

...MIT UNS BEWEGT
SICH WAS!



WIASS aktuell

Informationen für Kunden und Geschäftsfreunde

Werkverkehr-/Autoinhaltsversicherung Ein Risiko, das man nicht unterschätzen sollte!

TOP-NEWS AUSGABE 2/13

- > Werkverkehr-/Autoinhaltsversicherung
- > Viele fordern eine Pflichtversicherung gegen Elementarschäden
- > Wichtig: Reform des Seehandelsrechts

WEITERER INHALT

- > Die Saison geht los ...
Aushilfszeit = Schadenzeit
- > Oldtimer – Liebhaberfahrzeug oder Wertanlage

Liebe Leserinnen und Leser,

pünktlich zur Urlaubssaison begrüße ich Sie zur Sommerausgabe unseres WIASS aktuell!

Ein aufregendes und für viele Menschen zum Teil auch dramatisches Halbjahr liegt bereits hinter uns. Spätestens die neuen Flutkatastrophen haben gezeigt, dass es in unserer immer egozentrischer werdenden Welt doch noch Zusammenhalt und Solidarität gibt. Der Einsatz der vielen Hilfskräfte kann nicht hoch genug bewertet werden. Es ist aber auch wieder bewusst geworden, wie wichtig ein ausreichender Versicherungsschutz ist. Neben weiteren interessanten und wissenswerten Artikeln können Sie auch zu diesem Thema in unserem Newsletter nachlesen.

Ich wünsche Ihnen noch sonnige Sommertage und eine erholsame Urlaubszeit!

Herzlichst!
Ihr Robert Ostermann
Vorstand



P.M. Die Fahrzeuge im Werkverkehr sind bestens versichert! Aber wie sieht es mit der Ladung aus? Was ist mit den Waren und Werkzeugen, die sich im bzw. auf dem Fahrzeug befinden? Wer kommt für den Schaden auf, wenn die Ladung bei einem Unfall beschädigt wird?

Auch auf der Ladefläche bzw. im Innenraum des Fahrzeugs befinden sich Unternehmenswerte, die geschützt werden sollten.

Sie als Unternehmer tragen das Risiko, wenn beispielsweise Ihre Ladung auf den Transportwegen durch Unfall, Feuer, Explosion, höhere Gewalt (z. B. Blitzes), Einbruchdiebstahl oder Raub beschädigt wird oder verloren geht.

Beladene Fahrzeuge werden häufig gerade wegen ihrer Ladung gestohlen. Solche Diebstähle sind auch in Deutschland keine Einzelfälle.

Selbst Schäden, die beim Be- und Entladen entstehen, können über diese Versicherung reguliert werden.

Die Voraussetzung für den Abschluss einer Werkverkehrsversicherung:

Es muss ein Warentransport mit dem eigenen Fahrzeug und mit eigenen Fahrern erfolgen und die Ware muss zu unternehmerischen Zwecken befördert werden.

Wir bieten Ihnen aus einer Vielzahl von verschiedenen Deckungskonzepten den passenden Versicherungsschutz. Sprechen Sie uns an. Wir erstellen Ihnen gerne ein individuelles Angebot.

Schadenbeispiele aus der Praxis

Einbruchdiebstahl

Während der Mittagspause wird ein Montagefahrzeug verschlossen abgestellt. Als der Handwerker wiederkommt, ist das Fahrzeug aufgebrochen und die komplette Werkzeugausstattung gestohlen.

Hier leistet der Versicherer nur in der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Um auch während der Nachtzeit Versicherungsschutz zu gewährleisten,

ten, muss das beladene, verschlossene Kraftfahrzeug zum Zeitpunkt, in dem der Schadenfall eintritt, in einer abgeschlossenen Garage, auf einem bewachten Parkplatz oder auf einem umfriedeten Grundstück abgestellt sein.



Brandschaden

Das Fahrzeug eines Treppenmonteurs brannte komplett aus. Die im Wagen befindliche Treppe wurde in Höhe der Einkaufsrechnung reguliert. Der verbrannte Werkzeugkoffer mit den darin befindlichen Werkzeugen wurde vom Versicherer in Höhe des Zeitwerts ersetzt.



