

EINFÜHRUNG IN DIE TRANSPORTVERSICHERUNG

Auflage 2010

Dieses Skriptum wurde ausschließlich für Schulungszwecke des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO) erarbeitet und basiert auf den jüngsten in der Sektion Transport und deren Ausschüssen erarbeiteten UNVERBINDLICHEN MUSTERBEDINGUNGEN.

Die Möglichkeit durch andere Vereinbarungen von Regelungen dieser Musterbedingungen abzuweichen, bleibt unberührt und ist jeder Versicherungsgesellschaft vorbehalten.

Verfasser vorliegenden Skriptums und für den Inhalt verantwortlich ist:

Dir. Georg Krenkel
Vorsitzender der Geschäftsleitung der
Helvetia Schweizerische Versicherungsgesellschaft AG
Direktion für Österreich
Jasomirgottstraße 2
1010 Wien

Verbandsfunktionen:

Vorsitzender der Sektion Transport
Stellvertretender Rechnungsprüfer

Alle Rechte aus und in Verbindung mit diesem Skriptum sind dem Verfasser vorbehalten.

INHALTSÜBERSICHT

1. EINLEITUNG ZUR TRANSPORTVERSICHERUNG
2. GÜTERTRANSPORTVERSICHERUNG
3. LIEFERKLAUSELN
4. KASKOVERSICHERUNG
5. NEBENSPARTEN
6. KLAUSELN
7. VERKEHRSHAFTUNG
8. VERTRAGSFORMEN
9. PRÄMIE
10. DIE HAFTUNG DER VERKEHRSTRÄGER
11. REGRESSMÖGLICHKEITEN DES
WARENTRANSPORTVERSICHERERS
12. ANHANG
13. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS
14. LITERATURVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. EINLEITUNG ZUR TRANSPORTVERSICHERUNG	7
- Historische Betrachtung	7
- Wirtschaftliche Betrachtung	9
- Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO)	10
- Marktkennzahlen	11
- Versicherungssteuer	12
1.1. Begriff der Transportversicherung	12
1.2. Arten der Transportversicherung	13
1.2.1. Gliederung nach dem versicherbaren Interesse	13
1.2.1.1. Güterversicherung	13
1.2.1.2. Nebensparten der Transportversicherung	14
1.2.1.3. Kaskoversicherung	14
1.2.1.4. Verkehrshaftungsversicherung	15
1.2.1.4.1. Frachtführerhaftungsversicherung	15
1.2.1.4.2. Speditionsversicherung	15
1.2.2. Gliederung nach dem Transportweg	15
1.2.2.1. Seetransportversicherung	15
1.2.2.2. Binnentransportversicherung (Fluss- und Landtransporte)	15
1.2.2.3. Lufttransportversicherung	15
1.2.2.4. Versicherung für kombinierte Transporte	15
1.3. Rechtsquellen der Transportversicherung	16
1.3.1. Rechtsgrundlagen	16
1.3.2. Angewendete Bedingungen	17
2. GÜTERTRANSPORTVERSICHERUNG	19
2.1. AÖTB 2007	19
2.1.1. Anwendungsbereich	19
2.1.2. Umfang der Versicherung	20
2.1.2.1. Volle Deckung (gegen alle Risiken)	20
2.1.2.2. Eingeschränkte Deckung	20
2.1.2.3. Gemeinsame Einschlüsse für beide Deckungsformen	21
2.1.2.3.1. Havarie-grosse (große Haverei) Beitrag	21
2.1.2.3.2. Schadenminderungskosten und Kosten der Schadenfeststellung	22
2.1.3. Gefahren- und Schadenausschlüsse	23
2.1.4. Eignung des Transportmittels	25
2.1.5. Dauer der Versicherung	27
2.1.6. Versicherungswert, Versicherungssumme	27

2.1.7.	Versicherungsurkunde	28
2.1.8.	Anzeigepflicht bei Vertragsabschluss	28
2.1.9.	Gefahränderung, Gefahrerhöhung	28
2.1.10.	Obliegenheiten	29
2.2.	Deutsche Bedingungen/Klauseln	30
2.3.	Englische Bedingungen/Klauseln	31
3.	LIEFERKLAUSELN	33
3.1.	INCOTERMS 2010	33
3.1.1.	„E“-Klausel	34
3.1.2.	„F“-Klauseln	34
3.1.3.	„C“-Klauseln	34
3.1.3.1.	„CIF“-Klausel	35
3.1.4.	„D“-Klauseln	36
3.2.	Das Akkreditiv	37
3.2.1.	Die Dokumente im Akkreditivgeschäft	38
4.	KASKOVERSICHERUNG	40
4.1.	Kaskoversicherung von Wassersportfahrzeugen	40
4.1.1.	Gegenstand der Versicherung	40
4.1.2.	Geltungsbereich	41
4.1.3.	Umfang der Versicherung	41
4.1.4.	Ausschlüsse	41
4.1.5.	Obliegenheiten	42
4.2.	Kaskoversicherung von schienenengebundenen Fahrzeugen	45
4.2.1.	Gegenstand der Versicherung	45
4.2.2.	Umfang der Versicherung	45
4.2.3.	Ausschlüsse	45
4.2.4.	Versicherungssumme, Versicherungswert	46
5.	NEBENSPARTEN	47
5.1.	<i>Musterkollektionsversicherung</i>	47
5.1.1.	Gegenstand der Versicherung	47
5.1.2.	Umfang der Versicherung	47
5.1.3.	Ausschlüsse	48
5.1.4.	Beginn und Ende des Versicherungsschutzes	48
5.2.	<i>Reiselagerversicherung</i>	49
5.2.1.	Gegenstand der Versicherung	49
5.2.2.	Umfang der Versicherung	49
5.2.3.	Ausschlüsse	50

5.2.4.	Dauer der Versicherung	50
5.2.5.	Obliegenheiten	51
5.2.6.	Folgen von Obliegenheitsverletzungen	52
5.3.	<i>Valorenversicherung</i>	52
5.3.1.	Gegenstand der Versicherung	52
5.3.2.	Umfang der Versicherung	52
5.3.3.	Ausschlüsse	53
5.3.4.	Obliegenheiten	54
5.4.	<i>Messe- und Ausstellungsversicherung</i>	54
5.4.1.	Umfang der Versicherung	54
5.4.2.	Ausschlüsse	55
5.4.3.	Dauer der Versicherung	56
5.5.	<i>Versicherung von Kunsttransporten</i>	56
5.5.1.	Gegenstand der Versicherung, Werteverzeichnis	56
5.5.2.	Umfang der Versicherung	57
5.5.3.	Ausschlüsse	57
5.5.4.	Obliegenheiten	57
5.6.	<i>Versicherung von Kunstausstellungen (inkl. Transporte)</i>	59
5.6.1.	Gegenstand der Versicherung, Werteverzeichnis	59
5.6.2.	Umfang der Versicherung	59
5.6.3.	Ausschlüsse	60
5.6.4.	Dauer der Versicherung	60
5.6.5.	Obliegenheiten	61
5.7.	<i>Versicherung von Umzugsgut</i>	63
5.7.1.	Gegenstand der Versicherung	63
5.7.2.	Umfang der Versicherung	63
5.7.3.	Verpackung	63
5.7.4.	Ausschlüsse	63
6.	KLAUSELN	65
6.1.	Bruchklausel für die Transportversicherung von Gütern	65
6.2.	Diebstahlklausel für die Transportversicherung von Gütern	65
6.3.	Klausel für die Versicherung gebrauchter Maschinen, Apparate, Geräte und Fahrzeuge zum Neuwert im Reparaturfall	66
6.4.	Kraftfahrzeug-Klausel	66
6.5.	Exportschutzklausel	66
6.6.	Importschutzklausel	66
7.	VERKEHRSHAFTUNG	67
7.1.	Haftung des Straßenfrachtführers (LKW)	67
7.1.1.	Der Frachtvertrag	67
7.1.2.	Geltungsbereich	68

7.1.3.	Der Frachtbrief	68
7.1.4.	Beginn und Ende der Haftung des Frachtführers	68
7.1.5.	Haftungsausschlüsse des Frachtführers	69
7.1.6.	Haftungsgrenzen	70
7.2.	Die Frachtführerhaftungsversicherung (CMR-Versicherung)	71
7.3.	Die Haftung des Spediteurs	72
7.3.1.	Der Speditionsvertrag	73
7.3.2.	Geltungsbereich	73
7.3.3.	Beginn und Ende der Haftung des Spediteurs	73
7.3.4.	Haftungsumfang	74
7.3.5.	Haftungsausschlüsse des Spediteurs	74
7.3.6.	Haftungsgrenzen	75
7.4.	Speditionsversicherung	75
8.	VERTRAGSFORMEN	77
8.1.	Einzelversicherung/-polizze	77
8.2.	Laufende Versicherung	77
8.2.1.	General-Polizze	78
8.2.2.	Umsatz-Polizze	78
8.2.3.	KFZ-Pauschalversicherung von Gütertransporten	79
9.	PRÄMIE	80
9.1.	Prämienkalkulation	80
10.	DIE HAFTUNG DER VERKEHRSTRÄGER	81
11.	REGRESSMÖGLICHKEITEN DES WARENTRANSPORT-VERSICHERERS	82
12.	ANHANG	84
13.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	86
14.	LITERATURVERZEICHNIS	88

1. EINLEITUNG ZUR TRANSPORTVERSICHERUNG

- Historische Betrachtung

Der Gedanke und das Bedürfnis der Menschen, sich vor unvorhersehbaren Gefahren, äußeren Einflüssen und Ereignissen zu schützen, finden sich im ältesten Versicherungszweig – der Transportversicherung – wieder und führen bereits auf viele Jahrhunderte vor Christi Geburt zurück.

So ist uns z.B. der Gesetzestext des babylonischen Königs HAMMURABI (1700 v. Chr.) erhalten geblieben, welcher bereits die ersten Vorschriften über eine gemeinsame Übernahme eines Risikos auf See im so genannten „Codex Hammurabi“ festgehalten hat.

Aber auch die Römer dürfen besonders in Bezug auf die Seeversicherung nicht unerwähnt bleiben. Das „Lex Rhodia de iactu“, vergleichbar mit dem heutigen Havarie-grosse-Gesetz, regelte damals den Grundgedanken der Risikoverteilung, wobei unterschiedliche Risiken wie z.B. das Überbordwerfen der Ware eines in Seenot geratenen Schiffes auf Gefahrgemeinschaften aufgeteilt wurden.

Bereits im frühen Mittelalter scheinen erstmals im italienischen Sprachraum (Pisa) die Worte „Polizza“ und „Assicurazione“ auf. Es dauerte nur wenige Jahre, bis sich das Versicherungsgeschäft über die Niederlanden, die deutschen Hansestädte und weiter bis nach England ausbreitete. Anfangs des 16. Jh. tritt England mit der ersten Seeversicherung für seine heute so bedeutende Seeschifffahrt urkundlich in Erscheinung.

Mitte des 17. Jh. leisteten die Franzosen Blaise Pascal und Pierre de Fermat durch die Entdeckung der Wahrscheinlichkeitsrechnung einen erheblichen Beitrag für das Versicherungswesen.

Bedeutend in der Geschichte der Transportversicherung ist auch der heute weltweit bekannte Name Lloyd's, der auf einen Kaffeehausbesitzer namens Edward Lloyd zurückzuführen ist und in dessen Räumlichkeiten maritime

Nachrichten zusammen geführt wurden, um sich schließlich zu einer bedeutenden Informationsbörse betreffend der Gefahren und Ereignisse zu entwickeln. Um die Wende des 17. Jh. kamen in besagtem Kaffeehaus Seehandelsleute zusammen, um die ersten Seeversicherungen abzuschließen. In der zweiten Hälfte des 18. Jh. schlossen sich private Versicherer unter dem Namen „Lloyd’s“ zusammen.

Lloyd’s Versicherungsmarkt hat sich außerordentlich lange fast nur mit seinem angestammten Bereich - der Schifffahrt - befasst; hier waren seine Erfahrungen, Informationen und Expertisen weltweit konkurrenzlos.

So sind den Fachleuten bis heute der Lloyd’s Shipping Index, der Lloyd’s Register of Ships und die Lloyd’s List als wertvoller Arbeitsbehelf für Informationen zur Registrierung und Klassifizierung von Seeschiffen, wie auch Berichte von Gefahren aller prominenten, regelmäßig frequentierten Hafенplätze der Welt bekannt.

Wahrzeichen von Lloyd’s bleibt aber die Bordglocke eines Schiffes, die heute noch im Großraum des futuristisch anmutenden Hauptgebäudes an der One Lime Street, dem 8. Standort in der Londoner City seit 1688, im Mittelpunkt steht. Diese legendäre Lutine Bell, die angeblich zu einer 1785 in Toulon vom Stapel gelaufenen und 1799 in der Nordsee gesunkenen Fregatte (dreimastiges Kriegsschiff) gehörte – wurde 1857 aus dem Meer geborgen und war nachher auf dem Parkett von Lloyd’s mit ihrem Klang tonangebend: mit einem Schlag wurden gute, mit zwei Schlägen schlechte Nachrichten angekündigt. Details zu jeder dieser Nachricht konnten aus einem beiliegenden Buch, deren Eintragungen händisch erfolgten, entnommen werden.

Die juristischen Grundlagen für den damaligen Versicherungsmarkt wurden durch Verabschiedung der Parlamentsakte (Lloyd’s Act) 1871 gesetzt. Eine Überarbeitung derselben auf den gegenwärtigen Status erfolgte erst im Jahre 1982. Die heutige Lloyd’s Corporation, ähnlich einer Genossenschaft, setzt sich aus Underwriting und Non Underwriting Members zusammen, die sich untereinander zu hunderten Syndikaten vereint haben. Während die

Underwriter für die Abwicklung der Versicherungsgeschäfte (Underwriting) zuständig sind, stellen vermögende Personen mit Rang und Namen (so genannte Names) dem Syndikat Kapital von derzeit mindestens £ 250.000,-- je Name als Banknachweis zur Verfügung.

Eine bedeutende Rolle bei der Abwicklung von Versicherungsgeschäften kommt auch den Brokern bzw. Subscribern (Maklern) zu, die auf „Slips“ genannten Zetteln die Deckungsquoten von Hand eintragen und mit der Signatur und den Initialen des jeweiligen Underwriters versehen werden.

Erst das 19. und 20. Jh. regelt durch das Entstehen von Rechtsgrundlagen das Transportversicherungswesen und machte dieses bis heute zu einer unersetzbaren, wesentlichen Versicherungssparte.

- Wirtschaftliche Betrachtung

Heute ist der Gedanke der Transportversicherung so eng mit dem Handel und dem gesamten Transportwesen verbunden, dass diese Wirtschaftszweige ohne einen funktionsfähigen Versicherungsmarkt nur mit größten Existenzängsten und nur vorübergehend bestehen könnten. Die Transportversicherung trägt im weiteren Sinne zur Sicherheit und zum reibungslosen Ablauf im nationalen und internationalen Handelsverkehr bei und schützt zugleich den jeweiligen Eigentümer des Transportgutes während seiner Beförderung und während der mit dem Transport verbundenen Aufenthalte bzw. Lagerungen gegen dabei typisch auftretende Transportgefahren. Zudem begründet sie ihre wirtschaftliche Bedeutung bei Kreditgeschäften (Akkreditive, Schiffshypothecken).

Trotz der gesetzlich bzw. vertraglich festgelegten Haftungsbestimmungen der diversen Verkehrsträger (Spediteure, Frachtführer, etc.) ist der Abschluss einer Transportwarenversicherung ein unbedingt erforderlicher Schritt, da zahlreiche Haftungsbefreiungsgründe wie auch die jeweiligen

vorgesehenen Entschädigungsgrenzen im Schadenfall keine bzw. nicht ausreichende Ersatzleistungen nach sich ziehen können.

- Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO)

Nach der Satzung des VVO ist der Zweck des Verbandes die Wahrung und Förderung der gemeinsamen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft. Im Sinne der Wahrung der Interessen der Mitgliedsunternehmen fördert der Verband die Zusammenarbeit mit einschlägigen nationalen und internationalen Institutionen. Jedes mit einer Niederlassung oder mit Stammsitz in Österreich niedergelassene Vertragsversicherungsunternehmen kann gegen Entrichtung einer Mitgliedsgebühr Mitglied des Verbandes werden. Der Verband wird durch das Präsidium geleitet, welches einen Präsidialausschuss (bestehend aus 5 Mitgliedern aus dem Kreis der Mitglieder des Präsidiums) wählt. Ihm obliegt die Beschlussfassung in allen Angelegenheiten der Leitung des Verbandes im Rahmen der vom Präsidium aufgestellten Richtlinien. Der Ausschuss hat weiters die Entscheidungen des Präsidiums vorzubereiten.

Für die Behandlung der die einzelnen Versicherungszweige besonders berührenden Fragen werden Sektionen gebildet, denen alle den betreffenden Versicherungszweig in Österreich betreibenden Mitgliedsunternehmen angehören. Im Rahmen der Mitgliederversammlung werden maximal 12 Funktionäre für die Dauer von 4 Jahren in den Ausschuss der Sektion gewählt. Die Interessen der in Österreich tätigen Transportversicherer (derzeit 20 Versicherungsunternehmen) sind im Ausschuss der Sektion Transport des VVO vertreten. Fachliche Aufgabenbereiche werden dabei ausschließlich vom Fachausschuss der Sektion Transport behandelt und umfassen unter anderem die Erarbeitung von unverbindlichen Musterbedingungen, Auswertungen von

Transportstatistiken, Anfragen von Mitgliedsgesellschaften, etc. Der Schadenausschuss der Sektion Transport diskutiert bzw. erörtert gewisse Schadenentwicklungen und ist für die Aktualisierung des Havariekommissar- und Sachverständigenverzeichnisses verantwortlich.

Havariekommissäre und Sachverständige sind weisungsunabhängige Schadenbegutachter, deren Aufgabe darin liegt, den entstandenen Schaden nach objektiven Kriterien der Höhe und der Ursache nach auf Basis eines schriftlichen Gutachtens zu bewerten. Das Netz der Havariekommissäre erstreckt sich über alle wichtigen Hafenplätze und größere Städte der gesamten Welt, sodass eine rasche Beiziehung im Schadenfall, wie auch Verladekontrollen und allenfalls das Ergreifen von Maßnahmen zur Schadenverhütung weltweit jederzeit gewährleistet sind.

- Marktkennzahlen

Der österreichische Transportversicherungsmarkt ist trotz seines gesunden Außenhandelsvolumens ein sehr kleiner und überschaubarer Markt. Die Prämieinnahmen der Jahre 2007 und 2008 über alle Transportsparten lagen jeweils bei rund € 118 Mio, die Versicherungsleistungen sowie die Rückstellungen für noch nicht abgewickelte Schadenfälle beliefen sich im Jahr 2007 bei knapp über 55 % und in 2008 – nachdem wiederum keine nennenswerten Großschäden gemeldet wurden – bei geschätzten 55 %. Vergleichsweise dazu lagen die Prämieinnahmen in Deutschland bzw. in der Schweiz in 2005 bei rund € 1.845 Mio bzw. € 167 Mio über alle Transportversicherungssparten. Die Versicherungsleistungen einschließlich der Rückstellungen für noch nicht abgewickelte Schadenfälle betrugen im Jahr 2005 in Deutschland 88 % und in der Schweiz 55 %.

- Versicherungssteuer

Grundsätzlich sind die Transportversicherungsprämien versicherungssteuerpflichtig, der Steuersatz beträgt derzeit 11 % von der Höhe des Versicherungsentgeltes.

Mit Wirksamkeit ab 01. Juni 1996 wurden in Österreich verrechnete Prämienentgelte zu grenzüberschreitenden Warentransportversicherungen von der Versicherungssteuer befreit, um Wettbewerbsverzerrungen zu unseren deutschen Nachbarn, die bereits mit 01.05.1995 auf der selben Grundlage steuerbefreit waren, hintan zu stellen. In diesem Zusammenhang regelt eine Novelle des Versicherungssteuergesetzes (VersStG) § 4 Abs. 1 Ziffer 10 die Ausnahme der Besteuerung des Versicherungsentgeltes *„für eine Versicherung beförderter Güter gegen Verlust und Beschädigung als Transportgüterversicherung einschließlich Valoren, Kriegsrisiko- und Streikrisikoversicherung, wenn sich die Versicherung auf Güter bezieht, die einschließlich im Ausland oder im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich der Durchfuhr befördert werden; dies gilt nicht bei der Beförderung von Gütern zwischen inländischen Orten, bei der die Güter nur zur Durchfuhr in das Ausland gelangen. Die Besteuerung der Zahlung des Versicherungsentgeltes für eine Frachtführerhaftpflicht sowie eine Speditionsversicherung bleibt unberührt“*.

1.1. Begriff der Transportversicherung

Die Transportversicherung ist eine Schadenversicherung von Interessen an einem Transportmittel oder an transportierten Gütern während der Dauer des Transportes und der mit dem Transport verbundenen Aufenthalte und Lagerungen.

Daraus ergibt sich einerseits die grundlegende Zielrichtung der Transportversicherung, nämlich die Abdeckung von Transportgefahren, andererseits die Unterscheidung zwischen Güterversicherung und Kaskoversicherung.

1.2. Arten der Transportversicherung

1.2.1. Gliederung nach dem versicherbaren Interesse

Als versicherbares Interesse im Bereich der Transportversicherung gilt jedes in Geld schätzbare Interesse, das jemand daran hat, dass das versicherte Transportmittel oder transportierte Gut die Gefahren der Beförderung besteht [AÖTB Artikel 3 (1) in der letztgültigen Fassung].

Über die Deckung von Schäden am versicherten Transportmittel und an transportierten Gütern hinausgehend wird auch die Versicherung von Havarie-grosse-Beiträgen, von Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung des Schadens und von Aufräumungs- und Bergungskosten angeboten.

1.2.1.1. Güterversicherung

Die Güterversicherung ist die Versicherung von Gütern aller Art (Handels- und Privatgüter) gegen eine Vielzahl von Transportgefahren wie z.B. Transportmittelunfall, Strandung oder Entgleisung des Transportmittels, Absturz von Luftfahrzeugen, Brand, etc.

1.2.1.2. Nebensparten der Transportversicherung

Unter die Nebensparten der Transportversicherung sind zu subsumieren:

- Musterkollektionen
- Reiselager
- Valorenversicherung
- Messe- und Ausstellungsversicherung
- Versicherung von Kunsttransporten und Kunstausstellungen
- Umzugsgut
- Frachtführerhaftungsversicherung
- Speditionsversicherung
- Reisegepäckversicherung
- Fotoapparateversicherung
- Golfausrüstung
- Jagd- und Sportwaffenversicherung
- Musikinstrumenteversicherung
- Filmapparate- und Filmausfallversicherung

Diese Sparten werden nicht von allen die Transportversicherung betreibenden Versicherungsgesellschaften angeboten.

1.2.1.3. Kaskoversicherung

Die Kaskoversicherung ist die Versicherung des Transportmittels und umfasst die Sparten

- Landkasko (Güterwaggons, Container, etc.)
- Flusskasko (Kähne, Barge, etc.)
- Seekasko (alle auf Über- bzw. Hochsee fahrenden Schiffe)
- Wassersportfahrzeugkasko (Motorboote, Segelboote)

Nicht darunter fallen Kaskoversicherungen von PKW und LKW, selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie Bagger, Traktoren, Kräne sowie Luftfahrzeuge.

1.2.1.4. Verkehrshaftungsversicherung

Die Untergliederung der Verkehrshaftungsversicherung erfolgt nach der

1.2.1.4.1. Frachtführerhaftungsversicherung

und der

1.2.1.4.2. Speditionsversicherung

1.2.2. Gliederung nach dem Transportweg

Hier unterscheidet man nach der

1.2.2.1. Seetransportversicherung

1.2.2.2. Binnentransportversicherung (Fluss- und Landtransporte)

1.2.2.3. Lufttransportversicherung und der

1.2.2.4. Versicherung für kombinierte Transporte

1.3. Rechtsquellen der Transportversicherung

Maßgebend für die Komplexität der rechtlichen Rahmenbedingungen ist die Tatsache, dass Käufer und Verkäufer der Güter zumeist in den unterschiedlichsten Ländern der Erde niedergelassen sind und damit häufig nationale Gesetzgebungen zu Gunsten internationaler Regelungen weichen müssen. Schließlich sind in Handelsgeschäften Kaufleute am Werk, die nicht den zahlreichen schutzwürdigen Interessen von Konsumenten unterliegen. Dies erlaubt unter den Handelsleuten eine große Gestaltungsfreiheit bei der Formulierung ihrer Kaufverträge.

1.3.1. Rechtsgrundlagen

- Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB)
- Unternehmensgesetzbuch (UGB) ab 01.01.2007 insbesondere das 5. Buch – Seehandel
- Versicherungsvertragsgesetz (VersVG):
 - § 129 - 148 VersVG: Transportversicherung
 - § 186 VersVG: Die Vorschriften dieses Bundesgesetzes sind auf die Seeversicherung und auf die Rückversicherung nicht anzuwenden.
 - § 187 VersVG: Die in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit sind bei der Transportversicherung von Gütern, bei der Kreditversicherung und bei der Versicherung gegen Kursverluste nicht anzuwenden.

1.3.2. Angewendete Bedingungen

Der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union zum 01.01.1995 hatte tiefere greifende Auswirkungen für die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zur Folge, der „freie“ Wettbewerb konnte von da an seinen Lauf nehmen. Bedingungen und Klauseln, die bis anhin von den diversen Gremien des damals noch bestehenden autonomen österreichischen Transportversicherungsverbandes (ÖTVV) erarbeitet wurden und von den die Transportversicherungen betreibenden Versicherungsgesellschaften praktisch dem Markt in einheitlicher Form angeboten wurden, konnten ab sofort ohne Genehmigung der damaligen Versicherungsaufsicht (heute Finanzmarktaufsicht - FMA) individuell gestaltet werden. Mit diesen neuen wettbewerbsrechtlichen Regelungen, die kontinuierlich einer strengen Kontrolle der Kartellkommission der EU unterzogen wurden, hatten ab diesem Zeitpunkt alle revidierten und auch neu erarbeiteten Bedingungen und Klauseln der nach dem Österreichischen Transport-Versicherungs-Verband (ÖTVV) in den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO) neu integrierten Sektion Transport nun mehr den Charakter von unverbindlichen Richtlinien. Sie konnten somit von den Marktteilnehmern in unveränderter oder teilweise abgeänderter Form angewendet werden. Viele Unternehmungen haben sich in Ermangelung hauseigener Spezialisten dafür entschieden, sich den Empfehlungen der in der Sektion durch vertretene Fachleute österreichischer Marktteilnehmer erarbeiteten Bedingungen anzuschließen. Diese von der Sektion Transport erarbeiteten Muster-Bedingungen mit unverbindlichem Charakter werden in vorliegendem Skriptum in Ihrer letztgültigen Fassung inhaltlich behandelt.

Diese lauten:

- Allgemeine Österreichische Transportversicherungs-Bedingungen (AÖTB 2007)
- Allgemeine Bedingungen für die Kaskoversicherung von Wassersportfahrzeugen
- Besondere Bedingungen für die Versicherung von schienen- gebundenen Fahrzeugen
- Besondere Bedingungen für KFZ-Pauschalversicherung von Gütertransporten
- Besondere Bedingungen für die Versicherung von Musterkollektionen
- Besondere Bedingungen für Reiselagerversicherungen von Schmuckwaren, Uhren und Bijouterien
- Besondere Bedingungen für Valorenversicherung
- Besondere Bedingungen für die Versicherung von Gütern auf Messen und gewerblichen Ausstellungen
- Besondere Bedingungen für die Transportversicherung von Kunstgegenständen und Antiquitäten
- Besondere Bedingungen für die Versicherung von Kunstaustellungen
- Besondere Bedingungen für die Transportversicherung von Umzugsgut
- Besondere Bedingungen zur General-Polizze
- Besondere Bedingungen zur Umsatz-Polizze

und sind diese auch in der Homepage des VVO unter <http://www.vvo.at/transport/index.php> abrufbar, gleich wie Informationen über Strukturen des Verbandes, volkswirtschaftliche Daten, Presseservice, etc.

2. GÜTERTRANSPORTVERSICHERUNG

2.1. Allgemeine Österreichische Transportversicherungs-Bedingungen (AÖTB 2007)

Dieses jüngste Bedingungswerk folgte den AÖTB 2001 und unterscheidet sich im Wesentlichen nur in der Einarbeitung folgender Gefahrenausschlüsse:

- Terrorismus;
- Gebrauch oder Einsatz von chemischen, biologischen, biochemischen Substanzen oder elektromagnetischen Wellen als Waffen;
- Gebrauch oder Einsatz von Computern, Computersystemen, Computer-Softwareprogrammen, Computerviren oder Prozessabläufen oder irgendeines anderen elektronischen Systems;

Die Allgemeinen Österreichischen Transportversicherungs-Bedingungen gelten als Standardgrundlage für Gütertransportversicherungen in Österreich und werden als Basiswerk für die Besonderen Bedingungen wie auch in den diversen Nebensparten der Transportversicherung angewendet.

2.1.1. Anwendungsbereich

Die AÖTB in der letztgültigen Fassung gelten für die Versicherung von Gütern während der Dauer von Beförderungen zur See, zu Lande, auf Binnengewässern, in der Luft und während transportbedingter Lagerungen.

2.1.2. Umfang der Versicherung

Die AÖTB in der letztgültigen Fassung sind in 2 Deckungsformen gegliedert:

2.1.2.1. Volle Deckung (gegen alle Risiken)

Gemäß Artikel 4 (1) der AÖTB in der letztgültigen Fassung leistet der Versicherer Ersatz für Verlust und Beschädigung als unmittelbare Folge einer versicherten Gefahr. Alle nicht in den AÖTB in der letztgültigen Fassung ausdrücklich angeführten von der Versicherung ausgeschlossenen Gefahren und Schäden fallen daher automatisch in den Deckungsumfang. Zusätzlich zum Deckungsumfang „Eingeschränkte Deckung“ gelten somit im Rahmen der „All Risks-Deckung“ vor allen Schäden am versicherten Gut entstanden durch

- Diebstahl und Abhandenkommen,
- Bruch,
- Be- und Entladen sowie
- Vernässung, Rost und Oxydation

versichert.

