsänderungen betreffend. Von größter Relevanz ist die Nachhaltung, wer im Besitz welchen Schlüssels mit welcher Berechtigung ist und wie viele im Umlauf sind. Hierzu halten die Hersteller auch EDV-gestützte Verwaltungsprogramme vor; bei VdS-anerkannten Schließanlagen ist ein solches Programm als Bestandteil der Anerkennung vorgegeben.

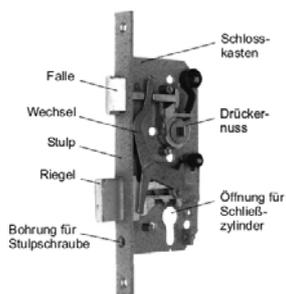
Neben einer komfortablen Bedienung bieten einige Systeme auch eine Zutrittskontrolle oder die Spezifikation von Zeitfenstern, außerhalb derer keine Freigabe erfolgt. Dies kann insbesondere für gewerbliche und industrielle Betriebe von Interesse sein, die in der Regel über zahlreiche Zugangstüren verfügen oder spezielle Nutzungsanforderungen an eine Schließanlage stellen. Derartige Optionen lassen sich mit rein mechanischen Systemen kaum realisieren.

Der Vorteil von Elektronischen / Mechatronischen Zylindern liegt bei doch höheren Anschaffungskosten neben der Benutzerfreundlichkeit in der Amortisation nach Schlüsselverlusten und in der Schlüsselverwaltung.

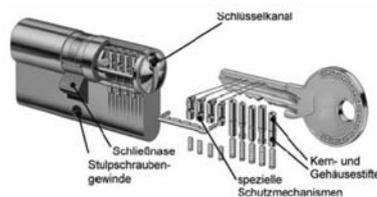
Seitens des VdS sind auch für diese Systeme zertifizierte Produkte in unterschiedlichen Klassen erhältlich. Verzeichnisse über verschiedene Baugruppen von Schließzylindern hält der VdS im Internet unter www.vds.de in der Rubrik › Schließsysteme ‹ bereit.

Die geschilderten Funktionalitäten lassen sich natürlich auch bei Einzelschließungen realisieren, die sich typischerweise im Haus- und Wohnungsbereich finden.

Zylindereinsteckschloss und Schließzylinder



Mechanischer Schließzylinder



Elektronische / Mechatronische Schließzylinder



Abbildungen:
SimonsVoss,
ASSA ABLOY (IKON)

Ansprechpartner: Klaus-Ulrich Aschhoff, Telefon 040 3704-42354

Die Einbruchdiebstahl-Sicherungsberater in der Region:

Klaus-Ulrich Aschhoff
040 3704-42354

Ralf Borchardt
0551 701-55149

Jürgen Krohn
030 75015-43421

Hans-Jürgen Lorenz
0231 5400-45271

Damijan Pucko
0711 6669-47202

Bernd Rackensberger
069 58095-46272

Vermittlerrecht

Neue Verordnung für Versicherungsvermittler zum 01.01.2009 in Kraft

Mit Wirkung zum 01.01.2009 ist die Änderungsverordnung zur Versicherungsvermittler-Verordnung (VersVermV) in Kraft getreten. Der vom Bundesrat Ende Dezember 2008 beschlossenen Fassung haben alle beteiligten Ministerien zugestimmt. Die von Bundeswirtschaftsminister Glos unterzeichnete Verordnung wurde am 29. Dezember 2008 im Bundesgesetzblatt (Teil 1, Ausgabe 64, Seite 2969) veröffentlicht.

Die jetzige Verordnung ändert die Versicherungsvermittler-Verordnung vom 15. Mai 2007 und war u.a. erforderlich geworden, um europarechtliche Vorgaben umzusetzen. Betroffen sind insbesondere die Berufshaftpflichtversicherungen für Versicherungsvermittler und -berater sowie Regelungen zur Sachkundeprüfung.

Anhebung der Mindestversicherungssummen

Wichtigste Änderung zur Pflichtversicherung für Versicherungsvermittler und -berater ist die Anhebung der Mindestversicherungssummen gem. § 9 VersVermV auf 1.130.000 EUR pro Versicherungsfall (bisher: 1.000.000 EUR) und auf 1.700.000 EUR für alle Versicherungsfälle eines Jahres (bisher: 1.500.000 EUR).

Die Mindestversicherungssummen werden künftig an einen Preisindex gekoppelt und müssen regelmäßig alle fünf Jahre angepasst werden, erstmals zum 15. Januar 2013. Maßgeblich ist der von Eurostat veröffentlichte Europäische Verbraucherpreisindex, wobei auf den nächst höheren Hundertbetrag in Euro aufzurunden ist. Die angepassten Mindestversicherungssummen werden jeweils zum 2. Januar des jeweiligen Jahres, in dem die Anpassung erfolgt, durch das Bundeswirtschaftsministerium im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Für den Nachweis des Bestehens einer Berufshaftpflichtversicherung bedeutsam ist der Umstand, dass Versicherungsbestätigungen künftig einem zeitlichen Verfall unterliegen: Versicherungsbestätigungen, die der zuständigen Industrie- und Handelskammer vorgelegt werden, dürfen bei Antragstellung nicht älter als drei Monate sein.