Transportmittelunfall

Ein Getränketransporter ist durch Spurrillen von der Fahrbahn abgekommen und auf den unbefestigten Seitenstreifen gefahren. Die Ladung ist Totalschaden.





Viele fordern eine Pflichtversicherung gegen Elementarschäden

T.R. Der Ruf nach einer Pflichtversicherung gegen Elementarschäden wurde nach dem Jahrhunderthochwasser wieder laut. Aber macht eine Pflichtversicherung Sinn oder ist das nur ein weiterer Eingriff in die Vertragsfreiheit? Ob Befürworter oder Kritiker einer Pflichtversicherung: Alle wollen, dass die Versicherungsdichte bei der Elementarschadenversicherung erhöht wird.

Die Einführung einer Pflicht zur Elementarschadenversicherung scheint sich angesichts der aktuellen Hochwasserkatastrophe aufzudrängen. Auf der anderen Seite wäre dies ein Eingriff in die Vertragsfreiheit in einem funktionierenden Markt. Er wäre auch systemfremd, da es bei den Pflichtversicherungen in Deutschland um die Abdeckung von Schäden Dritter, wie in der Kfz-Pflichtversicherung, geht, nicht um die Abdeckung des Eigenschadens. Gegenwärtig sind nur ein Drittel aller Wohnhäuser gegen Elementarschäden versichert. Nicht versicherbar sind nur Häuser in der höchsten Gefährdungskategorie 4 des von den Sachversicherern benutzten Zonierungsmodells „ZÜRS“. Diese soll aber nur 1 % bis 3 % des Gesamtbestandes ausmachen. Mit anderen Worten: Fast alle Hauseigentümer können sich gegen Elementarschäden versichern. Ob sich durch die letzten Naturereignisse die Gefährdungsklassen verändern, ist derzeit nicht bekannt.

Auch in der alten BRD existierte bis zur Regulierung des Versicherungsmarktes im Jahr 1994 eine Pflichtversicherung, und zwar in Baden-Württemberg und Hamburg. Eine „richtige“ Pflichtversicherung wäre allerdings absurd. Wie soll deren Einhaltung überprüft werden? Sollen Ordnungsämter oder Polizei überprüfen, ob jeder eine Elementarschadenversicherung abgeschlossen hat und wie werden Verstöße verfolgt?

Denkbar wäre eine Übernahme des Schweizer Modells. Dort ist in Art. 33 des Versicherungsaufsichtsgesetzes geregelt, dass Feuerversicherungsverträge nur mit eingeschlossener Elementarschadenversicherung vom Versicherer angeboten werden dürfen. Ferner müssen der Deckungsumfang und der Prämientarif einheitlich sein. Es gibt dort aber keinen Zwang für den Versicherungsnehmer, eine Gebäudeversicherung abzuschließen.

Welche Schäden müsste eine Pflichtversicherung abdecken und wäre sie überhaupt bezahlbar?

Eine „Pflichtversicherung“ würde dieselben Gefahren abdecken wie die gegenwärtig bestehende „freiwillige“ Elementarschadenversicherung, also neben Überschwemmung und witterungsbedingtem Rückstau z. B. auch Erdbeben, Schneedruck oder Erdbeben. Gegenwärtig sind die Kosten für eine Elementarschadendeckung recht gering. Bei einer „Pflichtversicherung“ wären natürlich alle Gebäude zu versichern, also auch die eher nicht gefährdeten. Dies hat zur Folge, dass ein Großteil der Versicherungsnehmer mit ihren Prämien dann die wenigen Versicherungsnehmer in den hochgefährdeten Gebieten „subventionieren“. Auch dies spricht gegen eine Pflichtversicherung.

Wie könnte eine Alternative aussehen?

