

**Josef Traxler**

# **Transport von Gütern – Haftung und Versicherung in der Praxis**

**Praxishandbuch**

**Mit praxisgerechten Erläuterungen,  
Graphiken & Beispielen**



## Vorwort

Meine langjährige Tätigkeit in der Versicherungsbranche wie auch die Sachverständigentätigkeit in der Transport- und Verkehrshaftung haben dazu angeregt, die praktischen Erfahrungen festzuhalten.

Das in der Transportabwicklung zugrunde liegende System von „Haftungsgrundlagen“, deren Anwendung und Auslegung, ist besonders bei Schadenfällen eine besondere Herausforderung und wird entscheidend von den Praxisgegebenheiten geprägt. Die damit zusammenhängenden „Versicherungsfragen“ sind dabei gesondert zu beurteilen. Obwohl der Begriff „Verkehrshaftungsversicherung“ weit verwendet wird, ist zu unterscheiden – wie ist nach Transportrecht die maßgebliche „Haftung“ gegeben und wie ist das Risiko „versichert“ bzw. überhaupt „versicherbar“. Diese Zusammenhänge von „**Haftung und Versicherung bei Transportabwicklungen**“ sollen daher praxisbezogen erläutert werden.

Dieses Buch soll leicht verständlich die wichtigsten **Haftungsgrundlagen** sowie auch die diesbezüglichen **Versicherungsfragen** im Zusammenhang von Transport- und Logistikaufträgen behandeln. Gerade dem Versicherungsaspekt wurde in der bisherigen Fachliteratur wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

Die dargestellten Erfahrungen sollen keine Rechtsberatung ersetzen, vielmehr wird der streng juristischen Betrachtung die „alltägliche Praxis“ gegenübergestellt: Es soll ein Buch für „Transportpraktiker“ sein – ein **Praxisleitfaden**. Essentielle Fragen werden dahingehend erörtert:

- Was tun im Schadenfall?
- Verantwortung der am Transport Beteiligten?
- Was hat der LKW Lenker zu tun, seine Pflichten?
- Was hat eine Verkehrshaftungsversicherung zu beinhalten? etc.

Die aufgegriffenen transportrechtlichen Fragen sind auch beim **Ein- und Verkauf von Versicherungen** zu bewerten. Versicherungslösungen, Marktgegebenheiten und aktuelle Entwicklungen werden aufgezeigt, insbesondere auch die Abgrenzung der **Verkehrshaftungsversicherung** von der **Warentransportversicherung**. Das Buch dient daher auch als praktischer Ratgeber für im Versicherungs- und Vermittlungsbereich tätige Personen, nicht nur in der Transportversicherung (Abgrenzungen zu anderen **Versicherungssparten** werden erläutert).

Die Themenbereiche sollten nicht nur für den Fachmann/für den Risk-Manager im Unternehmen interessant sein, sondern generell für alle operativen Mitarbeiter

– sowohl bei **Speditionen und Frachtunternehmen** (vom **Disponenten** bis zum **Fahrpersonal**), als auch für die **verladende Wirtschaft**.

Generell hervorzuheben ist der praktische Nutzen des Buches **für jeden, der transportiert und transportieren lässt**.

Der Verfasser dankt Freunden, die zu diesem Buch angeregt haben, sowie der Familie für das Verständnis für den damit verbundenen Zeitaufwand.

Besonderer Dank gilt auch dem Verlag, der dieses Buchprojekt ermöglicht hat.