2.1.2.2. Eingeschränkte Deckung

In Artikel 4 (2) der AÖTB in der letztgültigen Fassung ist die Ersatzleistung des Versicherers für Verlust und Beschädigung des versicherten Gutes als unmittelbare Folge auf nachstehende Ereignisse eingegrenzt:

- Transportmittelunfall: ein Transportmittelunfall eines die Güter befördernden Land- oder Lufttransportmittels liegt vor, wenn das Transportmittel durch ein unmittelbar von außen plötzlich mit mechanischer Gewalt einwirkendes Ereignis eine Sachbeschädigung erleidet;
- Strandung, Schiffbruch und –kollision,
- Entgleisung von Eisenbahnwaggonen;
- Aufopferung der Güter;
- Entladen, Zwischenlagern, Verladen von Gütern in einem Nothafen, der infolge des Eintritts einer versicherten Gefahr angelaufen wurde;
- Notlandung von Luftfahrzeugen sowie Anprall oder Absturz von Luftfahrzeugen/Flugkörper bzw. ihrer Teile oder Ladung;
- Einsturz von Lagergebäuden und Brücken;
- Brand, Blitzschlag, Explosion;
- Naturkatastrophen (Erdbeben, Seebeben, Vulkanausbrüche, Lawinen, Hochwasser, etc.);

2.1.2.3. Gemeinsame Einschlüsse für beide Deckungsformen

Darüber hinaus werden für beide Deckungsformen [Artikel 4 (1) + Artikel 4 (2)] folgende Ersatzleistungen erbracht:

2.1.2.3.1. Havarie-grosse (große Haverei) Beitrag

Die große Haverei ist eine eigenartige Institution des Seerechts, die aus den Zeiten der Segelschiffahrt stammt [arabisch: arrar = Beschädigung]. Die Grundidee mündet in den Leitspruch: “Alle für einen – einer für alle“.

Wenn sich ein Schiff mit seiner Ladung in gemeinsamer Gefahr befindet und der Kapitän zur Rettung aus der Gefahr die Aufopferung eines Teiles der

Ladung oder des Schiffes vorsätzlich beschließt, sollen alle beteiligten Interessenten (Reeder und Ladungseigner) Schäden und Kosten gemeinsam, und zwar im Verhältnis der geretteten Werte (Schiff, Fracht und Ladung), tragen.

Werden z.B. zur Leichterung des Schiffes wegen Aufgrundlaufens Ladungsteile über Bord geworfen und erklärt die Reederei Havarie-grosse, erstellt der von ihr beauftragte Dispatcheur eine Dispatch (Havarie-grosse-Abrechnung); in dieser werden die Schäden von Schiff, Fracht und Ladung festgelegt und folglich die Havarie-grosse-Quote sowie die Anteile der Beteiligten an der Havarie-grosse errechnet.

Ladungsinteressenten, deren Güter bei Erklärung von Havarie-grosse unbeschädigt geblieben sind, werden ungeachtet dieser Tatsache gleichermaßen zur Bezahlung ihres Havarie-grosse-Anteiles verpflichtet.

Aus diesem Grund ist der Abschluss einer Gütertransportversicherung ein unerlässlicher Schritt eines jeden Ladungsinteressenten, denn der Transportversicherer übernimmt alle Havarie-grosse-Einschüsse/-Aufwendungen und -Kosten bzw. erstellt die für die Übernahme dieser Kosten nötige Garantieerklärung, damit bei Ankunft des Seeschiffes im Bestimmungshafen die als Sicherstellung dienende Ware dem entsprechenden Ladungsinteressenten auch ausgefolgt werden kann.

Havarie-grosse-Schäden bewegen sich in der Regel zwischen 5 % und 10 %, die Abwicklung von Havarie-grosse-Fällen erstreckt sich meist auf mehrere Jahre.

2.1.2.3.2. Schadenminderungskosten und Kosten der Schadenfeststellung

Der Versicherer kommt für Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung des Schadens bei Eintritt des Versicherungsfalles und Kosten der Schadenfeststellung

durch Dritte auf, soweit es sich um ersatzpflichtige Schäden handelt, nicht jedoch für sonstige Aufwendungen und Kosten.

2.1.3. Gefahren- und Schadenausschlüsse

Beide Deckungsformen sehen folgende Gefahren- und Schadenausschlüsse vor:

Nicht versicherte Gefahren gemäß Artikel 6 (1) sind unter anderem:

- Krieg, Bürgerkrieg, kriegsähnliche Ereignisse und die Gefahren, die sich unabhängig vom Kriegszustand aus der Verwendung oder dem Vorhandensein von Kriegswerkzeugen ergeben;
- Streik, Aussperrung, Aufruhr, Plünderung, terroristische oder politische Gewalthandlungen, sonstige bürgerliche Unruhen und Sabotagen;
- Beschlagnahme, Entziehung oder sonstige Eingriffe von hoher Hand;
- Gebrauch oder Einsatz von chemischen, biologischen, biochemischen Substanzen oder elektromagnetischen Wellen als Waffen;
- Gebrauch oder Einsatz von Computern, Computersystemen, Computer-Softwareprogrammen, Computerviren oder Prozessabläufen oder irgendeines anderen elektronischen Systems;
- Kernenergie und Radioaktivität;
- Gefahren, gegen welche die Güter anderweitig versichert wurden;

Die Gefahrenausschlüsse der politischen Risiken Krieg und Streik können nach Maßgabe der englischen Institute War Clauses bzw. Institute Strikes Clauses unter folgenden Einschränkungen mitversichert werden:

- sie können nur in Verbindung mit einer allgemein üblichen Transportversicherung, nicht aber isoliert abgeschlossen werden;

- das Kriegsrisiko kann unter Einhaltung einer Frist von 48 Stunden vor der Verladung der Güter in das Seeschiff oder in das Luftfahrzeug gekündigt, das Streikrisiko spätestens 48 Stunden vor Beginn der Versicherung gekündigt werden;
- das Kriegsrisiko ist nur für Güter, die sich an Bord eines Seeschiffes oder eines Luftfahrzeuges befinden, die Streikgefahr ist hingegen auch bei Landtransporten versicherbar;

Die Prämienkalkulation für die Versicherung dieser Gefahren erfolgte früher durch das „War Risks Rating Committee“ in London, welches aus EU-wettbewerbsrechtlichen Gründen im Jahr 2004 aufgelöst wurde. Die Prämienempfehlungen erfolgen nunmehr aus der Hand der Rückversicherungsgesellschaften.

Nicht gedeckte Schäden gemäß Artikel 6 (2) sind für beide Deckungsformen:

- innerer Verderb, es sei denn, dass dieser im Zusammenhang mit einem ersatzpflichtigen Schaden eintritt sowie Schäden verursacht durch die natürliche und/oder mangelhafte Beschaffenheit des Gutes sowie durch Selbstentzündung;
- Konstruktions-, Fabrikations- oder Materialfehler;
- Verkratzungen, Abschürfungen, es sei denn, dass sie im Zusammenhang mit einem ersatzpflichtigen Schaden eintreten;
- Nichtfunktionieren, wie z.B. Kurzschluss, Überspannung, Induktion, Implosion, Röhren- und Fadenbruch, Festplattenfehler, Haarrisse, es sei denn, dass es durch eine versicherte Gefahr verursacht wurde;
- Verluste durch handelsübliche Mengen-, Maß- und Gewichtsabweichungen;
- Luftfeuchtigkeit und/oder Temperaturschwankungen;
- Fehlen oder Mängel transportgerechter Verpackung – auch bei Stauung im Container - sowie bei Selbstverladung durch den

- Versicherungsnehmer durch mangelhafte oder unsachgemäße Verladeweise;
- Verstöße gegen Zoll- oder sonstige behördliche Vorschriften, ferner gegen Versand- oder Deklarationsvorschriften oder Vorschriften des Beförderungsunternehmens;
 - gerichtliche Verfügung oder deren Vollstreckung;
 - Beförderung in offenen Landtransportmitteln bzw. Binnen- und Seeschiffen oder auf Deck bzw. als Oberlast von Binnen- und Seeschiffen;
 - Schäden an der Verpackung, sofern nichts Besonderes vereinbart;
 - Verzögerung;
 - Wertminderung;
 - mittelbare Schäden aller Art;

2.1.4. Eignung des Transportmittels

Voraussetzung für die Gewährung eines Versicherungsschutzes nach Artikel 9 der AÖTB in der letztgültigen Fassung ist die Verwendung eines für die Aufnahme und Beförderung der betreffenden Güter geeigneten Transportmittels mit entsprechender behördlicher Genehmigung.

Einer der ausschlaggebenden Gründe für die Überarbeitung der AÖTB 1988 in der Fassung 1992 war die Zertifizierung von Seeschiffen nach dem ISM-Code, welcher einen verbesserten Sicherheitsstandard für die Seeschifffahrt nach einem einheitlichen international gültigen Prüfungsverfahren für Seeschiffe garantiert.

Erstellt wurde dieser Code von der IMO, einer Unterorganisation der UNO. Mit der Einführung des ISM-Codes wird langfristig die Qualität der Seeschiffe verbessert werden, was im Interesse der verladenden Wirtschaft und damit auch im Interesse der Versicherungsnehmer liegen sollte.

Dem International Safety Management Code liegen folgende Dokumente zugrunde, die auf Verlangen der Transportversicherungsgesellschaft vorzulegen sind:

- Document of compliance (DOC)

Dieses Dokument gilt als Nachweis über die Fähigkeit des Unternehmens, die Vorschriften des ISM-Codes zu beachten. Mit dem DOC wird in einem shorebased audit (landseitige Rechenschaftslegung) nachgewiesen, dass das landseitige Management den Anforderungen des ISM-Codes genügt. Eine Ausfertigung des DOC soll an Bord mitgeführt werden, damit es der Kapitän auf Verlangen zur Prüfung durch die Behörden vorlegen kann.

- Safety Management Certificate

Die Ausstellung eines Safety Management Certificate erfolgt nur unter der Voraussetzung, dass das Schiff über ausreichende Pläne zu Sicherheitsmaßnahmen verfügt und diese auch durch Schiffsbesatzung und Reederei betrieben werden (ship audit).

Ferner schreibt der ISM-Code eine regelmäßige, jährliche Überprüfung der einmal anerkannten Verfahrensweise und ihre Einhaltung vor. Das Safety Management Certificate und das Document of Compliance sind 5 Jahre gültig und müssen nach Ablauf jeweils erneuert werden.

Zuständig für die Zertifizierung und die Überprüfung und Erneuerung einmal erteilter Zertifikate sind die Flaggenstaaten. Diese lassen diese Aufgabe durch ihre Behörde bzw. die 11 in den IACS (International Association of Classification Societies) zusammengeschlossenen Klassifikationsgesellschaften ausführen.

Im Seeverkehr ist Anweisung zu erteilen, den ISM-Code zu beachten.

Die SOLAS (Safety of Life at Sea)-Konvention stammt aus dem Jahre 1974 und wurde 1980 in Kraft gesetzt.

Darüber hinaus ist bei Seeschiffen eine erstklassige Einstufung durch ein international anerkanntes Klassifikationsregister notwendig. Genaue

Regelungen werden in der deutschsprachigen Klassifikationsklausel bzw. der englischen Institute Classification Clause beschrieben.

2.1.5. Dauer der Versicherung

Die Versicherung beginnt in dem Zeitpunkt, in welchem die Güter ihren bisherigen Aufbewahrungsort im Haus oder Lager des Absenders zum Zweck der unverzüglichen Beförderung verlassen, dauert während des normalen Transportverlaufes an und endet mit der Ablieferung der Güter im Haus oder Lager des in der Polizza genannten Bestimmungsortes nach erfolgter Abladung.

Weitere Sonderregelungen umfasst Artikel 10 (1) litera c – d der AÖTB in der letztgültigen Fassung.

2.1.6. Versicherungswert, Versicherungssumme

Die Versicherungssumme soll dem Versicherungswert entsprechen.

Als Versicherungswert der Güter gilt der Handelswert zuzüglich allfällige Versicherungskosten und derjenigen Kosten, die bis zur Annahme der Güter durch den Frachtführer entstehen. Darüber hinaus können Beförderungskosten (z.B. Fracht, Zölle) sowie ein imaginärer Gewinn in den Versicherungswert mit einbezogen werden.

Der imaginäre Gewinn ist der vom Käufer – wenn er die Gefahr trägt – von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwartete Gewinn bis zu einer Höhe von 10 % des Versicherungswertes inkl. Versicherungs- und Beförderungskosten. Im Schadenfall kann dieser Anteil auch nur vom Käufer beansprucht werden.

Artikel 11 der AÖTB in der letztgültigen Fassung regelt ferner die Nichtversicherbarkeit des Liebhaberwertes, das Bereicherungsverbot sowie die Teil- oder Unterversicherung.

2.1.7. Versicherungsurkunde

Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf Verlangen eine von ihm unterzeichnete Urkunde über den Versicherungsvertrag (Polizze) auszuhändigen. Eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift genügt.

2.1.8. Anzeigepflicht bei Vertragsabschluss

Der Versicherungsnehmer verpflichtet sich vor Vertragsabschluss dem Versicherer alle für die Beurteilung der zu versichernden Gefahren und Schäden erheblichen Umstände bekannt zu geben. Verschweigt der Versicherungsnehmer derartige Angaben oder gibt er bei der Schilderung des Risikos dem Versicherer bewusst unrichtige Angaben weiter, ist der Versicherer im Schadenfall von der Verpflichtung zur Leistung frei.

2.1.9. Gefahränderung, Gefahrerhöhung

Ohne Zustimmung des Versicherers darf der Versicherungsnehmer nach Abschluss des Vertrages keine Gefahrerhöhung bzw. Gefahränderung vornehmen.

Als Gefahränderung gelten insbesondere:

- eine erhebliche Verzögerung des Antrittes oder der Vollendung des versicherten Transportes;

- eine erhebliche Abweichung von dem angegebenen oder üblichen Transportweg;
- die Änderung des Bestimmungsortes bzw. –hafens;

2.1.10. Obliegenheiten

Gemäß Artikel 18 der AÖTB in der letztgültigen Fassung hat der Versicherungsnehmer folgende Obliegenheiten zu erfüllen:

- unverzügliche Anzeige des Schadens beim Versicherer (Schadenandienungsfrist bei Seetransporten 15 Monate);
- Maßnahmen zum Zweck der Abwendung und Minderung des Schadens ergreifen;
- Haftbarhaltung von Beförderungsunternehmen, Lagerhaltern, Hafenbehörden durch Abgabe eines schriftlichen Protestes bzw. eines schriftlichen Vorbehaltes auf dem betreffenden Transportdokument anlässlich der Warenübernahme;
- Aufforderung des in der Polizza oder im Versicherungszertifikat genannten Havariekommissars zur Schadenbesichtigung;
- Auskunftspflicht des Versicherungsnehmer gegenüber dem Versicherer;

Zum Schadennachweis und zur Geltendmachung von Ersatzansprüchen sind dem Versicherer im Schadenfall folgende Dokumente vorzulegen:

- Polizza oder Versicherungszertifikat;
- alle Beförderungsdokumente (Bill of Lading, Air way Bill, CMR-Frachtbrief, Lieferschein, etc.);
- Lieferfaktura, Pack- und Gewichtsliste;
- Havariezertifikat (Survey Report);

- alle Dokumente und dazugehörige Schriftwechsel, die den Verlust und/oder die Beschädigung nachweisen;
- Anzeigebestätigung bei Schäden durch Feuer, Diebstahl, Einbruchdiebstahl und Raub;
- Schadenrechnung;
- Abtretungserklärung;

2.2. Deutsche Bedingungen/Klauseln

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), das Pendant zu Österreichs Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO), empfiehlt seinen Mitgliedern unverbindlich die Verwendung der DTV-Güterversicherungsbedingungen in der letztgültigen Fassung. Diese sind in Form von zwei separaten Bedingungswerken in die DTV-Güter „Volle Deckung“ und DTV-Güter „Eingeschränkte Deckung“ unterteilt. Unter anderem werden diese Bedingungen um die Kriegsklausel, die Streik- und Aufruhrklausel, die Beschlagnahmeklausel, die Bergungs- und Beseitigungsklausel und die Klassifikations- und Altersklausel ergänzt. Die Erarbeitung dieser empfohlenen Bedingungs- und Klauselwerke erfolgt durch Funktionäre der vertretenen Mitgliedsgesellschaften.