Das Allerwichtigste ist, die Versicherungsdichte bei der Elementarschadenversicherung, und zwar ganz deutlich, zu erhöhen. Es ist leider immer noch nicht im Bewusstsein vieler Gebäudeeigentümer verankert, dass eine Elementarschadenversicherung genauso wichtig ist wie eine Feuerversicherung. Bei den wenigen nicht versicherbaren Gebäuden in der höchsten Gefährdungslage sollten die Versicherer nicht pauschal eine Elementarschadendeckung verweigern, sondern versuchen, individuelle Lösungen zu finden, wie z. B. höherer Selbstbehalt oder Vereinbarung von vertraglichen Sicherungsobliegenheiten.



Die Elementarschadenversicherung schützt vor Naturgefahren, wie Überschwemmung/Starkregen, Hochwasser, Erdbeben, Erdsenkung, Schneedruck und Lawinen/Erdrutsch. Immer mehr Versicherer bieten die Hausrat- und Wohngebäudeversicherung inklusive der Elementarschadenversicherung an.



Bei den selbst dann nicht versicherbaren Häusern stellt sich bei allem persönlichen Leid die Frage: Macht es wirklich Sinn, diese extrem gefährdeten Häuser nach jeder Flut auf Kosten des Versicherers und damit der Versicherungsgemeinschaft an derselben Stelle und ohne zusätzliche Schutzvorkehrungen wieder aufzubauen? Bei der gegenwärtigen Diskussion kommt oftmals die Prävention zu kurz, und zwar sowohl beim einzelnen Hauseigentümer als auch beim staatlichen Hochwasserschutz.

Wird die Pflicht kommen?

Nach der Flut des Jahres 2002 gab es intensive Überlegungen zur Einführung einer Elementarschadenpflichtversicherung. Zwei Jahre später wurde diese verworfen. Grund sollen verfassungs- und europarechtliche Bedenken gewesen sein, aber wohl in erster Linie, dass die Frage einer staatlichen Absicherung in Form einer Staatsgarantie nicht geklärt werden konnte. Eine Elementarschadenversicherung als Vollversicherung wird sich ohne - zumindest mittelbare - staatliche Unterstützung wohl nicht realisieren lassen.

Aufgrund der Naturereignisse der letzten Jahre empfehlen wir Ihnen die Versicherung gegen Elementarereignisse. In der Vergangenheit wurden häufig nur Gebäude- und Inventar gegen Elementarschäden versichert, wenn ein potentielles Risiko vorlag. Die Geschehnisse der letzten Monate haben gezeigt, dass in großem Maße auch vorher nicht gefährdete Gebiete von derartigen Ereignissen getroffen werden können.

Gerne prüfen wir für Sie, ob eine Elementarschadenabsicherung für Ihre Objekte möglich ist.



Wichtig: Reform des Seehandelsrechts



C.M. Wie man bereits verfolgen konnte, wurde zwischenzeitlich seitens des Gesetzgebers die Reform des Seehandelsrechts beschlossen. Im bedeutend geringeren Umfang erfolgen zeitgleich auch Änderungen im Landfrachtrecht.

In Kraft getreten sind sämtliche Neuerungen am 25.04.2013. Die neuen gesetzlichen Regelungen finden somit auf alle ab diesem Zeitpunkt geschlossenen Verkehrsverträge Anwendung.

Zu den Änderungen gehört auch, dass der bislang im Seehandelsrecht bestehende und international übliche Ausschluss für Schäden durch Feuer und nautisches Verschulden seitens des Gesetzgebers nicht mehr berücksichtigt wurde. Die Haftung nach den deutschen gesetzlichen Bestimmungen ist somit weitreichender als die Haftung der nach internationalen Haftungsbestimmungen tätigen Verfrachter.

Der Gesetzgeber räumt die Möglichkeit ein, die genannten Haftungsausschlüsse im Rahmen Allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB) ebenfalls mit dem Auftraggeber zu vereinbaren. *Von dieser Möglichkeit sollte unbedingt Gebrauch gemacht werden, da übliche Bedingungen der Reedereien diesen Ausschluss, z. B. nach den Haager Regeln, weiterhin vorsehen und sich somit eine Haftungsdifferenz ergibt.*

Eine entsprechende Überarbeitung allgemein üblicher Geschäftsbedingungen, wie z. B. den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen ADSp, ist durch die Verbände noch nicht erfolgt. Diese stellen jedoch bereits Empfehlungen zur Verfügung, wie der Hinweistext in den Geschäftsbedingungen um die erforderlichen Ausschlüsse ergänzt werden kann.

