

Stellungnahme

**des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft
e.V.**

zum

Vorschlag für ein Übereinkommen über die Zwangsversteigerung von Schiffen im Ausland und ihre Anerkennung (Draft International Convention on Foreign Judicial Sale of Ships and their Recognition) vom 1. April 2019

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5311
Fax: +49 30 2020-6311

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:
Transport

Email: S1@gdv.de

www.gdv.de



Zusammenfassung

Der Verband begrüßt die Bemühungen zu einem internationalen Übereinkommen über die Zwangsversteigerung (Judicial Sale) im Ausland und ihre Anerkennung. Das Übereinkommen würde eine bislang fehlende Rechtssicherheit sowohl für den Erwerber eines Schiffes im Wege des Judicial Sale als auch für die am Betrieb eines Schiffes beteiligten Kreise schaffen. Von besonderer Bedeutung ist dabei das geplante Zwangsverkaufszertifikat, mit dem der Nachweis des lastenfreien Erwerbs geführt werden kann.

Der Verband geht davon aus, dass das Übereinkommen wegen der erleichterten internationalen Anerkennung des Judicial Sale zu einer Zunahme von Schiffserwerb auf diesem Wege führen wird. In der Folge dürfte in der Seeschiffskaskoversicherung auch die Zahl solcher Versicherungspolicen zunehmen, in denen die Versicherungssumme nicht mit dem Wert des Schiffes übereinstimmt. Diese Entwicklung sieht der Verband kritisch, weil damit Unsicherheiten über die Höhe der Ersatzleistung im Schadenfall entstehen können. Zudem wird befürchtet, dass das Übereinkommen zu einer Erhöhung der Schadensfälle durch staatliche Eingriffe führen könnte. Zum Schutz der am Betrieb eines Schiffes beteiligten Kreise wird daher eine möglichst umfassende und frühzeitige Bekanntmachung des Judicial Sale angeregt.

Inhaltsverzeichnis

1.	Schaffung von Rechtssicherheit.....	4
2.	Auswirkungen auf die Gestaltung des Versicherungsvertrages.....	5
3.	Zwangsversteigerung durch staatliche Eingriffe	6
4.	Vorschlag.....	6

Gern nimmt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. zum Vorschlag für ein Übereinkommen über die Zwangsversteigerung von Schiffen im Ausland und ihre Anerkennung vom 1. April 2019 im Einzelnen wie folgt Stellung:

1. Schaffung von Rechtssicherheit

Das vom vorbezeichneten Übereinkommen angestrebte Ziel, Rechtssicherheit für die internationale Anerkennung von Zwangsversteigerungen von Schiffen zu erreichen, ist sinnvoll und wird vom Verband begrüßt.

Nationale Register und Gerichte sind regelmäßig auf die Verwaltung nationaler Schiffe in lokalen Registern eingerichtet, und darauf diese durch lokale Gerichte zu veräußern. Bislang gibt es keine internationale Regelung zur Anerkennung von Zwangsverkäufen von Schiffen und auch keinen international verbindlichen Nachweis eines Zwangsverkaufs eines Schiffs. Wenn Schiffe in einem Staat verkauft bzw. versteigert werden, um Gläubiger zu bezahlen, verbleibt dadurch eine gewisse Unsicherheit bei dem Erwerber, ob er unbeschränktes Eigentum an dem Schiff erworben hat. Wird der Titel von anderen Staaten nicht anerkannt, können beispielsweise die übrigen Gläubiger das Schiff dort festsetzen, obwohl der neue Eigner keinen Zusammenhang mit den Schulden des vorherigen Eigners hat.

Das Übereinkommen schafft nunmehr prozessuale Regeln sowie materielles Recht und legt administrative Folgen fest, welche einen lastenfreien Schiffserwerb durch Zwangsverkauf ermöglichen und im Ergebnis zu einer Ausstellung eines Zertifikats führen. Mit diesem Zwangsverkaufszertifikat kann der Erwerber den Nachweis über den lastenfreien Erwerb im Wege des Zwangsverkaufs in Übereinstimmung mit den lokalen staatlichen Regeln und dem Übereinkommen führen. Ohne ein solches Instrument bleibt es für die Erwerber dieser Schiffe weiterhin schwierig, eine Finanzierung für den Erwerb eines Schiffes aus einer Zwangsversteigerung zu erhalten und das Schiff gegen Verlust oder Beschädigung zu versichern. Das Übereinkommen reduziert für Versicherer das Risiko der Rückabwicklung des Vertrages und der Rückerstattung von Prämien wegen Unwirksamkeit des Versicherungsvertrages aufgrund fehlenden Interesses des Versicherten an einem im Wege des Zwangsverkaufs erworbenen Schiff.

Nicht Gegenstand des Übereinkommens sind obligatorische Gläubigerforderungen, welche durch den Verkaufserlös nicht vollständig befriedigt werden. Artikel 4 stellt dazu klarstellend fest, dass solche Forderungen durch den Zwangsverkauf nicht untergehen, was vom Verband begrüßt wird.

Das geplante Übereinkommen kommt zudem dem internationalen Handel zu Gute. Das Risiko der unnötigen Unterbrechung von Transportketten durch zumindest irrümlichen Arrest des Schiffes oder sonstiger Festhalteverfügungen dürfte durch den Nachweis des lastenfreien Eigentumserwerbs reduziert werden.