Freistadt, August 2014

*Dr. Josef Traxler*

# Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis .....	XII
Literatur- und Quellenverzeichnis .....	XVI
Stichwortverzeichnis .....	211
<b>1. Transportschäden .....</b>	<b>1</b>
1.1 Typische Sachverhalte, fast alltägliche Schadenereignisse .....	1
1.2 Stichwortartige Sachverhalte, die Haftung nach „grobem Verschulden“ bewirkten .....	3
1.3 Schadensfälle im Zusammenhang „Betrug“/„kriminelle Hintergründe“ .....	5
1.4 Zum Begriff „Transportschaden“ generell/Schadenhöhe/Interessenslage/ Versicherung .....	7
1.5 SVS – Vermögensschäden .....	8
<b>2. Haftung der am Transport Beteiligten .....</b>	<b>9</b>
2.1 Haftungsgrundlagen im Transportgeschäft .....	9
2.1.1 Spedition .....	10
2.1.2 Der Frachtführer .....	11
2.1.3 Der Zwischenspediteur .....	12
2.1.4 Haftung nach den Grundsätzen im „Transportrecht“ .....	12
2.1.5 Internationale Haftungsregime/nationale Auslegung .....	16
2.1.6 Haftungsbeschränkungen als Grundregel; Wegfall möglicher Begrenzungen (Sonderfall Luftfrachtrecht) .....	17
2.1.7 Völkerrechtliche Konventionen – CMR-Geltung in Österreich/national .....	18
2.1.8 Multimodale Transporte – „Roll on Roll off“, „Huckepack-Verkehr“, „kombinierter Verkehr“ .....	23
2.1.9 Logistik(dienstleistungs)verträge im Wandel der Zeit .....	26
2.1.9.1 Abgrenzung beim Schadenersatz .....	26
2.1.9.2 Haupt-/Nebenleistung .....	26
2.1.9.3 Kontraktlogistik .....	28
2.1.10 Der Verkehrsvertrag .....	28
2.2 Sonderthemen zur Transporthaftung in der Praxis .....	29

2.2.1	Innerstaatliches Straßengütertransportrecht/Speditionsrecht – im Gegensatz zur CMR als internationale Konvention .....	29
2.2.2	Der Fixkostenspediteur – Definition und Praxis .....	30
2.2.3	Die AÖSp im Frachtrecht .....	31
2.2.4	Spezialbereiche speditioneller/frächterlicher Tätigkeit .....	32
2.2.4.1	Der Übersiedlungsspediteur.....	32
2.2.4.2	Verzollung .....	33
2.2.4.3	Ausstellung von Spediteur-Frachtdokumenten.....	33
2.2.4.4	Werkverkehr aus dem Blickwinkel der Verkehrshaftung .....	33
2.2.4.5	Lohnfuhrvertrag – Haftung und wie versicherbar? .....	33
2.2.5	Grobes Organisationsverschulden .....	34
2.2.6	Verjährung .....	35
2.2.7	Weisungen .....	38
2.2.8	Lieferfrist/Verlustvermutung .....	40
2.2.9	Beladung – Ladungssicherung .....	41
2.2.10	Der „Mangel am Fahrzeug“ .....	41
2.2.11	Haftung bei Bahntransporten .....	42
2.2.12	Sonderfall: Luftfracht.....	43
2.2.13	AEO (Authorized Economic Operator) = Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter .....	47
2.2.14	Fahrzeugüberstellung „auf eigener Achse“ .....	49
2.2.15	Leutehaftung .....	49
2.2.16	Höhere Gewalt – unabwendbares Ereignis .....	50
2.2.17	Der Frachtbrief.....	51
2.2.18	Der Obhutszeitraum .....	52
2.2.19	Vor-, Zwischen- und Nachlagerungen.....	53
2.2.20	Negative Feststellungsklage.....	54
2.2.21	Wertersatz nach CMR .....	54
2.2.22	Der Begriff „Sonderziehungsrechte“ (SZR, SDR).....	55
2.2.23	Tabelle: Übersicht über die Verkehrsträgerhaftung.....	56
<b>3.</b>	<b>Versicherung der Transportabwicklung, der Transportware, der Haftung</b>	<b>58</b>
3.1	Transportversicherung als „Versicherungssparte“ .....	58