Die unverbindliche Empfehlung des DSLV (Deutscher Speditions- und Logistikverband) lautet z. B. wie folgt (Neuerungen unterstrichen):

„Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, jeweils neuester Fassung. Diese beschränken in Ziffer 23 ADSp die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach § 431 HGB für Schäden im expeditionellen Gewahrsam auf 5,- Euro/kg, bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung auf 2 SZR/kg sowie ferner je Schadenfall bzw. -ereignis auf 1 Mio. bzw. 2 Mio. Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Ergänzend wird vereinbart, dass (1) Ziffer 27 ADSp weder die Haftung des Spediteurs noch die Zurechnung des Verschuldens von Leuten und sonstigen Dritten abweichend von gesetzlichen Vorschriften wie § 507 HGB, Art. 25 MÜ, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI zu Gunsten des Auftraggebers erweitert, (2) der Spediteur als Verfrachter in den in § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB aufgeführten Fällen des nautischen Verschuldens oder Feuers an Bord nur für eigenes Verschulden haftet und (3) der Spediteur als Frachtführer im Sinne der CMNI unter den in Art. 25 Abs. 2 CMNI genannten Voraussetzungen nicht für nautisches Verschulden, Feuer an Bord oder Mängel des Schiffes haftet.“

In englischer Sprache:

„We operate exclusively in accordance with the latest version of the Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen - ADSp - (German Freight Forwarders' General Terms and Conditions). These limit in clause 23 ADSp the legal liability for damage to goods in case of damage to goods whilst in the care of a forwarder to € 5/kg, in accordance with Art. 431 of the German Commercial Code (HGB); in case of multimodal transports including sea transport to 2 SDR/kg. In addition the liability is limited to € 1 Million per damage respectively to € 2 Million per event or 2 SDR/kg whichever is the greater. The parties agree subsidiary, that (1) clause 27 ADSp does neither extend the liability nor the responsibility of the forwarder for agents, servants, employees or crewmembers beyond legal regulations as Art. 507 HGB, Art. 25 MC, Art. 36 CIM, Art. 20, 21 CMNI for the benefit of the principal, (2) the freight forwarder as a sea carrier is only liable for fault of his own part in case of risks provided in Art. 512

paragraph 2 no. 1 HGB such as default in navigation of the ship or fire on board and the freight forwarder as a carrier defined in CMNI is relieved of liability in compliance with the requirements provided in Art. 25 paragraph 2 CMNI such as default in navigation of the ship, fire on board or defects of vessel.“

Der Gesetzgeber schreibt zwar eine drucktechnische Hervorhebung der Haftungsbeträge nicht mehr vor, setzt jedoch voraus, dass auf diese „in geeigneter Weise“ hingewiesen wird.

Um ganz auf der sicheren Seite zu stehen, kann es jedoch auch sinnvoll sein, sich mit den betreffenden Kunden konkret über das Fortbestehen der bisherigen Haftungsausschlüsse für Schäden durch Feuer und nautisches Verschulden zu verständigen und dies entsprechend zu dokumentieren.

Im Zusammenhang mit Seefrachtverträgen besteht somit Handlungsbedarf, damit der Spediteur durch die Gesetzesänderung nicht in eine weitreichendere Haftung gerät als international üblich und im Schadenfall gegenüber dem Verfrachter regressierbar.

Um Haftungs Nachteile zu vermeiden, bitten wir Sie, sich entsprechend zu informieren und insbesondere auch die mit Ihren Auftraggebern getroffenen Haftungsvereinbarungen zu überprüfen und durch entsprechende Ergänzungen hinsichtlich der Ausschlüsse anzupassen. Dies schließt entsprechende Hinweise in den von Ihnen verwendeten Geschäftsdokumenten mit ein. Gegebenenfalls wurden Sie zu dem Thema bereits auch von Ihrem Verband angeschrieben. Details zu den Änderungen entnehmen Sie bitte auch den entsprechenden Gesetzestexten.