Die vielschichtige Problematik der Risikoanalyse in der Transportwarenversicherung wird sehr detailliert im Transport-Informationen-Service (TIS) des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) unter der Homepage www.gdv-tis.de behandelt. In diesem nicht standardisierten Arbeitsmuster werden die wesentlichen Risikofaktoren genannt, gleich wie Wege einer möglichen Katalogisierung aufgezeigt, nicht aber Wege zu einer Prämienfindung.

2.3. Englische Bedingungen/Klauseln

Den meisten europäischen Transportversicherungsmärkten sind die englischen Bedingungen und Klauseln nicht nur aus historischen Gründen ein Begriff, sie finden auch häufig im asiatischen und afrikanischen Raum Verwendung. Diese Vereinheitlichung vereinfacht damit die internationalen, versicherungsmäßigen Usancen zwischen Handelspartnern aus unterschiedlichen Ländern und reduziert das Risiko rechtlicher Komplikationen, auch wenn diese Bedingungen und Klauseln eine unverbindliche Empfehlung des englischen Versicherungsmarktes darstellen.

Die wichtigsten Klauseln in diesem Zusammenhang sind die Institute Cargo Clauses (ICC), die 3 Deckungsformen vorsehen:

- Institute Cargo Clauses (A): All Risks-Deckung (A-Deckung)
- Institute Cargo Clauses (B): Erweiterte Grunddeckung (B-Deckung)
- Institute Cargo Clauses (C): Grunddeckung (C-Deckung)

Für Lufttransporte finden die Institute Cargo Clauses (Air), für die Versicherung von politischen Risiken die Institute War Clauses (Cargo) und die Institute Strikes Clauses (Cargo) Anwendung.

Aus der Vielfalt von möglichen terroristischen Akten und Gewalthandlungen entstanden im Jahr 2003 die englischen Institute Cyber Attack Exclusion Clause und die Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause, welche in der deutschsprachigen Klausel für chemische, biologische, biochemische Substanzen, elektromagnetische Wellen als Waffen und Cyber-Angriffe zusammengefasst wurden.

Zur Klarstellung der juristischen Definition „Terrorakte“, die nur im Rahmen und bei Zugrundelegung der Institute Strikes Clauses mitversichert gelten, wurde zur Vereinfachung der Klauselwerke die Klausel für chemische,

biologische, biochemische Substanzen, elektromagnetische Wellen als Waffen und Cyber-Angriffe in die Fassung 2007 der AÖTB [Artikel 6 (1)] eingearbeitet.

3. LIEFERKLAUSELN

Die Globalisierung der Wirtschaft hat den produzierenden Unternehmungen wie auch den Handelsunternehmen einen breiten Zugang zu den Weltmärkten eröffnet. Das Welthandelsvolumen nimmt von Jahr zu Jahr deutlich zu und so bedarf es zur Erleichterung der Durchführung des internationalen Handels einheitlicher Handelsklauseln.

Die internationale Handelskammer (International Chamber of Commerce) hat erstmals im Jahre 1936 internationale Regeln zur Auslegung von handelsüblichen Vertragsformen herausgegeben, die über Jahre durch zahlreiche Ergänzungen, Klauseln und Anpassungen an die internationale Handelspraxis, heute in die INCOTERMS 2010 gemündet sind.

3.1. INCOTERMS 2010 (gültig ab 1.Jänner 2011)

Diese INCOTERMS (Handels-/Lieferklauseln) befassen sich ausschließlich mit den Verpflichtungen der betreffenden Handelspartner – Käufer und Verkäufer – im Bereich der Gefahren- und Kostentragung und sind nur für den Kaufvertrag von Relevanz, vorausgesetzt, dass sie auch in diesem vereinbart wurden.

Gefahrenübergang, Art der Erfüllung (Lieferort und Lieferart), Kostentragung (Transport-, Versicherungskosten, Zölle, Steuern, Gebühren, etc.), Verpflichtungen zur Warenbeförderung, Durchführung von Formalitäten werden in den unterschiedlichsten Konstellationen in vier Gruppen geregelt:

- „E“-Klausel
- „F“-Klauseln
- „C“-Klauseln
- „D“-Klauseln

3.1.1. „E“-Klausel

- EXW = Ex Works (ab Werk)

Die “E”-Klausel ist die Klausel, die die Mindestverpflichtung für den Verkäufer darstellt. Der Verkäufer hat die Ware lediglich am benannten Ort – in der Regel auf seinem eigenen Gelände – dem Käufer zur Verfügung zu stellen.

3.1.2. „F“-Klauseln

- FCA = Free Carrier (frei Frachtführer)
- FAS = Free Alongside Ship (frei Längsseite Schiff)
- FOB = Free On Board (frei an Bord)

Nach den “F”-Klauseln hat der Verkäufer die Ware so zur Beförderung zu übergeben, wie es der Käufer vertraglich mit ihm vereinbart hat. Die Stelle, an der die Parteien gemäß der FCA-Klausel die Übergabe vorsehen, bereitet durch die vielen unterschiedlichen Umstände, die sich bei Verträgen mit dieser Klausel ergeben, häufig Schwierigkeiten. So kann die Ware auf ein abholendes Fahrzeug verladen werden, das der Käufer geschickt hat, um die Ware beim Verkäufer aufzunehmen; alternativ wäre es möglich, dass die Ware von einem Lastkraftwagen abzuladen ist, das der Verkäufer geschickt hat, um die Ware an einem vom Käufer benannten Terminal zu übergeben.

3.1.3. „C“-Klauseln

- CFR = Cost and Freight (Kosten und Fracht)
- CIF = Cost, Insurance and Freight (Kosten, Versicherung, Fracht)
- CPT = Carriage Paid To (Frachtfrei)
- CIP = Carriage and Insurance Paid To (Frachtfrei versichert)

Die "C"-Klauseln sehen vor, dass der Verkäufer auf eigene Rechnung den Beförderungsvertrag abschließt. Dabei muss seitens des Verkäufers der Ort genannt werden, bis zu dem er die Beförderungskosten zu bezahlen hat. Nach den „CIF“ und „CIP“-Klauseln hat sich der Verkäufer außerdem auf eigene Kosten um Versicherungsschutz zu sorgen.

3.1.3.1. „CIF“-Klausel

Am häufigsten wird bei See- und Binnenschiffstransporten die Lieferklausel „CIF“ verwendet. Kosten, Versicherung und Fracht bedeutet, dass der Verkäufer die Ware an Bord des Schiffes liefert oder die bereits so gelieferte Ware verschafft. Er trägt in diesem Fall die Kosten und die Fracht, die erforderlich sind, um die Ware zum benannten Bestimmungshafen zu befördern. Für die Transportversicherung relevant sind folgende Regelungen in Bezug auf Pflichten des Verkäufers:

- Beförderungsvertrag: Der Verkäufer hat auf eigene Rechnung den Vertrag über die Beförderung der Ware auf dem üblichen Weg in der üblichen Weise bis zum benannten Bestimmungshafen in einem Seeschiff oder Binnenschiff der Bauart, die normalerweise für die Beförderung der im Vertrag genannten Ware verwendet wird, abzuschließen.
- Versicherungsvertrag: Der Verkäufer hat auf eigene Kosten die im Vertrag vereinbarte Transportversicherung zu beschaffen, die den Käufer oder eine andere Person mit versichertem Interesse an den Gütern berechtigt, direkt beim Versicherer Ansprüche geltend zu machen und dem Käufer die Versicherungspolize oder einen sonstigen Nachweis über den Versicherungsschutz zu übermitteln. Die Versicherung ist bei einem zuverlässigen Versicherer einzudecken und hat der Mindestdeckung der Institute Cargo Clauses oder einem

ähnlichen Bedingungsmerkmal zu entsprechen. Auf Verlangen des Käufers hat der Verkäufer auf Kosten des Käufers eine Versicherung gegen die Gefahren Krieg und Streik zu beschaffen, sofern dies möglich ist. Die Mindestversicherung muss den Kaufpreis zuzüglich 10 % (das heißt 110 %) decken.

- Lieferung: Der Verkäufer hat die Ware an Bord des Schiffes im Verschiffungshafen in dem vereinbarten Zeitpunkt oder innerhalb der vereinbarten Frist zu liefern.
- Gefahrenübergang: Der Verkäufer hat alle Gefahren des Verlustes oder der Beschädigung der Ware solange zu tragen, bis sie an Bord des Schiffes ist.
- Kostentragung: Der Verkäufer trägt alle Kosten bis zur Ablieferung am Schiff, die Kosten der Verladung der Ware an Bord, die Ausladungskosten im vereinbarten Entladungshafen sowie alle Kosten, die im Zusammenhang mit der Ausfuhr der Ware stehen (Zölle, Steuern und sonstige Abgaben) einschließlich der Versicherungskosten.

3.1.4. „D“-Klauseln

- DAT = Delivered at Terminal (Geliefert Terminal)
- DAP = Delivered at Place (Geliefert benannter Ort)
- DDP = Delivered Duty Paid (Geliefert verzollt)

Bei den „D“-Klauseln hat der Verkäufer für die Ankunft der Ware am vereinbarten Ort oder an der benannten Stelle an der Grenze oder innerhalb des Einfuhrlandes zu sorgen. Der Verkäufer hat alle Gefahren und Kosten bis zur Ankunft der Ware an diesem Ort zu tragen. Die „D“-Klauseln entsprechen daher Ankunftsverträgen, während die „C“-Klauseln Absendeverträge darstellen.

3.2. Das Akkreditiv

Beim Akkreditiv handelt es sich um die Verpflichtung einer Bank, dem Verkäufer einer Ware bei fristgerechter Einreichung konformer Dokumente wie unter anderem eine Versicherungspolizze bzw. –zertifikat, die den erfolgten Versand der Ware ausweisen, einen bestimmten Betrag zu zahlen. Jedes Akkreditivgeschäft setzt eine entsprechende Vereinbarung zwischen Verkäufer und Käufer im Kaufvertrag voraus, wobei sich der Käufer der Ware rechtswirksam verpflichtet, ein Akkreditiv zugunsten des Verkäufers zu errichten.

Die Formanforderungen, die im Akkreditivgeschäft an die Dokumente gestellt werden, sind streng. Die Abwicklung eines Dokumentenakkreditives erfolgt folgendermaßen:

- zur Durchführung eines Akkreditivgeschäftes werden 2 Partner eingeschaltet; einerseits die Bank des Importeurs, andererseits die Bank des Exporteurs, wobei die Akkreditiveröffnung durch den Importeur vorgenommen wird;
- die eröffnende Bank lässt der Bank des Exporteurs die Eröffnungsanzeige brieflich oder fernmündlich zugehen, mit dem Auftrag, dem Akkreditiv die Bestätigung beizufügen. Der Käufer erhält gleichzeitig eine Ausführungsanzeige;
- die Bank des Exporteurs prüft den Inhalt und die Echtheit des Akkreditivs sowie die Bonität und Reputation der Eröffnerbank. Im positiven Fall wird die Bestätigung dem Akkreditiv beigefügt;
- dem Verkäufer obliegt es im Anschluss an die Akkreditiveröffnung fristgerecht alle erforderlichen Dokumente zu beschaffen und an seine Bank einzureichen;

- nach erfolgter Prüfung nimmt die Bank die Gutschrift in der Höhe des Akkreditivbetrages an den Exporteur vor;
- nach Übersendung der Dokumente an die das Akkreditiv eröffnende Bank erfolgt gleichzeitig die Belastungsanzeige des Akkreditivbetrages zuzüglich aller Gebühren und Spesen;
- die das Akkreditiv eröffnende Bank leitet danach alle Dokumente an den Importeur weiter und belastet ihn mit dem Akkreditivbetrag zuzüglich aller Gebühren und Spesen;

3.2.1. Die Dokumente im Akkreditivgeschäft

Ein Akkreditiv soll im Detail anführen, was für Dokumente mit welchem Inhalt verlangt werden. Die Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive (ERA) der Internationalen Handelskammer unterscheiden zwischen Transportdokumenten, Versicherungsdokumenten und der Handelsrechnung.

- Ein Transportdokument ist ein Dokument, welches eine Verladung an Bord oder einen Versand oder die Übernahme einer Ware ausweist (z.B. Seekonnossement, Postversandbescheinigung, Air Way Bill, CMR-Frachtbrief, etc.).
- Ein Versicherungsdokument ist ein(e) von einer Versicherungsgesellschaft erstellte(s) Versicherungspolizze bzw. –zertifikat, welche(s) inhaltlich dem Akkreditiv konform erstellt sein muss. Die Versicherung muss in der gleichen Währung wie das Akkreditiv ausgestellt sein und mindestens den CIF- oder CIP-Wert der Ware zuzüglich 10 % decken. Wesentlich ist, dass der im Akkreditiv geforderte Versicherungsschutz auf „Punkt und Beistrich“ in die Versicherungsdokumente übernommen wird.

- Zu den wichtigsten Akkreditivdokumenten gehört zweifellos die Handelsrechnung. Mit der genauen Wiedergabe des Warenbeschreibs bestätigt der Verkäufer darin, dass er die Ware vertragsgemäß liefert.
- Weitere Dokumente (z.B. Ursprungszeugnis, Gewichts-, Packliste, Analysen und Kontrollzertifikate, etc.) sind in den Richtlinien (ERA) nicht im Speziellen erwähnt, sie müssen aber jedenfalls, wenn verlangt, ebenso den Akkreditivanforderungen genügen.

4. KASKOVERSICHERUNG

Die Kaskoversicherung ist die Versicherung des Transportmittels. Sie umfasst die Sparten

- Landkasko (Eisenbahnwaggons, Container, etc.)
- Flusskasko (Kähne, Barge, etc.)
- Seekasko (Hochseeschiffe)
- Wassersportfahrzeugkasko (Motorboote, Segelboote, etc.)

Nicht zur Transportversicherung zählen die Kaskoversicherungen ein- und zweispuriger Kraftfahrzeuge (Lastkraftwagen und Personenkraftwagen jeder Art), selbstfahrender Arbeitsmaschinen (Bagger, Kräne), jeder Art von Kraftwagen und Sonderkraftfahrzeugen sowie Luftfahrzeuge.

4.1. Kaskoversicherung von Wassersportfahrzeugen

Grundlage für die Wassersportfahrzeugeversicherung sind die Allgemeinen Bedingungen für die Kaskoversicherung von Wassersportfahrzeugen in der letztgültigen Fassung.

4.1.1. Gegenstand der Versicherung

- das Wassersportfahrzeug
- fest eingebaute Einrichtungen sowie Segel und Motor

Nicht fest eingebaute Einrichtungen/Gegenstände sind nur bei gesonderter Vereinbarung mitversichert.

4.1.2. Geltungsbereich

Die Versicherung gilt innerhalb des vertraglich festgelegten geographischen Geltungsbereiches

- zu Wasser,
- während des Zuwasserlassens und des Anlandholens,
- während der Transporte einschließlich der Ladevorgänge,
- während des Aufenthaltes an Land (Sommer- und Winterlager).

4.1.3. Umfang der Versicherung

Analog dem Aufbau der AÖTB, entspricht die Deckung einem „all risks“-Versicherungsschutz. Der Versicherer trägt demnach – unter Berücksichtigung der Ausschlüsse gemäß Artikel 5 - alle Gefahren, denen die versicherten Sachen während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind.

Weiters ersetzt der Versicherer Aufwendungen des Versicherungsnehmers zur Abwendung oder Minderung eines Schadens, wenn der Schaden unmittelbar droht oder eingetreten ist, soweit der Versicherungsnehmer sie nach den Umständen für geboten halten durfte.