Neu : Versicherungspflicht für Personenhandelsgesellschaften

Durch die Änderungsverordnung wird darüber hinaus die Versicherungspflicht künftig auf Personenhandelsgesellschaften erweitert, in der der Versicherungsvermittler bzw. -berater als geschäftsführender Gesellschafter tätig ist und über die er seine Vermittler-/Beratertätigkeit ausübt. Seine eigene persönliche Versicherungspflicht bleibt daneben bestehen; die Deckung kann jedoch in den Versicherungsvertrag der Personenhandelsgesellschaft eingeschlossen werden. Es besteht sowohl die Möglichkeit, separate Versicherungsverträge für den Vermittler/Berater und die Personenhandelsgesellschaft abzuschließen als auch die Möglichkeit, den Vermittler/Berater als mitversicherte Person in den Vertrag der Personenhandelsgesellschaft aufzunehmen.

Anmerkung:

Die Erweiterung der Versicherungspflicht auf Personenhandelsgesellschaften führt nicht dazu, dass für die Gesellschaft eine (gewerberechtliche) Erlaubnis gem. § 34 d bzw. § 34 e GewO zu beantragen ist. Die Gesellschaft wird nicht Erlaubnisträger, Erlaubnisträger sind vielmehr die in den gen. Vorschriften angesprochenen Personen. Versicherungspflicht und Erlaubnisträgereigenschaft fallen bei der Personenhandelsgesellschaft also auseinander.

Die Versicherungspflicht für Personenhandelsgesellschaften soll laut Begründung des Regierungsentwurfs einer möglichen Versicherungslücke („Haftungslücke“) vorbeugen, die dem Vermittler/Berater anderenfalls droht. Diese kann entstehen, weil im Haftungsfall nach zivilrechtlichen Grundsätzen primärer Anspruchsgegner die Personen-

handelsgesellschaft ist. Blicke die Personengesellschaft ohne Versicherungsschutz, liefe dies dem gesetzgeberischen Zweck des Schutzes geschädigter Versicherungskunden zuwider.

Anmerkung:

Personenhandelsgesellschaften sind z.B. die offene Handelsgesellschaft (oHG) und die Kommanditgesellschaft (KG), auch in Form der GmbH & Co. KG. Übt der registrierte Versicherungsvermittler, der der Erlaubnisträger i.S. des § 34 d GewO ist, seine Vermittlertätigkeit als geschäftsführender Gesellschafter einer Personenhandelsgesellschaft aus, wird im Haftungsfall in erster Linie die Gesellschaft in Anspruch genommen, für die jedoch – nach bisheriger Rechtslage – keine Versicherungspflicht bestand. Die Gothaer hat daher bereits frühzeitig Kunden, die als Versicherungsvermittler bzw. –berater ihre Tätigkeit über eine Personenhandelsgesellschaft ausüben, auf diese Gefahr unzureichender Deckung hingewiesen und ihnen entsprechenden Versicherungsschutz angeboten.

Regelungen zur Sachkundeprüfung

Die Änderungsverordnung trifft auch einige für die Praxis bedeutsame Anordnungen zur Sachkundeprüfung. Eine der Regelungen betrifft Personen, die seit dem 31. August 2000 selbständig oder unselbständig als Versicherungsvermittler oder Versicherungsberater tätig sind und für die bislang vorgesehen war, dass sie sich bis zum 01. Januar 2009 hätten registrieren lassen müssen, anderenfalls sie eine Sachkundeprüfung ablegen sollten (sog. „Alte-Hasen-Regelung“). Diese Befristung ist ersatzlos gestrichen, „alte Hasen“ brauchen also auch in Zukunft keine Sachkundeprüfung ablegen.

Zweck der Entfristung ist insbesondere die Entlastung von derzeit noch angestellten Vermittlern, die sich in unbestimmter Zukunft selbständig machen wollen. Sie wären anderenfalls gezwungen gewesen, vorsorgliche Erlaubnisansträge zu stellen, um sich die Privilegierung zu erhalten.

Anmerkung:

Die Frage der Sachkundeprüfung berührt die Pflicht zum Abschluss einer Berufshaftpflichtversicherung nicht: Auch Personen, die sich ohne Sachkundeprüfung registrieren lassen können, müssen bei Beantragung der Erlaubnis selbstverständlich – wie alle anderen Versicherungsvermittler und –berater – den Nachweis der Haftpflichtversicherung erbringen.

Durch die Änderungsverordnung gleichfalls ersatzlos gestrichen wurde die Vorschrift, dass nach einer nicht bestanden Sachkundeprüfung vom zweiten Prüfungsversuch an mindestens ein Jahr Abstand liegen musste, bevor ein neuer Versuch gestartet werden konnte; diese Sperrfrist ist entfallen, künftig kann der Kandidat sofort wieder antreten.