---

3.1.1	Vertragsfreiheit in der Transportversicherung.....	60
3.1.2	Welche „Art“ von Schäden im Transportablauf sind Gegenstand der Transportversicherung? .....	63
3.1.3	Abgrenzungen nach Versicherungssparte.....	65
3.2	Verkehrshaftungsversicherung (VH).....	69
3.2.1	Eigenschaften und Abgrenzungen.....	69
3.2.2	Verkehrshaftung – Warentransportversicherung .....	72
3.2.2.1	Warenwert/Höherer Wert/Besonderes Interesse .....	76
3.2.2.2	„All Risk“ ist nicht immer „All Risk“ .....	77
3.2.2.3	Transport-Betriebsunterbrechung („TBU-Deckung“) – eine „kombinierte“ Vermögensschadenversicherung .	78
3.2.3	Der SVS in Österreich .....	78
3.2.3.1	Möbelspeditionsversicherungsschein (MSVS).....	82
3.2.3.2	Der Rollfuhr-Versicherungsschein RVS .....	85
3.2.3.3	LVS .....	86
3.3	Besonderheiten der Transportversicherung in der Praxis.....	86
3.3.1	Subsidiärversicherung in der Verkehrshaftungsversicherung, Obliegenheiten – alternativ: originäre Fremdfächterdeckung ..	86
3.3.2	Internationale Versicherungsprogramme .....	87
3.3.3	Unterschied: Versicherungssumme – Höchsthaftungssumme („Maximum“) .....	90
3.3.4	Havarie Grosse, politische Risiken .....	92
3.3.5	Abzugsfranchise – Integralfranchise (Selbstbehalt) .....	95
3.3.6	Das „versicherte Interesse“ .....	96
3.3.7	Obliegenheiten .....	98
3.3.8	Repräsentanten .....	101
3.3.9	Mehrfachversicherung.....	101
3.3.10	Transporte kombiniert mit „Lagerung“ – wie/was ist versichert: disponiertes oder transportbedingtes Zwischenlager? .....	102
3.4	Verkehrshaftungsversicherung – Spezialthemen in der Praxis.....	103
3.4.1	Abgestellte Auflieger/bewachte Parkplätze/Diebstahl .....	103
3.4.2	Versicherungsdauer .....	104
3.4.3	Versicherungsbestätigung, Versicherungszertifikat .....	105

3.4.4	Gesetzliche Haftung versus vertragliche Haftung .....	106
3.4.5	Ungeeignetes Beförderungsmittel.....	107
3.4.6	Verpackung, Verladung, Entladung .....	108
3.4.7	Container/Auflieger/WABs .....	109
3.4.8	Regress in der Transportversicherung .....	110
3.4.9	Haftpflichtversicherung – Versicherungs„pflicht“ oder freiwillige Versicherung? .....	111
3.4.10	Spartenübergreifende Versicherungslösungen .....	112
3.4.11	„Standarddeckungen“ – Besonderheiten, „Zusatzdeckungen“	114
3.4.12	Was benötigt der VH-Versicherer im Rahmen der Risikoerhebung?.....	115
3.4.13	Grobes Verschulden .....	117
3.4.14	Kabotage .....	119
3.4.15	Was tun nach einem Schaden? .....	120
3.5	Merkblatt „Anweisung für den Schadenfall“ (Transportschaden) .....	122
<b>4.</b>	<b>Generelle Themen im Zusammenhang von Gütertransporten und deren Versicherung .....</b>	<b>124</b>
4.1	Incoterms .....	124
4.1.1	Gefahrtragung von Verkäufer und Käufer bei Transportschäden .....	126
4.1.2	Neuer Kosten- und Gefahrenübergang bei FOB, CFR und CIF.....	127
4.1.3	Weitere Liefervereinbarungen.....	128
4.1.4	Incoterms und Transportversicherung.....	129
4.2	„Offene“ und „verdeckte“ Transportschäden .....	131
4.3	Risk Management im Unternehmen – eine Versicherungsfrage?.....	132
4.4	Havarie Grosse .....	132
4.5	Die Verantwortung der „LKW-Lenker“ – insbesondere bei Be-/Entladung – Pflichten des LKW-Fahrers .....	133
<b>5.</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>137</b>
5.1	Allgemeine Österreichische Transportversicherungs-Bedingungen (AÖTB 2011).....	137
5.2	CMR – Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route .....	150