4.1.4. Ausschlüsse

Alle in Artikel 5 der Bedingungen angeführten, von der Versicherung ausgeschlossenen Gefahren und Schäden sind vom Versicherungsumfang ausgenommen, wobei im Vergleich zu den AÖTB einige risikospezifische Ausschlüsse ergänzt wurden, wie unter anderem:

- innere Betriebsschäden;
- Schäden verursacht durch gewöhnliche Witterungseinflüsse;
- Schäden verursacht durch Rost, Oxydation, Korrosion, Kavitation, Osmose, Alterung, Abnutzung, Fäulnis, Ungeziefer, Ratten, Mäuse und dergleichen;
- Bearbeitungsschäden;
- Schäden verursacht durch Abhandenkommen, Verlieren, Überbordgehen sowie einfachen Diebstahl loser bzw. nicht gesicherter Sachen (z.B. Außenbordmotor);
- Schäden während der Verwendung des versicherten Fahrzeuges bei Wettfahrten;
- Schäden bei Überlassung an einen Dritten gegen Entgelt;

4.1.5. Obliegenheiten

Zwecks Verminderung oder Verhinderung einer Erhöhung von Gefahren wurden in Artikel 11 und 12 der Allgemeinen Bedingungen für die Kaskoversicherung von Wassersportfahrzeugen diverse Obliegenheiten vor und nach Eintritt des Versicherungsfalles verankert.

- vor Eintritt des Versicherungsfalles
 - Das Wassersportfahrzeug ist von einer qualifizierten Person zu führen.
 - Das Wassersportfahrzeug ist ausreichend zu bemannen und auszurüsten, sorgfältig zu warten und muss sich in einem see- bzw. fahrtüchtigen Zustand befinden.
 - Der Versicherungsnehmer hat gesetzliche oder behördliche Vorschriften, Anordnungen eines Beförderungsunternehmers, eines Lagerhalters oder einer Hafenverwaltung zu befolgen.

Eine allfällige Lagerung außerhalb des Wassers hat auf einem eingezäunten und entsprechend gesicherten Gelände, welches über Nacht verschlossen ist, zu erfolgen.

- Das Wassersportfahrzeug ist sorgfältig zu vertäuen, zu verankern sowie gegen Wegnahme zu sichern. Der Startschlüssel darf nicht auf dem unbemannten Boot verbleiben. Das unbemannte Stillliegen vor offener Küste ist zu unterlassen.
- Das Wassersportfahrzeug ist mit geeigneten Transportmitteln zu transportieren und hat die Be- und Entladung mit technisch geeigneten Ladehilfsmitteln zu erfolgen.
- Das Wassersportfahrzeug ist bei einem Transport sachgemäß zu verladen, zu befestigen und gegen Wegnahme zu sichern. Beim Transport auf Anhängern muss die Anhängervorrichtung mit einer entsprechenden Vorrichtung versehen sein, die das unbefugte An- und Abkoppeln verhindert.

- nach Eintritt des Versicherungsfalles

- Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, für die Abwendung und Minderung eines Schadens zu sorgen und, wenn die Umstände es gestatten, die Weisungen des Versicherers einzuholen und zu befolgen.
- Schäden durch Brand, Explosion, Einbruchdiebstahl und Diebstahl sind unverzüglich der nächsten Sicherheitsdienststelle bzw. der zuständigen Hafenverwaltung unter Angabe der beschädigten bzw. gestohlenen Sachen anzuzeigen.
- Der Versicherungsnehmer hat dem Versicherer jeden Schaden unverzüglich anzuzeigen.
- Der Versicherungsnehmer hat dem Versicherer vor Beginn der Wiederinstandsetzung Gelegenheit zur Besichtigung und

Feststellung des Schadens zu geben. Er hat über Verlangen dem Versicherer jede Auskunft zu erteilen und alle Belege zur Verfügung zu stellen, die für die Feststellung des Versicherungsfalles und des Umfangs der Leistungspflicht des Versicherers erforderlich sind.

Das sind insbesondere folgende Unterlagen bzw. Informationen:

a) in jedem Fall:

- Protokoll über Hergang, Ursache und Ausmaß des Schadens
- Name, Anschriften von allfälligen Beteiligten und Zeugen
- Anschrift, Aktenzeichen der aufnehmenden Sicherheitsdienststelle bzw. Hafenverwaltung
- Wertnachweis (z.B. Originalrechnungen)
- Höhe des Schadens

b) bei Transportschäden zusätzlich:

- Beförderungspapiere (Originalfrachtbriefe, Ladescheine oder dergleichen)
- schriftliche Abtretungserklärung des aus dem Beförderungsvertrag Berechtigten an den Versicherer
- schriftliche Haftbarhaltung des Transportunternehmens, in dessen Gewahrsam sich die versicherten Sachen bei Eintritt des Versicherungsfalles befunden haben.

- Steht dem Versicherungsnehmer ein Schadenersatzanspruch gegen einen Dritten zu, geht der Anspruch auf den Versicherer über, soweit dieser dem Versicherungsnehmer den Schaden ersetzt (§ 67 VersVG). Gibt der Versicherungsnehmer seinen Anspruch gegen den Dritten oder ein zur Sicherung des Anspruches dienendes Recht auf, wird der Versicherer von seiner Ersatzpflicht insoweit frei, als er aus dem Anspruch oder dem Recht hätte Ersatz erlangen können.

4.2. Kaskoversicherung von schienengebundenen Fahrzeugen

Grundlage für diese Kaskoversicherung sind die Besonderen Bedingungen für die Versicherung von schienengebundenen Fahrzeugen.

4.2.1. Gegenstand der Versicherung

- schienengebundene Fahrzeuge

4.2.2. Umfang der Versicherung

Der Deckungsumfang entspricht der „Eingeschränkten Deckung“ gemäß den AÖTB in der letztgültigen Fassung. Darüber hinaus gelten folgende Gefahren mitversichert:

- Unfall des schienengebundenen Fahrzeuges;
- Diebstahl des Fahrzeuges und mit demselben festverbundener Teile;
- Verschollenheit des Fahrzeuges;

4.2.3. Ausschlüsse

In Ergänzung zu den Ausschlüssen der AÖTB sind weiters von der Versicherung ausgeschlossen:

- Schäden durch Verschleiß;
- Schäden durch Wartungsmängel;
- Schäden durch Nutzungsverlust;
- Ersatz der Kosten für Schienenersatzverkehr;

4.2.4. Versicherungssumme, Versicherungswert

Die Versicherungssumme soll dem Versicherungswert entsprechen.

Als Versicherungswert gilt:

- bei fabriksneuen Fahrzeugen der Anschaffungspreis ohne Preisnachlässe;
- bei gebrauchten Fahrzeugen der Anschaffungspreis eines gleichwertigen neuen Fahrzeuges unter Berücksichtigung einer Wertminderung;

5. NEBENSPARTEN

5.1. Musterkollektionsversicherung

Grundlage für die Musterkollektionsversicherung sind die Besonderen Bedingungen für die Versicherung von Musterkollektionen.

5.1.1. Gegenstand der Versicherung

Transporte und Aufenthalte von Musterkollektionen einschließlich Verpackung und Behältnisse.

5.1.2. Umfang der Versicherung

Während der Transporte und Aufenthalte:

- „Eingeschränkte Deckung“ gemäß AÖTB in der letztgültigen Fassung;
- Nässe;
- Diebstahl und Abhandenkommen im Gewahrsam von Beförderungsunternehmen;
- Einbruchdiebstahl und Raub;
- Verlust und Beschädigung durch Diebstahl des ganzen Kraftfahrzeuges sowie durch nachgewiesenen Einbruchdiebstahl aus dem geschlossenen und versperrten Kraftfahrzeug;

Verbleiben die versicherten Gegenstände im Kraftfahrzeug, so besteht Versicherungsschutz für Verlust und Diebstahl der versicherten Gegenstände durch nachgewiesenen Einbruchdiebstahl nur unter der

Voraussetzung, dass die Güter im allseitig geschlossenen, versperrten und nicht einsehbaren Laderaum untergebracht sind.

Während der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) ist das Kraftfahrzeug in einer geschlossenen, versperrten oder bewachten Garage oder auf einem ständig bewachten Parkplatz abzustellen.

5.1.3. Ausschlüsse

In Ergänzung zu den Ausschlüssen der AÖTB sind weiters von der Versicherung ausgeschlossen:

- Mitnahme der Musterkollektion in einspurigen Fahrzeugen und Kabrioletts;
- während der Ausstellungen und Vorführungen auf Messen, Modeschauen und ähnlichen Veranstaltungen;
- während der Ausstellung in Schaufenstern und Vitrinen;

5.1.4. Beginn und Ende des Versicherungsschutzes

Der Versicherungsschutz beginnt in dem Zeitpunkt, in dem die in der Polizza bezeichnete Musterkollektion die Geschäfts- und Wohnräume des Versicherungsnehmers oder Reisenden zum Zweck des unverzüglichen Antrittes einer Geschäftsreise verlässt und endet in dem Zeitpunkt, in dem die Musterkollektion dort nach Abschluss einer Geschäftsreise wieder eintrifft.

Der Versicherungsschutz gilt auch für Transporte zwischen den Geschäftsräumen des Versicherungsnehmers und den Wohnräumen des Reisenden sowie während des Aufenthaltes der Musterkollektion in der Nacht vor Antritt der Reise und in der Nacht nach Rückkehr von dieser.

5.2. Reiselagerversicherung

Grundlage für die Reiselagerversicherung sind die Besonderen Bedingungen für Reiselagerversicherungen von Schmuckwaren, Uhren und Bijouterien.

5.2.1. Gegenstand der Versicherung

Unter Reiselager ist die Versicherung von Juwelierwaren wie Gold, Silber und Platin, verarbeitet und unverarbeitet (ausgenommen Gold, Silber und Platin gemünzt und in Barren), Schmuck (Bijouterien, Juwelen), Edelsteine, echte Perlen, Taschen- und Armbanduhren aus Edelmetallen einschließlich Verpackung und Behältnisse zu verstehen.

5.2.2. Umfang der Versicherung

Während der Transportdauer:

- „Eingeschränkte Deckung“ gemäß AÖTB in der letztgültigen Fassung;
- Nässe;
- Abhandenkommen, Minderung und Beschädigung im Gewahrsam von Transportunternehmen, etc.;
- Diebstahl und Einbruchdiebstahl;
- Raub;
- Verlust und Beschädigung durch Diebstahl des ganzen Kraftfahrzeuges sowie durch nachgewiesenen Einbruchdiebstahl aus dem Kraftfahrzeug;

Am Körper des Reiselagerbegleiters:

- Raub;
- Transportmittelunfall;
- höhere Gewalt;

In den Wohnräumen des Versicherungsnehmers oder des namentlich genannten Reiselagerbegleiters, in der Nacht vor Antritt der Reise und in der Nacht nach Rückkehr von dieser:

- Einbruchdiebstahl;
- Raub;
- Höhere Gewalt;
- Brand, Blitzschlag, Explosion;
- Nässe;

5.2.3. Ausschlüsse

In Ergänzung zu den Ausschlüssen der AÖTB sind weiters von der Versicherung ausgeschlossen:

- Schäden, verursacht durch Diebstahl in Börsen, Clubs und bei Verkaufsverhandlungen oder bei der Vorlage der Waren;
- Ausstellungen, wie zum Beispiel in Schaufenstern, Vitrinen und auf öffentlichen Ausstellungen (Messen) oder Modeschauen;

5.2.4. Dauer der Versicherung

Die Versicherung beginnt, sobald der Reiselagerbegleiter mit dem in der Polizze bezeichneten Reiselager die Geschäftsräume des

Versicherungsnehmers zum unmittelbaren Antritt der Geschäftsreise verlässt und endet sobald der Reiselagerbegleiter nach Abschluss der Geschäftsreise mit dem Reiselager in die Geschäftsräume zurückkehrt.

5.2.5. Obliegenheiten

- Unter anderem sind vor Eintritt des Versicherungsfalles
 - ein detailliertes Wertverzeichnis nach Einzelstücken zu führen;
 - in Wohn- und Geschäftsräumen für eine sichere Verwahrung zu sorgen;
 - in Unterkünften wie z.B. Hotels die versicherten Gegenstände in einem Geldschrank, Safe oder besonderen Depotraum gegen Einlieferungsschein aufzubewahren;
 - bei Übergabe des Reiselagers an die Eisenbahn eine Deklaration als Reisegepäck oder Expressgut erforderlich;
 - bei Übergabe des Reiselagers an die Post eine Wertdeklaration vorzunehmen;
 - bei Übergabe des Reiselagers an eine Luftverkehrsgesellschaft die Waren im Luftfrachtbrief als „Valuable Cargo“ mit Wertangabe zu deklarieren;

- Unter anderem ist nach Eintritt des Versicherungsfalles
 - der Schaden unverzüglich an den Versicherer zu melden;
 - bei Übergabe an ein Beförderungsunternehmen oder an eine Beherbergungsstätte die Aufnahme des Tatbestandes unter Hinzuziehung der jeweils verantwortlichen Stelle zu verlangen;

5.2.6. Folgen von Obliegenheitsverletzungen

Verletzen der Versicherungsnehmer und/oder die ihm gleichgestellten Personen eine der vorgenannten Obliegenheiten, so ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei.

5.3 Valorenversicherung

Grundlage für die Versicherung von Valorentransporten (Wertpapiere, Bargeld, Münzen, etc.) sind die Besonderen Bedingungen für Valorenversicherung.

5.3.1. Gegenstand der Versicherung

Die Versicherung bezieht sich auf alle im Versicherungsvertrag angeführten Valoren während der Transporte, die durch

- den Versicherungsnehmer, Versicherten oder von einer Person seines Vertrauens (Begleittransporte),
- Post, Luftfracht oder Werttransportunternehmen

durchgeführt werden.

5.3.2. Umfang der Versicherung

Der Deckungsumfang entspricht der „Vollen Deckung (gegen alle Risiken)“ gemäß den AÖTB in der letztgültigen Fassung.

Bei Transporten von Wertpapieren ist auch die Gefahr von Verlusten mitversichert.

Transporte, die vom Versicherungsnehmer oder von einer Person seines Vertrauens durchgeführt werden sind nur versichert, wenn die Personen ein bestimmtes Alter erreicht haben bzw. nicht überschreiten.

Ferner ist Verlust oder Beschädigung der Valoren verursacht durch die plötzliche Erkrankung oder Unfall der den Transport begleitenden Personen oder durch plötzlichen Tod dieser Personen mitversichert.

5.3.3. Ausschlüsse

In Ergänzung zu den Ausschlüssen der AÖTB sind weiters von der Versicherung ausgeschlossen:

- Veruntreuung bei Transporten, die vom Versicherungsnehmer, Versicherten oder von einer Person seines Vertrauens durchgeführt werden (Begleittransporten);
- falsche, ungenügende oder fehlende Beschriftung des Packstückes;
- Kurs- oder Zinsverluste, die aus einer Verzögerung der Beförderung oder Ablieferung entstehen;
- Verstöße gegen Versand- und Deklarationsvorschriften;
- Sendungen, die von Kunden an den Versicherungsnehmer ohne Versandauftrag gerichtet werden;
- Begleittransporte von Bargeld;

5.3.4. Obliegenheiten

Wie auch bei der Reiselagerversicherung erfordert die Versicherung von Valoren - durch die besondere Risikostruktur - erhöhte Sicherheitsanforderungen an den Versicherungsnehmer sowie an die Beförderungsunternehmungen.

Der Absender hat bei Versendung der Valoren jedenfalls ein Inhaltsverzeichnis zu erstellen und den Empfänger anzuweisen, sich von der rechtzeitigen Ankunft zu vergewissern.

Im Falle eines Verlustes von Wertpapieren oder sonstigen geldwerten Papieren hat der Versicherungsnehmer alle notwendigen Maßnahmen zur Sperrung oder Kraftloserklärung zu ergreifen.

