

Transportver(un)sicherung

Täglich werden weltweit Tonnen von Waren rund um den Globus transportiert. Wetter, Streiks, gewaltsame Konflikte, Unfälle oder auch Ungeschicklichkeit beim Be- und Entladen führen jährlich zu Schäden in Millionenhöhe. Versicherungsmöglichkeiten gibt es so viele wie Risiken – aber welche ist die richtige?

Laut Versicherungsverband Österreich wurden im Jahr 2013 im Rahmen der Transportversicherung 131 Millionen Euro an Leistungen ausbezahlt. Das entspricht etwa einem Promille des Wertes sämtlicher Importe desselben Jahres. Nicht erwähnt wird, wie hoch jene Schäden waren, die nicht oder nur teilweise gedeckt waren. Fakt ist, dass der Verlust einer wertvollen Ladung (egal wodurch) ein kleines Unternehmen in seiner Existenz gefährden kann. Um das zu verhindern, gibt es Versicherungen. Üblicherweise gilt lt. AÖSp die Verschuldenshaftung, dem Schadenverursacher muss also das Verschulden nachgewiesen werden, um den Schaden ersetzt zu bekommen. Zudem gelten je nach Transportmittel unterschiedliche, im jeweiligen Gesetz (z.B. UGB) geregelte, Höchsthaftungsgrenzen, die oft weit unter dem tatsächlichen Warenwert liegen. Strittige Schadensfälle können zusätzlich hohe Kosten verursachen, beispielsweise für Sachverständige. Manche Schäden sind durch die Gesetze überhaupt nicht abgedeckt.

Auf Nummer Sicher

Will man von der Haftung des Spediteurs unabhängig sein und die Höchsthaftung auf den tatsächlichen Warenwert ausdehnen, empfiehlt sich eine eigene Transportversicherung. Hier gibt es drei Varianten: eine Einzelabdeckung für einen Transport, eine projektbasierte Abdeckung für mehrere zusammenhängende Transporte oder eine Umsatzpolizze, die sämtliche Transporte innerhalb der Leistungsperiode



(z.B. 1 Jahr) abdeckt und deren Prämie vom Unternehmensumsatz abhängt. Vorteil: das Verschulden muss nicht nachgewiesen werden! Grundlage der Transportversicherung sind in Österreich für gewöhnlich die AÖTB (Allgemeinen österreichischen Transportbedingungen), sonst die internationalen ICC (Institute Cargo Clauses), wodurch der Deckungsumfang festgelegt wird. Ein Irrglaube ist, dass durch den SVS (Speditionsversicherungsschein) sämtliche Transportrisiken gedeckt sind, denn hier gilt eine beschränkte Haftpflicht. So sind beispielsweise Schäden durch Krieg, Aufruhr, Streik, Plünderung und Kernenergie ausgeschlossen – ein Blick in die Tageszeitung zeigt aber, wie aktuell diese Themen gerade im internationalen Verkehr sind.

Drei Varianten

So individuell wie die Unternehmen und ihr Transportbedarf sind auch die Transportversicherungen. Vor Transportbeginn sollte jeder Transport dem Versicherer gemeldet werden, oft ist

bei Einzelpolizzen eine „Deckungsbestätigung“ nötig – was allerdings bei unvorhergesehenen Transporten, beispielsweise am Freitagnachmittag, oft schwer realisierbar ist. Besser scheint hier die Projektpolizze, bei der ab Start eines Projektes sämtliche Einzeltransporte in Deckung genommen werden. Das gilt beispielsweise für mehrere Teillieferungen einer großen Bestellung – es werden im Vorfeld schon alle Eckdaten (z.B. Anzahl der Einfahrten, Dauer usw.) festgehalten – die Einzelanmeldung fällt weg. Vielversender könnten mit einer Umsatzpolizze gut bedient sein. Hierbei handelt es sich um eine pauschale Versicherung sämtlicher Waren, die innerhalb eines festgelegten Zeitraumes versendet werden, ohne dass die einzelnen Transporte angemeldet werden müssen. Nebenbereiche können hier gut mitversichert werden, wie etwa Incoterms-Klauseln. Der administrative Aufwand fällt weg – aber ob man damit prämientechnisch am billigsten fährt, muss am Ende jeder selbst entscheiden. (AG)

Tod im Lager muss nicht sein

Vor kurzem gab es in einem Baumarkt ein Todesopfer, als ein Hubwagen umkippte. In Lägern kommt es immer wieder zu Unfällen mit Staplern, die zum Glück nicht immer blutig, aber dafür kostspielig und mit Ärger enden. Schäden an Regalen stehen mancherorts an der Tagesordnung. Doch warum?



Die Antwort ist einfach: menschliches Versagen. Egal ob fehlende Ausbildung oder fehlende Sensibilisierung, beim Auftreten von Arbeitsunfällen ist rasches Handeln gefragt, ehe es zum Schlimmsten kommt. „Wir führen kontinuierlich praxisnahe Schulungen durch, um den Mitarbeitern zu zeigen, worauf sie aufpassen müssen. Dazu gehören neben den Präventivmaßnahmen natürlich auch Notfallmaßnahmen, beispielsweise was zu tun ist, wenn ein Chemikalienbehälter leckt“, erklärt Karl Kolarik, Niederlassungsleiter am Standort Hafen Freudenau der Schenker & Co AG.

Wichtig sei es auch, den Mitarbeitern die Angst zu nehmen, Beschädigungen am Fahrzeug oder der Anlage zu melden. Dies diene nicht nur dem eigenen Schutz, sondern auch dem der Kollegen. „Wenn jemand im Büro arbeitet und beim Computer funktioniert etwas nicht, wird es ohne zu zögern gemeldet. Aber im gewerblichen Bereich ist das ein großes Problem“, weiß der Logistics Service Spezialist. Eine gute Idee wären hier anonyme Zettelboxen, wo Hinweise einge-

worfen werden können. Bei Schenker sollen beispielsweise praktische Übungen und Filme, aber auch „So-nicht-Fotos“ zeigen, wie sich Fehler vermeiden lassen. Kolarik: „Wir haben mit der AUVA gemeinsam ein Programm mit Einzel- und Gruppengesprächen durchgeführt, das hat die Anzahl der Arbeitsunfälle deutlich gesenkt.“ Zusätzlich wurde an allen Hauptwegen und den Regalstehern ein Anfahrtschutz montiert. Eine gute Idee ist eine EDV-Unterstützung im Gefahrgutlager, damit keine Verwechslungen beim Lagerplatz passieren. Aber das Wichtigste sei die Vernunft des Einzelnen. „Was nützt die beste Schutzkleidung, wenn sie nicht getragen wird?“, bringt Kolarik es auf den Punkt.

Daher setzt er weiter auf Schulung. Auch den gewerblichen Mitarbeitern wird der Zugang zur Weiterbildung und Höherqualifikation erleichtert, nicht nur in puncto Staplerfahrersicherheitstraining. Damit auch wirklich jedem klar wird, dass das Fahren mit hoch gehobener Last, das schnelle Kreuzen von Knotenpunkten oder gar ein Wettrennen keine guten Ideen sind. (AG)