---

5.2.1	CMR Frachtbrief – Muster, Checkliste .....	169
5.3.1	Auszug aus den AÖSp.....	171
5.3.2	Speditionsversicherungsschein SVS – Anlage 1 zu §§ 39–42 der AÖSp .....	172
5.3.3	Rollführversicherungsschein (RVS).....	179
5.3.4	Möbelspeditionsversicherungsschein (MSVS) .....	180
5.4	Anhang zur Transportversicherung .....	186
5.4.1	Kriegsklausel/Institute War clause .....	186
5.4.2	Streikklausel.....	187
5.4.3	Klassifikationsklausel.....	188
5.4.4	Importschutzklausel .....	190
5.4.5	Exportschutzklausel .....	190
5.5	Incoterms 2010 Übersichtsgrafik.....	192
<b>6.</b>	<b>Das kleine Transport(versicherungs)lexikon.....</b>	<b>197</b>



# 1. Transportschäden

Bei Transportschäden handelt es sich im Folgenden um Schäden und Sachverhalte, mit denen ein Transportversicherer/eine Verkehrshaftungsversicherung alltäglich konfrontiert ist.

Es sind Szenarien von Transportschäden angesprochen, also während des Transports entstandene Schäden am Transportgut und gegebenenfalls damit zusammenhängende Folgeschäden/Vermögensschäden/Zusatzkosten.

Von Interesse ist die haftungsrechtliche und versicherungstechnische Beurteilung. Grundsätzlich sind es Schadenfälle einer üblichen Speditions- bzw. Transportabwicklung. Einige Fälle verdienen das Attribut „Sonderfälle“ oder auch „Zweifelsfälle“ im Sinn einer nicht eindeutigen **haftungsrechtlichen** bzw. **versicherungsmäßigen** Bewertung.

Auch der „zeitliche“ Aspekt der Beurteilung ist zu beachten, da Schadenfälle in Anbetracht neuer Judikatur bzw. durch Änderung der Rechtslage aktuell anders zu bewerten sein können, als früher (Rechtsprechung alt – neu).

Die Schadenbeispiele sind vom Sachverhalt soweit abstrahiert und verallgemeinert, dass ein Rückschluss auf tatsächlich Betroffene vermieden wird.

Die Fälle sind nicht nur öfter erwähnte sogenannte „Schulbeispiele“, sondern auch aktuelle Begebenheiten. Nur in den Fällen, wo eine effektive Rechtsentscheidung vorliegt, wird die Lösung auch unmittelbar nach der Sachverhaltsdarstellung angedeutet. Fragestellungen zu den einzelnen Fällen sollten sich in Anbetracht der weiteren Ausführungen (insbesondere unter Pkt. 2. und 3.) klären.

Die nachfolgenden Beispiele stammen von diversen Transportversicherern bzw. sind Beispielfälle aus Sachverständigen-/Gutachtertätigkeit.

## 1.1 Typische Sachverhalte, fast alltägliche Schadenereignisse

- Im Zuge eines LKW-Transportes von Hamburg nach Österreich wurden bei Ankunft beschädigte Fässer festgestellt, Öl-Schmiermittel (die transportierte Ware) waren teilweise ausgeronnen bzw. drohten weiter auszurinnen. Die Besonderheit dieses Fall liegt darin, dass das Transportgut eher geringwertige Ware darstellt, demnach der Verlust der Ware selbst der geringere Schaden ist – von Bedeutung sind die zusätzlichen „Aufwendungen“ als Teil des Schadens. Ein typischer Fall, wo der effektive Schaden sich aus mehreren Ersatzansprüchen zusammensetzt: Sachschaden, Vermögensschäden, Zusatzkosten, Aufwendungen (Warenver-

lust, Beseitigung/Entsorgung des ausgelaufenen Öls, Neuabfüllen, Umladung der verbliebenen Ware). Wie immer steht im Hintergrund die zu klärende Frage: Was war schadenursächlich, wer hat den Schaden zu verantworten?