5.4. Messe- und Ausstellungsversicherung

Grundlage der Versicherung sind die Besonderen Bedingungen für die Versicherung von Gütern auf Messen und gewerblichen Ausstellungen.

5.4.1. Umfang der Versicherung

Während der Transportdauer:

- „Eingeschränkten Deckung“ gemäß AÖTB in der letztgültigen Fassung;
- Diebstahl und Abhandenkommen ganzer Kolli, Teildiebstahl und Raub;
- Vernässung, Rost und Oxydation;

Während der Messe bzw. der Ausstellung sowie während einer damit in Verbindung stehenden Vor- und Nachlagerung gelten versichert:

- Brand, Blitzschlag, Explosion gemäß den Allgemeinen Feuerversicherungs-Bedingungen (AFB) in der letztgültigen Fassung;
- vollbrachter oder versuchter Einbruchdiebstahl gemäß den Allgemeinen Einbruchdiebstahlversicherungs-Bedingungen (AEB) in der letztgültigen Fassung erweitert um Raub;
- Eintritt von Leitungswasser gemäß den Allgemeinen Bedingungen für Versicherungen gegen Leitungswasserschäden (AWB) in der letztgültigen Fassung;

Deckungserweiterung gegen besondere Vereinbarung:

- Bruch, Verbiegen und Verbeulen der versicherten Gegenstände
- Diebstahl während der Messe und Ausstellung, sofern die Ausstellungsgüter während der Besuchszeit ausreichend beaufsichtigt und die Ausstellungsräume außerhalb der Besuchszeit in geeigneter Weise gegen den Zutritt Unbefugter gesichert sind.

5.4.2. Ausschlüsse

In Ergänzung zu den in den AÖTB in der letztgültigen Fassung festgehaltenen Ausschlüssen sind bei Einschluss der Gefahren Bruch, Verbiegen und Verbeulen weiters von der Versicherung ausgeschlossen:

- Schäden an den versicherten Gegenständen während des Auf- und Abbaus sowie während der Montage und Demontage;
- Schäden während der Inbetriebnahme und Vorführung der versicherten Güter;

5.4.3. Dauer der Versicherung

Die Versicherung beginnt in dem Zeitpunkt, zu welchem die Güter ihren bisherigen Aufbewahrungsort im Haus oder Lager des Absenders in dem in der Versicherungsurkunde genannten Abgangsort zum Zweck der unverzüglichen Beförderung zur Messe oder Ausstellung verlassen und gilt während der Dauer der Messe oder Ausstellung einschließlich der damit in Verbindung stehenden Vor- und Nachlagerung am Ausstellungsort sowie während des Rücktransportes. Die Versicherung endet nach erfolgter Abladung aus dem anbringenden Transportmittel.

Werden die Güter während der Messe oder Ausstellung verkauft, endet die Versicherung mit dem Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages, spätestens jedoch mit dem in der Versicherungsurkunde genannten Zeitpunkt.

5.5. Versicherung von Kunsttransporten

Grundlage der Versicherung sind die Besonderen Bedingungen für die Transportversicherung von Kunstgegenständen und Antiquitäten.

5.5.1. Gegenstand der Versicherung, Werteverzeichnis

Versichert gelten Kunstgegenstände und Antiquitäten während des Transportes. Dem Versicherer ist vor Risikobeginn eine Aufstellung der versicherten Gegenstände mit Einzelwertangabe vorzulegen.

5.5.2. Umfang der Versicherung

Diese Versicherung gilt zur „Vollen Deckung (gegen alle Risiken)“ gemäß den AÖTB in der letztgültigen Fassung.

5.5.3. Ausschlüsse

In Ergänzung zu den Ausschlüssen der AÖTB sind weiters von der Versicherung ausgeschlossen:

- Schäden durch Ein- und Auspacken;
- Schäden durch Alterung, natürliche Abnutzung und Verschleiß;
- Schäden durch Schimmel, Gärung, Geruchsannahme;
- Schäden durch Ungeziefer, Ratten oder Mäuse;
- Schäden durch Druck, Schrammen, Politurrisse, Furnier- und Leimablösungen bei Möbeln;
- Schäden durch Temperatur- und Witterungseinflüsse;

5.5.4. Obliegenheiten

Zwecks Verminderung oder Verhinderung einer Erhöhung von Gefahren wurden in Artikel 4 und 5 der Besonderen Bedingungen für die Transportversicherung von Kunstgegenständen und Antiquitäten zusätzliche zu den bereits in den AÖTB festgehaltenen Obliegenheiten verankert.

- Vor Eintritt des Versicherungsfalles

Für den Transport müssen die versicherten Gegenstände fachmännisch und transportgerecht verpackt und verladen sein.

Kraftfahrzeugtransporte:

Die Beförderung ist nur in geeigneten Kraftfahrzeugen mit geschlossenem, versperrtem Aufbau zulässig. Die Sendungen müssen sowohl während der Fahrt als auch während der Aufenthalte unter ständiger Beaufsichtigung gehalten werden.

Luftfracht-, Postsendungen:

Die Sendungen müssen mit Wertangabe aufgegeben werden. Die Höhe der Wertangabe ist mit dem Versicherer vor Transportbeginn zu vereinbaren.

Bahn-, Schifftransporte:

Bei Beförderung mit Bahn oder Schiffen ist vor Transportbeginn das Einvernehmen mit dem Versicherer herzustellen.

Die Art der Beförderung ist vor Beginn des Transportes dem Versicherer mitzuteilen.

- Nach Eintritt des Versicherungsfalles
 - Der Versicherer ist von jedem Schadenfall unverzüglich zu verständigen;
 - Bei Schäden durch Feuer, Einbruchdiebstahl, Diebstahl, Raub oder bei Verdacht auf sonstige strafbare Handlungen ist unverzüglich Anzeige bei der zuständigen Sicherheitsbehörde zu erstatten und dem Versicherer die Bestätigung über die erfolgte Anzeige vorzulegen.

5.6. Versicherung von Kunstausstellungen (inkl. Transporte)

Grundlage der Versicherung sind die Besonderen Bedingungen für die Versicherung von Kunstausstellungen.

5.6.1. Gegenstand der Versicherung, Werteverzeichnis

Versichert gelten Kunstgegenstände und Antiquitäten auf Kunstausstellungen und während der damit verbundenen Transporte. Dem Versicherer ist vor Risikobeginn eine Aufstellung der versicherten Gegenstände mit Einzelwertangabe vorzulegen.

5.6.2. Umfang der Versicherung

Während des Transportes:

- „Volle Deckung (gegen alle Risiken)“ gemäß AÖTB in der letztgültigen Fassung;

Während der Ausstellung sowie während der erforderlichen Vor- und Nachlagerung:

- Brand, Blitzschlag und Explosion gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Feuerversicherung (AFB) in der letztgültigen Fassung;
- vollbrachter oder versuchter Einbruchdiebstahl gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Einbruchdiebstahlversicherung (AEB) in der letztgültigen Fassung erweitert um Diebstahl und Abhandenkommen ganzer Kollis, Teildiebstahl und Raub;

- Austritt von Leitungswasser gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Leitungswasserversicherung (AWB) in der letztgültigen Fassung;

Während der gesamten Versicherungsdauer sind die Gefahren von Bruch und Beschädigung durch mut- oder böswillige Handlungen Dritter oder Ungeschicklichkeit eingeschlossen.

5.6.3. Ausschlüsse

In Ergänzung zu den Ausschlüssen der AÖTB sind weiters von der Versicherung ausgeschlossen:

- Schäden durch Alterung, natürliche Abnutzung und Verschleiß;
- Schäden durch Schimmel, Gärung, Geruchsannahme;
- Schäden durch Ungeziefer, Ratten oder Mäuse;
- Schäden durch Druck, Schrammen, Politurrisse, Furnier- und Leimablösungen bei Möbeln;
- Schäden durch Temperatur- und Witterungseinflüsse;
- Schäden durch unsachgemäße Klimatisierung der Ausstellungsräumlichkeiten;
- Schäden durch unsachgemäße Reinigung der versicherten Gegenstände;

5.6.4. Dauer der Versicherung

Innerhalb der in der Versicherungsurkunde festgelegten Dauer beginnt die Versicherung in dem Zeitpunkt, in dem die versicherten Gegenstände von ihrem Standort/Nagel zum Zweck des unverzüglichen Antrittes der Reise entfernt werden und endet in dem Zeitpunkt, in dem sie an dem in der

Versicherungsurkunde genannten endgültigen Bestimmungsort an den vorgesehenen Standort/Nagel verbracht sind.

Beschädigungen während des Ein- und Auspackens der versicherten Gegenstände sind in die Versicherung eingeschlossen, wenn diese Tätigkeiten von Personen durchgeführt werden, die über eine entsprechende Eignung und Qualifikation verfügen.

5.6.5. Obliegenheiten

Zwecks Verminderung oder Verhinderung einer Erhöhung von Gefahren wurden in Artikel 5 und 6 der Besonderen Bedingungen für die Transportversicherung von Kunstgegenständen und Antiquitäten zusätzliche zu den bereits in den AÖTB festgehaltenen Obliegenheiten verankert.

- Vor Eintritt des Versicherungsfalles

Für den Transport müssen die versicherten Gegenstände fachmännisch und transportgerecht verpackt und verladen sein.

Kraftfahrzeugtransporte:

Die Beförderung ist nur in geeigneten Kraftfahrzeugen mit geschlossenem, versperrtem Aufbau zulässig. Die Sendungen müssen sowohl während der Fahrt als auch während der Aufenthalte unter ständiger Beaufsichtigung gehalten werden.

Luftfracht-, Postsendungen:

Die Sendungen müssen mit Wertangabe aufgegeben werden. Die Höhe der Wertangabe ist mit dem Versicherer vor Transportbeginn zu vereinbaren.

Bahn-, Schifftransporte:

Bei Beförderung mit Bahn oder Schiffen ist vor Transportbeginn das Einvernehmen mit dem Versicherer herzustellen.

Die Art der Beförderung ist vor Beginn des Transportes dem Versicherer mitzuteilen.

Während der Aufenthalte sind

- die versicherten Gegenstände in den Aufbewahrungsräumlichkeiten den Erfordernissen des Risikos entsprechend sicher zu verwahren und durch geeignetes Personal zu beaufsichtigen. Darüber hinaus sind alle Vorkehrungen für die Sicherung der versicherten Gegenstände im Einvernehmen mit dem Versicherer als auch der zuständigen Sicherheitsbehörde zu treffen;
- klein dimensionierte Gegenstände, welche entweder bruchempfindlich oder besonders wertvoll sind, während ihres Aufenthaltes in den Ausstellungsräumlichkeiten in Vitrinen unter Verschluss aufzubewahren;
- Nach Eintritt des Versicherungsfalles
 - Der Versicherer ist von jedem Schadenfall unverzüglich zu verständigen;
 - Bei Schäden durch Feuer, Einbruchdiebstahl, Diebstahl, Raub oder bei Verdacht auf sonstige strafbare Handlungen ist unverzüglich Anzeige bei der zuständigen Sicherheitsbehörde zu erstatten und dem Versicherer die Bestätigung über die erfolgte Anzeige vorzulegen.

5.7. Versicherung von Umzugsgut

Grundlage der Versicherung sind die Besonderen Bedingungen für die Transportversicherung von Umzugsgut.

5.7.1. Gegenstand der Versicherung

Gegenstand der Versicherung ist das gesamte zur Versicherung beantragte Umzugsgut sowie unter anderem Kunstgegenstände, Antiquitäten, echte Teppiche, Pelze, Tafelsilber, Sammlungen aller Art und leicht zerbrechliche Gegenstände wie z.B. Glas, Porzellan, Keramik, Kunst- oder Naturstein, Spiegel, Beleuchtungskörper, etc.

5.7.2. Umfang der Versicherung

Der Deckungsumfang entspricht der „Eingeschränkten Deckung“ gemäß den AÖTB in der letztgültigen Fassung.

5.7.3. Verpackung

Die versicherten Gegenstände müssen fachmännisch sowie der Eigenart des Gutes und des Transportes entsprechend verpackt sein.

5.7.4. Ausschlüsse

Nicht vom Versicherungsschutz umfasst sind:

Tiere, Pflanzen, Lebensmittel, Bargeld, Wertpapiere, Urkunden, Schmuck, Perlen, Edelsteine und Edelmetalle (gemünzt oder ungemünzt).

In Ergänzung zu den Ausschlüssen der AÖTB sind weiters von der Versicherung ausgeschlossen:

- Schäden durch Druck,
- Schäden durch Furnierabsplitterungen,
- Schäden durch Ausrinnen von Flüssigkeiten, sofern sie sich in Behältnissen befinden, die zum Umzugsgut gehören,

es sei denn, dass diese Schäden die Folge einer der im Artikel 4 (2) der AÖTB genannten Gefahren sind.

- Fehlen oder Mängel einer nicht entsprechenden Verpackung;
- Ein-/Auspacken, abmontieren und auseinander nehmen sowie montieren und aufstellen;
- natürliche Abnutzung und Verschleiß;
- Politurrisse;
- Leimablösungen;
- Mürbheit und Brechen von Geweben;
- Ungeziefer, Ratten und Mäuse;

Bei Verlust oder Beschädigung eines Teiles einer Sacheinheit wird nur für das einzelne Stück Ersatz geleistet.

6. KLAUSELN

In Ergänzung zu den unverbindlichen Allgemeinen und Besonderen Versicherungsbedingungen wurde für individuelle Zwecke nachstehendes Klauselwerk in Ihrer letztgültigen Fassung erarbeitet:

- Bruchklausel für die Transportversicherung von Gütern
- Diebstahlklausel für die Transportversicherung von Gütern
- Klausel für die Versicherung gebrauchter Maschinen, Apparate, Geräte und Fahrzeuge zum Neuwert im Reparaturfall
- Kraftfahrzeug-Klausel
- Exportschutzklausel
- Importschutzklausel

6.1. Bruchklausel für die Transportversicherung von Gütern

Diese Klausel findet grundsätzlich bei der Mitversicherung von Schäden durch Bruch, Verbiegen und Verbeulen Anwendung und regelt unter anderem Details wie Verpackung und die Ersatzleistung im Teil- und Totalschaden.

6.2. Diebstahlklausel für die Transportversicherung von Gütern

Diese Klausel findet grundsätzlich bei der Mitversicherung von Schäden durch Diebstahl Anwendung und regelt Details wie Verpackung und Verladung, die Voraussetzung für eine Ersatzleistung sind.

6.3. Klausel für die Versicherung gebrauchter Maschinen, Apparate, Geräte und Fahrzeuge zum Neuwert im Reparaturfall

Diese Klausel findet grundsätzlich bei der Versicherung von gebrauchten Maschinen, Apparate, Geräte und Fahrzeuge Anwendung und regelt unter anderem Details über den Versicherungswert sowie die Ersatzleistung im Reparaturfall.

6.4. Kraftfahrzeug-Klausel

Diese Klausel findet grundsätzlich in der Reiselagerversicherung von Schmuckwaren, Uhren und Bijouterien Anwendung und regelt unter anderem Details über Voraussetzungen für den Versicherungsschutz, Fahrtunterbrechungen, Aufenthalte und Sicherheitsbestimmungen.

6.5. Exportschutzklausel

Diese Klausel findet grundsätzlich dort Anwendung, wo die Versicherung nach den angewendeten Verkaufsbedingungen (Incoterms) nicht Verpflichtung des Verkäufers ist. Sie deckt nur das eigene Interesse des Versicherungsnehmers ab und ist nicht übertragbar.