Transport

Die Havarie-Grosse

Nicht „betroffen“ und trotzdem zahlen?

Es kommt immer wieder vor, dass Ladungsinteressenten für Schäden anderer Wareninteressenten mit aufkommen müssen, an denen Sie weder direkt beteiligt oder mitverantwortlich sind. Und es besteht kaum die Möglichkeit, als Betroffener diesen „Beitrag“ zur Großen Havarie durch einen langjährigen Regress gegen Dritte ganz oder teilweise erstattet zu bekommen. Von der Beschädigung oder dem Verlust an eigener Ladung ganz zu schweigen.

Die Havarie-Grosse, im deutschen Recht im 7. Abschnitt des Handelsgesetzbuches (§§ 700 bis 739) geregelt, ist ein international anerkannter Begriff, oder besser gesagt eine Vorgehensweise und bezieht sich auf alle verursachten Schäden und Kosten, die der Kapitän in Abwägung der Situation vorsätzlich veranlasst, um Schiff und Ladung aus einer bedrohlichen Gefahrensituation zu retten. Dies bezieht sich sowohl auf Schäden am Schiff selbst als auch auf die Aufopferung von Ladung oder Teilen dieser.

Als Beispiele hierfür dienen unter anderem das Fluten von Decks im Brandfall, das Überbordwerfen von Containern und Ladung bei Schiefelage des Schiffes, oder das auf Grund laufen lassen.

In solchen Fällen wird der daraus resultierende Schaden prozentual auf Schiff, Ladung und Fracht aufgeteilt. Somit ist gewährleistet, dass ein Schaden gesamtheitlich von allen anteilig mitgetragen wird, also auch von denjenigen, die von der Aufopferung nicht direkt betroffen sind aber deren Ladung und finanzielles Interesse auf Kosten anderer verschont blieben.

Als Folge einer solchen Havarie-Grosse werden alle Ladungseigentümer nach erster Feststellung der Schadenhöhe sowie der anfallenden Kosten vom so genannten Dispatcheur aufgefordert, eine anteiligen Einschusszahlung zu leisten. Diese ist für jeden verbindlich und auch Voraussetzung dafür, dass er seine unversehrte Ladung erhält.

Erfahrungsgemäß können derartige Zahlungsaufforderungen sich durchaus im fünf- oder sechsstelligen Bereich bewegen.

Die Gothaer garantiert im Rahmen der Warentransportversicherung dem Dispatcheur gegenüber mit einem so genannten Havarie-Grosse-Verpflichtungsschein (Average Guarantee) für die Übernahme aller ereignisbezogenen Kosten und Inanspruchnahmen ihres versicherten Wareninteressenten aufzukommen und tritt somit anstelle des Versicherungsnehmers für anfallende Zahlungen ein. Zudem ersetzt die Gothaer auch die am versicherten Gut entstandenen Schäden.

Der Versicherungsnehmer bleibt somit im Falle des Falles bezüglich seiner finanziellen Möglichkeiten von vornherein uneingeschränkt.

Ansprechpartner

Edgar Schoenen, KU-TTV1

0221 308-33394

Kraftfahrt

Fuhrparkleiter reagieren auf die Finanzkrise

Wie eine Umfrage des Marktforschungs- und Beratungsunternehmens m-result unter 142 Flottenverantwortlichen in Deutschland ergab, plant die Hälfte aller befragten Fuhrparkleiter als Folge der Finanzkrise Maßnahmen zur Kostensenkung. Besonders bei den Haltungskosten wollen 50 Prozent der Unternehmen den Rotstift ansetzen und kräftig sparen. Dies soll unter anderem über die Anschaffung umweltfreundlicher und verbrauchsarmer Fahrzeuge geschehen. Ebenso prüfen der Studie zufolge die Unternehmen alternative Finanzierungsmöglichkeiten. Die Anschaffung eines neuen Fahrzeugs zu verschieben oder die Kosten dafür zu begrenzen, ziehen laut Umfrage rund 40 Prozent der Firmen in Betracht. Immerhin ein Viertel der Unternehmen plane die Aufnahme neuer Marken in ihre Fuhrparks. Allerdings geht aus der Untersuchung auch hervor, dass lediglich zwölf Prozent der Befragten bereits derartige Maßnahmen realisiert haben. m-result prognostiziert, dass sich das Einkaufsverhalten der Flottenbetreiber verändern wird. Erfreulich hingegen: Nur 15 Prozent der Unternehmen wollen aufgrund der wirtschaftlichen Situation ihre Flotte verkleinern. Ein Markteinbruch sei folglich eher unwahrscheinlich, so das Marktforschungs- und Beratungsunternehmen.

Ansprechpartner

Carl-Ihno Müller, KU-KUM1 0221 308-31375