- Ein LKW wurde in Südholland auf einem nicht bewachten Parkplatz abgestellt – Diebstahl eines Teils der Ladung (TV-Geräte, Plane des LKW wurde aufgeschnitten). Unter Berücksichtigung von Ruhezeiten konnte diese Übernachtungspause dem Frachtführer nicht vorgeworfen werden (keine Haftung), da der Auftraggeber/Absender das Angebot, mit zwei Fahrern zu fahren, abgelehnt hat.
- Im Zuge eines Einlagerungsauftrages wurde durch einen „unachtsamen“ Staplerfahrer die Sprinkleranlage in den Lagerräumlichkeiten beschädigt. Durch den dadurch verursachten Wasseraustritt wurde andere eingelagerte Ware vernässt und unbrauchbar – Totalschaden. Schadenersatz ja, da Haftung des Lagerhalters zu bejahen ist. Aus welcher Versicherungssparte ist der Schaden zu ersetzen? Betriebsstättenrisiko?
- Korrosion, mechanische Schäden: In Österreich produzierte Stahlrohre, für einen Kunden in USA, sind per LKW zu einem Zwischenlager in einem europäischen Seehafen transportiert worden. Dort sollten sie eigentlich nur kurze Zeit verbleiben, bis zur Ankunft des gebuchten Seeschiffes. Dann wurde aber vom Käufer die Weisung erteilt, dass die Rohre noch nicht eingebaut werden können und deshalb noch eine Zeit im Verschiffungshafen verbleiben sollten. Aus den ursprünglich ins Auge gefassten wenigen Wochen wurden Monate, zwischenzeitlich mussten die Rohre auf einem anderen Kai umgelagert werden. Dabei sind die Rohre, die trotz Korrosionsschutz und guter Verpackung ausdrücklich trocken gehalten werden sollten, nass geworden.

Als dann mehr als ein Jahr später die Rohre doch noch vom Käufer abgerufen wurden, waren erhebliche Rostschäden festzustellen. Alle Rohre mussten zurück zum Hersteller transportiert und dann repariert werden. Neben der Korrosion sind auch mechanische Beschädigungen entstanden, da die Rohre bei der Umlagerung im Hafen nicht mit der gebotenen Sorgfalt manipuliert wurden.

Auch in diesem Fall kommen mehrere Schadenarten/Sach-Vermögensschäden, Kosten etc. zum Tragen.

- Tiefkühlware: Minus 18°C war die Transport-Vorgabe für die zu transportierenden tiefgekühlten Lebensmittel. Dabei war darauf zu achten, dass die geschlossene Kühlkette nicht nur während des Transportes eingehalten, sondern auch bei Ladevorgängen diese Temperatur nicht überschritten wird.

Im gegenständlichen Fall wurden bei der Ankunft nach einem internationalen Transport aber 5°C als Kerntemperatur der Ware festgestellt. Der Empfänger hat daraufhin die Übernahme der Sendung abgelehnt und das Fleisch wurde zum Absender zurückgesandt.

Bei Lebensmittel, die tiefgekühlt sind, ist eine Temperaturüberschreitung nur in geringem Ausmaß (maximal 3 Grad) und auch nur für einen sehr kurzen Zeitraum zulässig. Die lückenlose Einhaltung der vorgeschriebenen Temperatur muss durch Temperaturprotokolle dokumentiert und nachvollziehbar sein. Der durchführende Frachtführer konnte diese Beweise nicht erbringen.

- Ein Frachtführer hatte den Auftrag zum Transport von Saftkonzentrat in einem Tankauflieger, der Auftrag umfasste auch die Entladung. Später – nachdem schon ein Teil des Konzentrates verarbeitet wurde – stellte sich heraus, dass Konzentrat mit Kokosfett verschmutzt war. Diese Ware ist zuvor mit dem Auflieger transportiert worden. Das schlecht gereinigte Transportmittel war also ursächlich für einen Schaden am flüssigen Transportgut, aber auch für einen Güterfolgeschaden (Produzent, der das Konzentrat verarbeitete, machte Folgeschäden für vergeblich eingesetzte Rohstoffe, Maschinen und Personalkosten geltend).