6.6. Importschutzklausel

Diese Klausel findet grundsätzlich dort Anwendung, wo die Versicherung nach den angewendeten Verkaufsbedingungen (Incoterms) nicht Verpflichtung des Käufers ist. Sie deckt nur das eigene Interesse des Versicherungsnehmers ab und ist nicht übertragbar.

7. VERKEHRSHAFTUNG

7.1. Haftung des Straßenfrachtführers (LKW)

Die Haftung des Straßenfrachtführers ist nach dem Übereinkommen im internationalen Straßengüterverkehr (CMR = Convention relative au Contract de transport international de marchandises par route) geregelt. Sie gelten nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr sondern mit der Einfügung des § 439 a in das Handelsgesetzbuch (HGB) – per 01.01.2007 Unternehmensgesetzbuch (UGB) - im Jahre 1990 auch im innerösterreichischen Verkehr.

Die Frachtführerhaftung ist grundsätzlich eine Gefährdungshaftung, das bedeutet, dass der Frachtführer für Schäden und Verluste haftet, ohne dass ihm ein Verschulden nachgewiesen werden muss. Um sich von der Haftung zu befreien, muss der Frachtführer das Vorhandensein der Voraussetzungen für einen Haftungsausschluss nachweisen (Artikel 18 CMR).

7.1.1. Der Frachtvertrag

Gegenstand des Frachtvertrages ist gemäß § 425 UGB die Ausführung der Beförderung von Gütern (ausgenommen Postsendungen, Leichentransporte und die Beförderung von Umzugsgut) gegen Entgelt. Der Frachtführer schuldet daher die Beförderung von Gütern von einem Ort an einen anderen und somit auch einen bestimmten Erfolg.

Der Frachtvertrag ist als Sonderform des Werkvertrages zu qualifizieren. Die gewerbsmäßige Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen auf der Straße ist nach § 3 GüBefG (Güterbeförderungsgesetz) konzessionspflichtig.

7.1.2. Geltungsbereich

Die CMR gelten für entgeltliche Güterbeförderungen auf der Straße mittels Fahrzeugen. Der Übernahmeort oder Ablieferungsort muss in einem Vertragsstaat liegen.

7.1.3. Der Frachtbrief

Die Ausstellung eines Frachtbriefes ist nicht zwingend vorgeschrieben. Der Frachtbrief dient als Beweisurkunde über den Inhalt des geschlossenen Beförderungsvertrages. Die Nichterstellung des Frachtbriefes hat keinen Einfluss auf die Anwendung der CMR und auch nicht auf den Inhalt des Frachtvertrages, von wenigen Ausnahmen abgesehen. Soweit das Fehlen von Eintragungen im Frachtbrief rechtliche Folgen haben kann, entfallen diese von vornherein bei Nichtausstellung eines Frachtbriefes.

Wer den Frachtbrief auszustellen hat, schreiben die CMR nicht vor. Nach dem allgemeinen Urkundenrecht ist der Frachtbrief von beiden Parteien zu unterzeichnen, um Beweiskraft zu erreichen. Das Fehlen von Unterschriften hat die Ungültigkeit des Frachtbriefes zur Folge.

7.1.4. Beginn und Ende der Haftung des Frachtführers

Der Haftungszeitraum beginnt mit der Übernahme des Frachtgutes zur Beförderung, also mit Beginn der frachtvertraglichen Obhutspflicht des Frachtführers. Die Übernahme stellt die Entgegennahme des Transportgutes durch den Frachtführer in seine Obhut (Besitz) zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtung dar. Zum Besitzerwerb ist erforderlich, dass dem Frachtführer ermöglicht wird, die tatsächliche Gewalt über das Transportgut auszuüben. Vollzogen ist die Übernahme, wenn der Frachtführer den Besitz

an den zu befördernden Gütern erlangt hat, wenn er also in die Lage versetzt ist, die tatsächliche Gewalt auf die zu übernehmenden Güter auszuüben.

Die Frage, wer das zu befördernde Gut zu verladen hat, ist in der CMR offen geblieben. Sie ist im Rahmen des Haftungsausschlusstextbestandes (Artikel 17 Abs. 4 c CMR) lediglich am Rande behandelt. Demnach haftet der Frachtführer nicht für Schäden, die auf Grund des Verladens und Verstauens durch den Absender oder Dritte, die für den Absender handeln, entstanden sind. Die Verpflichtung zur Durchführung der Ladearbeiten bleibt gesetzlich ungeregelt, das heißt, eine entsprechende Vereinbarung der Parteien des Beförderungsvertrages muss separat geregelt werden.

Die Haftung des Frachtführers endet nach Artikel 17 Abs. 1 mit der Ablieferung des Gutes. Unter Ablieferung ist jener Vorgang zu verstehen, durch welchen der Frachtführer sein Gewahrsam an dem beförderten Gut mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers oder sonst zur Übernahme der Ware berechtigter Personen wieder aufgibt. Der Vorgang der Ablieferung ist nach dieser Definition nicht erst mit der Übertragung des Besitzes auf den Empfänger, sondern bereits dann abgeschlossen, wenn ein Verhältnis hergestellt wird, das dem zur Entgegennahme bereiten Empfänger die Einwirkungsmöglichkeit auf das Gut einräumt. Eine Ablieferung im Sinne des Artikels 17 Abs. 1 ist nicht ohne ausdrücklich erklärtes Einverständnis des Empfängers mit der Besitzübertragung an ihn möglich.

7.1.5. Haftungsausschlüsse des Frachtführers

Ein wesentlicher Haftungsausschluss des Frachtführers ist das unabwendbare Ereignis. Unter diese Definition fallen Schäden am Ladegut, die durch Umstände verursacht werden, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Als unabwendbares Ereignis werden beispielsweise angesehen:

- ein Verkehrsunfall, bei dem sich der Fahrer völlig korrekt verhalten hat;
- ein Unfallgegner überfuhr die doppelte Sperrlinie;
- eine vorsätzliche Brandstiftung durch Dritte;
- ein durch eine defekte Elektrizität in einem beförderten PKW ausgelöster Brand;
- ein bewaffneter Raubüberfall gegen einen Fahrer und Beifahrer eines in Fahrt befindlichen Lastkraftwagens in Italien;

Weitere Schäden, für die der Frachtführer gemäß Artikel 17 Abs. 4 nicht zu haften hat:

- Nässeschäden bei Verwendung eines offenen, nicht mit Planen gedeckten Kraftfahrzeuges, wenn dies vereinbart war;
- Schäden eingetreten durch Fehler oder Mängel an der Verpackung;
- Schäden entstanden durch mangelhafte Verladung/Entladung des Absenders/Empfängers;
- Schäden entstanden auf Grund der natürlichen Beschaffenheit gewisser Güter (Bruch, Rost, Verderb, Austrocknen, Ungeziefer-schäden);
- Schäden an lebenden Tieren durch Krankheit, Seuchen, etc.;

7.1.6. Haftungsgrenzen

Artikel 23 der CMR regelt die Ersatzpflicht bei Verlust, Artikel 25 der CMR bei Beschädigungen unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Artikels 23 CMR. In beiden Fällen gilt das Wertersatzprinzip. Daraus ergibt sich, dass mittelbare Schäden nicht zu ersetzen sind. Maßgebend für die Höhe der Entschädigung ist der Wert der Ware am Übernahmeort.

Die Entschädigung darf jedoch die 8,33 Sonderziehungsrechte (Rechnungseinheiten) pro Kilogramm Bruttogewicht der beschädigten oder fehlenden Sendung nicht übersteigen (entspricht ~ € 1,07467 pro SZR/Stand 02.01.2008). Bei dieser Berechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht (SZR) des internationalen Währungsfonds gemeint. Darüber hinaus – also auch über die Kilogrammhaftung hinausgehend – sind Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des Gutes entstandene Kosten vom Frachtführer zu ersetzen bzw. rückzuerstatten, bei gänzlichem Verlust in voller Höhe, bei Teilbeschädigung oder Teilverlust anteilig.

Bei Nichteinhaltung einer vereinbarten Lieferfrist hat der Frachtführer eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht dann zu leisten, wenn durch Nichteinhaltung der Lieferfrist dem Verfügungsberechtigten bzw. Auftraggeber nachweislich ein Folgeschaden entstanden ist.

Der Frachtführer ist zum vollen bzw. unbegrenzten Schadenersatz verpflichtet und kann sich auf die seine Haftung einschränkenden Bestimmungen nicht berufen, wenn der Schaden vorsätzlich oder durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden des Frachtführers oder seiner Bediensteten entsteht.

7.2. Die Frachtführerhaftungsversicherung (CMR-Versicherung)

Die Frachtführerhaftungsversicherung ist keine Pflichtversicherung. Gegenstand der Versicherung ist die Abdeckung der Haftung des Frachtführers (Versicherungsnehmers) aus seiner Frachtführertätigkeit nach dem CMR-Abkommen. Die Versicherung schließt in der Regel auch die Abwehr unbegründeter Schadenersatzansprüche ein. Da Vertragsfreiheit bezüglich der Versicherungsbedingungen besteht, kann der in Österreich gewährte Deckungsschutz inhaltlich Unterschiede aufweisen.

7.3. Die Haftung des Spediteurs

Die Haftungsgrundlage für Speditionen in Österreich ist das Unternehmensgesetzbuch (UGB). Als Geschäftsgrundlage dienen den Spediteuren die Allgemeinen Österreichischen Spediteur-Bedingungen (AÖSp), welche als im Handelsbrauch geltende Allgemeine Geschäftsbedingungen vom Fachverband der Spediteure erarbeitet und herausgegeben wurden.

Die Haftung des Spediteurs ist – im Gegensatz zur Haftung des Frachtführers – eine Verschuldenshaftung, das bedeutet, dass bei Verlust oder Beschädigung die Entlastungspflicht den Spediteur trifft. Ist jedoch ein Schaden am Gut äußerlich nicht erkennbar gewesen oder kann aus sonstigen Gründen dem Spediteur die Aufklärung der Schadenursache nach Lage der Umstände nicht zugemutet werden, so hat der Auftraggeber nachzuweisen, dass der Spediteur den Schaden verursacht hat.

Unter folgenden Voraussetzungen (§ 413 UGB) – und diese kommen in der Praxis häufig vor – haftet der Spediteur gleich wie ein Frachtführer nach den CMR:

- Hat sich der Spediteur mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt, so hat er ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Fixkostenspediteurs.
- Der Spediteur bewirkt die Versendung des Gutes zusammen mit den Gütern anderer Versender auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages.
- Zuletzt ist in diesem Zusammenhang der § 412 UGB von Bedeutung, wonach die Haftung des Spediteurs ebenfalls nach den CMR geregelt ist, wenn er als gewerberechtl. Transportunternehmer mit eigenen Fahrzeugen die Transporte ausführt.

7.3.1. Der Speditionsvertrag

Mit der Erteilung des Auftrages an einen Spediteur gelten grundsätzlich die Allgemeinen Österreichischen Spediteur-Bedingungen (AÖSp) zwischen Auftraggeber und Spedition vereinbart.

Das Vertragswerk der AÖSp besteht aus den Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp) selbst, dem Speditionsversicherungsschein (SVS) und dem Rollführversicherungsschein (RVS). Ebenso enthält die Broschüre die Beförderungsbedingungen für den Möbeltransport und die Einlagerungsbedingungen für den Möbeltransport.

7.3.2. Geltungsbereich

Die AÖSp gelten für alle Verrichtungen österreichischer Spediteure im Verkehr mit Kaufleuten und mit Unternehmen. Sie kommen durch Vereinbarung oder stillschweigende Unterwerfung zur Anwendung.

7.3.3. Beginn und Ende der Haftung des Spediteurs

Die Haftung des Spediteurs beginnt mit der körperlichen Übernahme der Güter und ist beendet, sobald die Güter dem Empfänger zur Annahme bereitgestellt und von diesem angenommen sind. Die Beladung erfolgt in der Regel durch den Absender, die Entladung durch den Empfänger. Es steht jedem Auftraggeber frei, mit dem Spediteur eine über die üblichen Bedingungen hinausgehende Haftung (z.B. der Be- und Entladung) schriftlich zu vereinbaren.

7.3.4. Haftungsumfang

Die Spediteurhaftung nach den AÖSp gilt für Sach- und Vermögensschäden, die dem Auftraggeber entstehen. Unter Vermögensschäden sind z.B. zusätzliche Frachtkosten bei Fehlversand, Zollfehler, Neutralisierungsfehler, etc. zu verstehen. Nicht unter Vermögensschäden zu subsumieren sind Lieferfristüberschreitungen, finanzielle Folgeschäden, Betriebsunterbrechung und entgangener Gewinn. Ein Kumul von Sach- und Vermögensschäden ist nicht auszuschließen.

7.3.5. Haftungsausschlüsse des Spediteurs

Nach § 57 der AÖSp ist die Haftung des Spediteurs für Schäden, insbesondere auch Beraubungsschäden, an nicht oder mangelhaft verpackten Gütern und für äußerlich erkennbare Schäden an der Verpackung ausgeschlossen. Ferner ist der Spediteur nicht haftbar für Schäden, die durch Aufbewahrung im Freien entstehen, wenn eine solche Aufbewahrung vereinbart wurde.

Weitere Ausschlüsse sind für unmittelbare oder mittelbare Folgen jedes sonstigen Ereignisses gegeben, das der Spediteur nicht verschuldet hat, wie z.B. höhere Gewalt, Witterungseinflüsse, Beschädigungen durch Tiere, natürliche Veränderungen des Gutes, etc. Darüber hinaus besteht keine Haftung des Spediteurs für Verluste und Schäden in der Binnenschiffahrtsspedition, die durch eine Transport- und Lagerversicherung gedeckt sind oder durch solche im allgemein üblichen Umfang hätten gedeckt werden können. Jede Haftung des Spediteurs ist ausgeschlossen, wenn er nachweist, dass er das Gut in derselben äußeren Beschaffenheit, wie er es bekommen hat, abgeliefert hat.

7.3.6. Haftungsgrenzen

Nach den AÖSp ist die Haftung des Spediteurs beschränkt, außer bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, bei welchen der Spediteur unbegrenzt haftet.

Es gelten folgende Höchstersatzgrenzen für seine Haftung: € 1,09 pro Kilogramm brutto jedes beschädigten oder in Verlust geratenen Kollo, höchstens jedoch € 1.090,-- je Schadenfall und für alle sonstigen Schäden höchstens € 2.180,-- je Schadenfall (z.B. für Vermögensschäden). Mit € 7.267,-- muss der Spediteur je Schadenfall für Schäden haften, die auf Unterschlagung oder Veruntreuung durch einen seiner Arbeitnehmer beruhen.

7.4. Speditionsversicherung

Gemäß § 39 der AÖSp ist der Spediteur verpflichtet, seine Haftung auf Kosten des Auftraggebers zu versichern. Die Speditionsversicherung ist eine laufende Versicherung, die der Spediteur im eigenen Namen, jedoch auf fremde Rechnung abschließt. Versicherungsurkunde ist der Speditionsversicherungsschein.

Grundsätzlich ist am österreichischen Versicherungsmarkt ein Wert des Gutes pro Verkehrsauftrag bis € 1,090.092,-- versicherbar. Für reine Vermögensschäden erhöht sich die Versicherungssumme um 100 % vom eingedeckten Warenwert. Die Speditionsversicherung erstreckt sich zumeist bei Sachschäden auf Österreich und bei Vermögensschäden auf Europa im geographischen Sinn einschließlich der asiatischen Türkei.