Mit Blick auf die bestehende International Convention on Maritime Liens and Mortgages von 1993 schafft das nunmehr geplante Übereinkommen erheblichen Mehrwert, da nunmehr ausdrücklich die Anerkennung ausländischer Zwangsversteigerungen und das Erlöschen aller Pfandrechte und Belastungen vorgesehen ist.

2. Auswirkungen auf die Gestaltung des Versicherungsvertrages

Für die Seeschiffkaskoversicherung ergeben sich bei dem Erwerb eines Schiffes im Wege der Zwangsversteigerung Besonderheiten mit Blick auf das versicherte Interesse. Das versicherte Interesse beschreibt die Beziehung des Versicherten zum versicherten Gegenstand, bei der Seekaskoversicherung ist dies vorrangig das Sachwertinteresse des Eigentümers am Schiff. Ist der Erwerber eines Schiffes nicht Eigentümer geworden, dann hat er nie ein versicherbares Interesse an dem Schiff gehabt. Der Versicherungsvertrag müsste rückabgewickelt werden, d.h. bereits getätigte Prämien- und Schadenzahlungen an den Vertragspartner erstattet werden. Es besteht allerdings ein Risiko, dass der Versicherer diese Ersatzleistungen nicht zurück erhält. Durch das im Übereinkommen vorgesehene Zwangsverkaufszertifikat könnte sich dieses Risiko verringern.

Gleiches gilt in der Haftpflichtversicherung des Schiffseigners (P&I/Protecting & Indemnity-Versicherung). Auch dort haben die Versicherer ein fundamentales Interesse an einer rechtssicheren Feststellung des Eigners, um das versicherte Risiko zutreffend bestimmen zu können.

Leider lässt das geplante Übereinkommen die mit einer Zwangsversteigerung einhergehenden Fragestellungen im Hinblick auf eine interessengerechte Gestaltung des Versicherungsvertrages weiter offen: In der Schiffskaskoversicherung wird der Versicherungssumme zumeist der (finanzierte) Kaufpreis zu Grunde gelegt. Bei Zwangsversteigerungen wird das Schiff allerdings regelmäßig weit unter dem tatsächlichen Marktwert verkauft. Es besteht insoweit eine Unterversicherung mit der Folge, dass im Schadensfall die Entschädigung nur anteilig berechnet wird. Der Versicherer haftet dann nur im Verhältnis des Teilwertes zum vollen Versicherungswert. Für den Eigner bedeutet dies, dass der Entschädigungsbetrag nicht zur vollen Schadensbegleichung genügt.

Vereinbaren die Parteien des Versicherungsvertrages den tatsächlichen Marktwert des Schiffes, obwohl der neue Eigentümer das Schiff für einen weit geringeren Betrag ersteigert hat, dann liegt eine Überversicherung vor. Folge kann eine überhöhte Prämienzahlung und entsprechender Anpassungsbedarf der Prämie sein oder unter bestimmten Umständen gar die teilweise Unwirksamkeit des Versicherungsvertrages, insoweit das versicherte Interesse vollständig fehlt.

Wegen der erleichterten internationalen Anerkennung des Judicial Sale dürfte der Schiffserwerb auf diesem Wege ansteigen. In der Folge dürfte in der Seeschiffsversicherung die Zahl solcher kritischen Versicherungspolice zunehmen.

3. Zwangsversteigerung durch staatliche Eingriffe

Gemäß Ausgestaltung der public policy exception in Artikel 8 des Übereinkommens ist eine Arrestierung und Zwangsversteigerung durch einen Staat aus rein finanziellen Interessen grundsätzlich ausgeschlossen. Dies ist begrüßenswert.

Dennoch verbleibt das Risiko, das ein Staat aus zweifelhaftem Grund Maßnahmen gegen ein Schiff ergreift und dieses versteigern lässt, was anschließend in der Geltendmachung von Ansprüchen unter der Versicherungspolice münden kann. Das internationale Anerkenntnis des Zwangsverkaufs kann nämlich gemäß Artikel 8 des Übereinkommens im Wege der public policy exception nur bei einem gravierenden Verstoß gegen die Grundsätze des ordre public verweigert werden. Solche Umstände werden jedoch nur im absoluten Ausnahmefall vorliegen.

Insbesondere in der Seeschiffsversicherung sind die - ansonsten generell ausgeschlossenen - Risiken durch staatliche Eingriffe (Eingriffe von hoher Hand) regelmäßig im Rahmen des Wiedereinschlusses von Kriegs- und Terrorrisiken versichert.

Der im Übereinkommen angeordnete Regelfall der internationalen Anerkennung des Zwangsverkaufs könnte daher zu einer Zunahme der Inanspruchnahme der Versicherer wegen Arrest und Verfügung von legitimer oder angemaßter hoher Hand führen.

4. Vorschlag

Mit Blick auf die oben ausgeführten Wirkungen des Übereinkommens, insbesondere den lastenfreien Erwerb und dessen internationale Anerkennung sowie dem damit verbundenen Erlöschen von Rechten, wird eine möglichst frühzeitige, umfassende und breite Bekanntmachung der Zwangsversteigerung - über die übliche Veröffentlichung von Versteigerungen in nationalen Schifffahrts-Zeitungen hinaus - angeregt. Eine solche Bekanntmachung ermöglicht allen beteiligten Kreisen, Kenntnis von den bevorstehenden Versteigerungsvorgängen zu erhalten. Dies könnte in einer von der UNCITRAL oder anderen Institutionen elektronisch geführten Plattform umgesetzt werden.

Berlin, den 07.05.2019