Die Frage, ob beschränkte Obhutshaftung für den Sachschaden gegeben ist, ob der Frachtführer für den Folgeschaden verantwortlich ist, wird sich im Zuge der weiteren Darstellungen klären.

## **1.2 Stichwortartige Sachverhalte, die Haftung nach „grobem Verschulden“ bewirkten**

Zum Thema „grobes Verschulden“ wird in den weiteren Ausführungen mehrfach Bezug genommen – u.a. Pkt. 2.2.5., 3.4.13.

- Transport einer offensichtlich falsch verladenen Maschine bzw. einer erkennbar unzureichend verpackten Ware;
- Durchfahren von Viadukten, Brückendurchfahrten mit hoch beladenen Fahrzeugen, deren angegebene Dimensionen eigentlich zu „denken“ geben müssten;
- Übernahme von flüssigen und rinfusen Substanzen in unzureichend od. gar nicht gereinigtem Tanklastzug;
- Abstellen von beladenen Fahrzeugen auf unbewachten und nur mit Maschendraht gesichertem Gelände (Italien), auf Parkspur einer Autobahn;
- Übernachten auf ungesicherten und unbeaufsichtigten Autobahnparkplätzen im Ausland;
- (Kurzes) Verlassen eines Fahrzeuges (mit Umzugsgut beladen) auf unbewachtem Parkplatz in Italien;
- Beförderung von „wertvoller“ Ware (nach Polen) mit nur einem Fahrer ohne Begleitperson;

## 1. Transportschäden

---

- Zurücklassen eines Fahrzeuges ohne technische Diebstahlssicherung auf unversperrtem Firmenparkplatz;
- Weiter- oder Losfahren des Lenkers trotz Erkennen gravierender Beladefehler;
- Unbewachte nächtliche Zwischenlagerung auf Betriebsgelände ohne besonderen Schutz gegen Einbrüche (insbesondere bei Vorhandensein mehrerer Schlüsselsel bei mehreren Mitarbeitern);
- Fahrer hat kein Geld, um zu tanken und den Transport fortzusetzen;
- Unterlassen der Verriegelung des Führerhauses zur Hintanhaltung des Eindringens von Räubern bei einer „Ampel auf rot“ in gefährlichen Gegenden;
- Keine Ein -und Ausgangskontrolle bei Umverteilung von Sammelgut, Verlust infolge fehlender oder unzulänglicher Schnittstellenkontrollen;
- Schwere Fahrfehler wie Nichtbeachten von Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen, Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit um mehr als 100%, alkoholisiertes Fahren, übermüdetes Fahren;
- Aushändigung wertvoller Ware an einen unbekanntem Dritten (ohne Identitätsprüfung);
- Sekundenschlaf wegen Nichteinhaltung von Ruhezeiten;
- Mangelnde regelmäßige Kontrolle der Kühltemperatur, wenn die Anzeige im Fahrerhaus erkennbar defekt ist;
- Verladung auf ungeeignetes Fahrzeug.

### Hinweis

Generell: Der Diebstahl eines LKW bzw. die Frage der Bewachung des LKW mündet oft in der Frage, ob die **zumutbare Sorgfalt** angewendet wurde, ob ein **unabwendbares Ereignis** vorliegt (Pkt. 2.2.16), oder auch ein Thema von Höherer Gewalt.

In Pkt. 2.2.5. wird die Haftungssituation in diesem Zusammenhang im Detail dargestellt.

Die österreichische Rechtsprechung ist bei LKW-Diebstählen hinsichtlich der Haftung des Frachtführers sehr streng. So z.B. bei Diebstahl des LKW in Italien, der LKW war zwei Stunden ohne Aufsicht abgestellt – in allen derartigen Fällen hätte der Frachtführer nicht die äußerst mögliche und zumutbare Sorgfalt angewandt, Diebstähle von Fahrzeugen sind nicht außergewöhnlich. Hinsichtlich dieser Sorgfalt im Zusammenhang „Bewachung des abgestellten LKW“ gibt es zahlreiche Gerichtsentscheidungen (u.a. OGH 29.6.1983, 1 Ob 676/83, JBl 1984, 152, TranspR 1983, 138).