Der Auftraggeber des Spediteurs kann hingegen nicht zur Speditionsversicherung gezwungen werden. Wünscht der Auftraggeber die Speditionsversicherung nicht, so hat er dies dem Spediteur vor oder

spätestens bei Auftragserteilung in Schriftform mitzuteilen und sich zum SVS/RVS-Verbotkunden zu erklären. In diesem Fall haftet der Spediteur nach den gesetzlichen Bestimmungen, sofern die AÖSp dem Speditionsauftrag zugrunde gelegt wurden. Die Haftung für Güterschäden ist mit € 1,09 pro Kilogramm brutto des beschädigten Gutes, keinesfalls mehr als € 1.090,-- je Schadenfall begrenzt. Für Vermögensschäden ist eine Haftung bis € 2.180,-- pro Schadenereignis gegeben.

8. VERTRAGSFORMEN

8.1. Einzelversicherung/-polizze

Auf Verlangen des Versicherungsnehmers wird für einen einzelnen Transport ein Versicherungsvertrag (Polizze) erstellt, welcher sämtliche wichtigen Eckdaten [unter anderem Versicherer, Versicherungsnehmer, versichertes Gut, Versicherungssumme, Transportmittel, Abgangs- und Bestimmungsort, Beginn und Ende der Versicherung, Deckungsumfang, Versicherungsentgelt (Prämie) und Havariekommissar] umschreibt.

Eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift auf dem Versicherungsvertrag/Polizze genügt.

8.2. Laufende Versicherung

Werden die Güter bei Abschluss des Vertrages nur der Gattung nach bezeichnet und erst nach Entstehung des Interesses dem Versicherer einzeln aufgegeben, wie es im Regelfall bei Handels- und Kaufleuten der Brauch ist, spricht man von einer laufenden Versicherung. Der Rahmenvertrag beschreibt das versicherte Gut der Gattung nach, das Transportmittel, den örtlichen und zeitlichen Geltungsbereich, die Höchstversicherungssumme (Maximum) je Transportmittel bzw. je Lagergebäude, den Deckungsumfang und die Prämien.

Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf Verlangen für den einzelnen Transport eine von ihm unterzeichnete Urkunde (Zertifikat) auszuhändigen. Eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift genügt.

8.2.1. General-Polizze

Die General-Polizze zählt zu den am häufigsten abgeschlossenen Vertragsformen der laufenden Versicherung. Sie wird von Firmen abgeschlossen, deren Güter mit Bahn, Flugzeug, LKW, Schiff, etc. in die verschiedensten Länder zum Versand gelangen. Die zur Versicherung gelangenden Transporte sind dem Versicherer entweder vor Versicherungsbeginn oder gesammelt in regelmäßigen Abständen, einzeln aufgelistet, zur Anmeldung zu bringen. Diese Anmeldungen können in Form eines Telefaxes, per E-Mail oder auch postalisch dem Versicherer aufgegeben werden, von dem einmal monatlich im Nachhinein die Prämienabrechnung zu den vereinbarten Prämienkonditionen vorgenommen wird. Auf Verlangen und je nach Bedarf – vor allem bei Exporten auf CIF-Basis – wird dem Versicherten zur jeweiligen Anmeldung ein Versicherungszertifikat zur Verfügung gestellt. Grundlage sind die Besonderen Bedingungen zur General-Polizze.

8.2.2. Umsatz-Polizze

Im Rahmen dieser Polizze gelten sämtliche Transporte des Versicherungsnehmers versichert, die auf dessen Gefahr und Rechnung abgewickelt werden. Das Handling dieser Polizzenform ist einfach und unbürokratisch.

Dem Versicherungsnehmer wird auf Basis des prognostizierten Gesamtumsatzes (in der Regel jeweils für 1 Jahr) die Prämie zu einem festen Prämienatz im Voraus in Rechnung gestellt. Nach Vorliegen des tatsächlichen Umsatzes wird im Nachhinein durch den Versicherer die tatsächlich verbrauchte Prämie errechnet und allenfalls eine Korrektur der vorgeschriebenen Prämie vorgenommen. Grundlage sind die Besonderen Bedingungen zur Umsatz-Polizze.

8.2.3. KFZ-Pauschalversicherung von Gütertransporten

Diese Polizze ist eine Spezialform einer Pauschalpolizze und findet insbesondere für Transporte von eigenen Gütern mit firmeneigenen Kraftfahrzeugen bei pauschalem Versicherungsschutz Anwendung. Die Versicherungssumme stellt den Ladungshöchstwert je Kraftfahrzeug dar, die Pauschalprämie wird einmal jährlich dem Versicherungsnehmer in Rechnung gestellt. Grundlage sind die Besonderen Bedingungen für KFZ-Pauschalversicherung von Gütertransporten.

Versicherungsschutz besteht unter Zugrundelegung der AÖTB Artikel 4 (2) „Eingeschränkte Deckung“ in der letztgültigen Fassung, wobei Verlust und Beschädigung der versicherten Güter durch folgende zusätzliche Gefahren mitversichert werden können:

- Raub;
- Einbruchdiebstahl;
- Diebstahl des ganzen Fahrzeuges inkl. Anhänger;

9. PRÄMIE

9.1. Prämienkalkulation

Im Wesentlichen haben folgende Kriterien Einfluss auf die Höhe der Kalkulation einer Prämie:

- die Art und Weise/Beschaffenheit des zu versichernden Gutes;
- die Verpackung;
- das/die Transportmittel (Alter/Klassifikation des Seeschiffes);
- der Reiseweg einschließlich der Vor- und/oder Nachreise;
- die Ausstattung bzw. das Vorhandensein von Lademitteln in Löschungshäfen;
- der Deckungsumfang;
- die Vereinbarung und die Höhe eines Selbstbehaltes;

Die Prämienkalkulation in der Gütertransportversicherung hat nicht nur der Vielfalt an Risikoumständen Rechnung zu tragen, sondern auch der Tatsache, dass sich Prämien laufend erheblich verändern können. Umfangreiche Informationen von Havariekommissären und Rückversicherern aus aller Welt stellen für einen Transportversicherer einen grundlegenden Arbeitsbehelf dar, um auch diesen Umständen Rechnung tragen zu können.

Neben der Vielzahl der objektiven und subjektiven Risikomerkmale stützen sich Prämienkalkulationen auf langjährige Erfahrungswerte, die in Form von Prämientarifen einzelner Versicherungsgesellschaften niedergeschrieben und laufend den Risikoverhältnissen entsprechend adaptiert werden. Erhebliche Tarifunterschiede sind durch unterschiedliche Risikobetrachtungsmethoden des Öfteren festzustellen.

10. DIE HAFTUNG DER VERKEHRSTRÄGER

Die Rechtsgrundlagen, Haftungsgrundsätze und –limiten, Reklamationsfristen sowie Verjährungsfristen der einzelnen Verkehrsträger sind in der im Anhang befindlichen Übersicht über die Verkehrsträgerhaftung (Stand 7/08) festgehalten. Die genaue Kenntnis dieser Haftungsübersicht ist für den Transportversicherer von großer Bedeutung. Einerseits dient sie dem Haftungsversicherer zur Erarbeitung eines maßgeschneiderten Versicherungsschutzes, andererseits zeigt sie dem Warentransportversicherer auf, nach welcher Rechtsgrundlage, in welchen Fristen und in welcher Haftungshöhe im Rahmen einer Regressführung Ersatz zu erlangen ist.

Die Haftungen folgender Verkehrsträger sind aufgeführt:

- Spediteur (siehe Kapitel 7.3.)
- Seeschiff
- Binnenschiff national und international
- Eisenbahn national und international
- Frachtführer national und international (siehe Kapitel 7.1.)
- Luftfahrzeug national und international
- Post national und international

11. REGRESSMÖGLICHKEITEN DES WARENTRANSPORT-VERSICHERERS

In vielen Schadenfällen, wo trotz einer Gütertransportversicherung auch der betreffende Verkehrsträger im Rahmen der jeweils gültigen Rechtsgrundlage zu haften hat, jedoch zumeist stark eingeschränkt, das heißt entweder mit einem bestimmten Ersatzwert je beschädigtem oder in Verlust geratenen Kilogramm oder ungeachtet des Gewichtes je nach Ereignis mit einem bestimmten Pauschalbetrag, ergibt sich ein Rückgriffsrecht für den Transportversicherer. Damit der Regressführung des Versicherers auch Erfolg beschieden ist, sind bei äußerlich erkennbaren Schäden bei Übernahme der Sendung zur Abgrenzung des Zeitpunktes des Schadeneintrittes durch den Warenempfänger das Ausmaß und die Art der Beschädigung bzw. bei Verlust die genaue Stückanzahl auf den übernommenen Frachtbriefen schriftlich zu vermerken. Bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden (verdeckten Schäden) ist eine schriftliche Reklamation in den vorgesehenen Fristen erforderlich. Darüber hinaus wird nach Kenntnis des Versicherungsnehmers der betreffende Verkehrsträger für den in seiner Obhut entstandenen und durch ihn verursachten Schaden von ihm schriftlich haftbar gehalten. Mit dieser Haftbarhaltung wird zum Ausdruck gebracht, dass ein Ersatzanspruch gestellt wird.

Nach Befriedigung der Ersatzansprüche des Gütertransportversicherers an seinen Versicherungsnehmer und bei gleichzeitig schriftlicher Abtretung aller Rechte des Versicherungsnehmers aus dem betreffenden Schadenfall an seinen Versicherer wird zusammen mit allen zum Schadennachweis und zur Geltendmachung von Ersatzansprüchen erforderlichen Dokumenten (Frachtdokument im Original, Lieferfaktura, Pack- und Gewichtsliste, Versicherungszertifikat, Havariebericht, etc.) binnen der vorgesehenen Fristenregelungen Regress gegen den schadenverursachenden Verkehrsträger eingeleitet. Durch die rechtlich sehr diffizilen und

umfangreichen nationalen wie auch internationalen Rechtsgrundlagen sind lang dauernde Regressverfahren keine Seltenheit.

Erfolgreich geführte Regresse können eine deutliche Reduktion der Gesamtschadenbelastung der Transportversicherungspolizze nach sich ziehen und je nach Ermessen auch neue Prämienfestlegungen zugunsten des Versicherungsnehmers zur Folge haben.

12. ANHANG

- 12.1. Allgemeine Österreichischen Transportversicherungs-Bedingungen (AÖTB 2007)
- 12.2. Allgemeine Bedingungen für die Kaskoversicherung von Wassersportfahrzeugen
- 12.3. Besondere Bedingungen für die Versicherung von schienengebundenen Fahrzeugen
- 12.4. Besondere Bedingungen für KFZ-Pauschalversicherung von Gütertransporten
- 12.5. Besondere Bedingungen für die Versicherung von Musterkollektionen
- 12.6. Besondere Bedingungen für Reiselagerversicherungen von Schmuckwaren, Uhren und Bijouterien
- 12.7. Besondere Bedingungen für Valorenversicherung
- 12.8. Besondere Bedingungen für die Versicherung von Gütern auf Messen und gewerblichen Ausstellungen
- 12.9. Besondere Bedingungen für die Transportversicherung von Kunstgegenständen und Antiquitäten
- 12.10. Besondere Bedingungen für die Versicherung von Kunstausstellungen
- 12.11. Besondere Bedingungen für die Transportversicherung von Umzugsgut
- 12.12. Besondere Bedingungen zur General-Polizze
- 12.13. Besondere Bedingungen zur Umsatz-Polizze
- 12.14. Bruchklausel für die Transportversicherung von Gütern
- 12.15. Diebstahlklausel für die Transportversicherung von Gütern
- 12.16. Klausel für die Versicherung gebrauchter Maschinen, Apparate, Geräte und Fahrzeuge zum Neuwert im Reparaturfall
- 12.17. Kraftfahrzeug-Klausel
- 12.18. Exportschutzklausel
- 12.19. Importschutzklausel

- 12.20. Klassifikationsklausel
- 12.21. Institute Classification Clause
- 12.22. Institute Cargo Clauses (A)
- 12.23. Institute Cargo Clauses (B)
- 12.24. Institute Cargo Clauses (C)
- 12.25. Institute War Clauses (Cargo)
- 12.26. Institute Strikes Clauses (Cargo)
- 12.27. Institute Cyber Attack Exklusion Clause (CL. 380, 10/11/2003)
- 12.28. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemichal and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (CL. 370, 10/11/2003)
- 12.29. Übersicht über die Verkehrsträgerhaftung (Stand 7/08)
- 12.30. Transportart und geeignete Incoterms-Klauseln 2010

13. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
Abs.	Absatz
AEB	Allgemeine Bedingungen für die Einbruchdiebstahlversicherung
AFB	Allgemeine Bedingungen für die Feuerversicherung
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AÖSp	Allgemeine Österreichische Spediteur-Bedingungen
AÖTB	Allgemeine Österreichische Transportversicherungs-Bedingungen
AWB	Allgemeine Bedingungen für die Leitungswasserversicherung
CIM	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Convention International concernaut le transport de marchandises par chemin de fer)
CMR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (Convention relative au Contract de Transport international de marchandises par route)
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (Convention concerning International Carriage by Rail)
DOC	Document of Compliance
DTV	Deutsche Transport-Versicherung
EBG	Eisenbahnbeförderungsgesetz
ERA	Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive
etc.	ecetera
EU	Europäische Union
FMA	Finanzmarktaufsicht
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.v.

GüBefG	Güterbeförderungsgesetz
HGB	Handelsgesetzbuch
IACS	International Association of Classification Societies
ICC	Institute Cargo Clauses
IMO	International Maritime Organization
INCOTERMS	Internationale Handels-/Lieferklauseln (International Commercial Terms)
ISM	International Safety Management
Jh.	Jahrhundert
KFZ	Kraftfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
Mio	Million
ÖTVV	Österreichischer Transportversicherungs-Verband
PKW	Personenkraftwagen
RVS	Rollfuhrversicherungsschein
SOLAS	Safety of Life at Sea
SVS	Speditionsversicherungsschein
SZR	Sonderziehungsrecht des internationalen Währungsfonds
TIS	Transport-Information-System
u.a.	unter anderem
UGB	Unternehmensgesetzbuch
UNO	United Nations Organisation
v. Chr.	vor Christus
VersStG	Versicherungssteuergesetz
VersVG	Versicherungsvertragsgesetz
VVO	Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
z.B.	zum Beispiel

14. LITERATURVERZEICHNIS

ALLGEMEINE ÖSTERREICHISCHE SPEDITEURBEDINGUNGEN (AÖSP)

Wien: Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Fachverband der Spediteure, Wien 1.1.1990

DORALT W.: Kodex des österreichischen Rechts Steuergesetze, Wien, 34. Auflage, 15.10.2002

EHLERS: Die neuen Güterversicherungsbedingungen 2000 (DTV-Güter 2000), Auszug aus dem Transportrecht, Jänner 2000

ENGE, H. J.: Transportversicherung, 3. Auflage, Wiesbaden 1996

GLÖCKNER H.: Gesetz und Recht, Leitfaden zur CMR, 6. Auflage, Berlin 1985

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE: Incoterms 2010, Köln, November 1999

KRENKEL G.: Transportversicherung versus Speditions-/ Frachtführerhaftung, Wien, Dezember 2002

MAYER CHRISTIAN T.: Einführung in die Transportversicherung, Zöbing, Juni 1999

NZZ FOLIO (Zeitschrift der Neuen Zürcher Zeitung) Walter Günthhardt, Juli 1996

SCHWEIZER BANKGESELLSCHAFT: Handbuch des dokumentären
Außenhandelsgeschäftes, Akkreditive, Dokumentarinkassi, Bankgarantien,
Schweiz, August 1990

VERBAND DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN ÖSTERREICHS (VVO)
Sektion Transport: AÖTB, Wien 2001
Satzung des VVO, Wien Dezember 2000

WIESBAUER B., ZETTLER P.: Transporthaftung, Wien 1990

WITHERBY & CO LTD.: Reference Book of Marine Insurance Clauses,
74th Edition, London, October 2002