Sollten noch Fragen zu Ihrem Versicherungsschutz bestehen, so beantworten wir diese gern. Bitte lassen Sie uns im Bedarfsfall eine Nachricht zukommen, damit Ihre Fragen kurzfristig geklärt werden können.



Die Saison geht los ... Aushilfszeit = Schadenzeit

Oldtimer – Liebhaberfahrzeug oder Wertanlage

Sie irren, wenn Sie denken, dass sich die meisten Unfälle im Winter ereignen. Tendenziell passieren im Sommer die meisten Schäden, was sicher nicht nur, aber eben auch auf den Einsatz von Aushilfsfahrern zurück zu führen ist.

Der Fuhrunternehmer B. Hörnling ...

... machte im letzten Jahr keine gute Erfahrung mit einem Aushilfsfahrer. „Zwei Fahrer waren im verdienten Urlaub, was wir mit eigenem Personal auch zu Spitzenzeiten noch abdecken können. Als jedoch noch ein weiterer Fahrer krankheitsbedingt ausfiel, besorgte ich mir binnen weniger Stunden einen Aushilfsfahrer. Es blieb keine Zeit ihn einzuweisen, ich vertraute seiner Aussage, er verfüge über genügend Erfahrung.“

Vier Tage später hat Hörnling den Fahrer vom Hof gejagt: Zwei Unfälle, Verspätungen und Ärger mit der Polizei, dazu verärgerte Kundschaft, die sich über das Auftreten des Fahrers beschwerte.

Es muss anders gehen ...

B. Hörnling hat sich für diesen Sommer etwas vorgenommen: „Es ist einfach so, wenn man nichts investiert, bekommt man auch nichts zurück. Ich konnte den Aushilfsfahrer nicht für alles verantwortlich machen. Ich denke, ich

hätte mir vorher auch die Zeit nehmen und ihn richtig einweisen müssen. So aber hatte ich verärgerte Kundschaft, Standzeiten durch Reparaturen und eine Beitragserhöhung meiner Versicherung!“

Aushilfen – was sollten/könnten Sie besprechen?

- kurze Einführung in die Philosophie des Unternehmens
- Erwartungen von Kunden, Hinweis bei sensiblen Kunden
- Auftritt beim Kunden/Versender/Empfänger
- Einführung in das Fahrzeug, ggf. mit Rangier-, Ab- und Aufsattel- oder Umbrücktraining
- Notfallplan bei Panne oder Unfall
- Benennung eines festen Ansprechpartners in Ihrem Unternehmen bei Problemen

Sie wissen am besten, was Sie mit Ihren Aushilfsfahrern besprechen müssen. Es gilt, die Aushilfsfahrer für den kurzfristigen Einsatz in Ihrem Unternehmen zu motivieren und zu begeistern.

Gerne stehen wir für Tipps zur Verfügung – B. Hörnling hat seine Checkliste schon fertig!



T.A. Die Begeisterung für historische und klassische Fahrzeuge nimmt in Deutschland stetig zu. Die Palette der Oldtimer reicht vom ersten Auto Gottlieb Daimlers aus dem vorletzten Jahrhundert bis zum VW Käfer. Neben der optischen Faszination verbinden viele Menschen einen Oldtimer mit Erinnerungen an die eigene Jugend.

Derzeit sind rund 600.000 Oldtimer amtlich registriert, die älter als 30 Jahre sind. Und jährlich wachsen weitere Fahrzeuge in das Veteranenalter hinein.

Aber nicht nur der besondere Charme und Flair bewegen zum Kauf eines Oldtimers. Da bei zahlreichen Modellen der Wert rapide steigt, rücken viele historische Fahrzeuge auch als Wertanlage in den Fokus.

Neben der Hege und Pflege alt gedienter Fahrzeuge ist eine spezielle Oldtimerversicherung unabdingbar, da hier Ihr „Liebling“ zum aktuellen Marktwert incl. einer Vorsorgeversicherung bei Wertsteigerung abgesichert werden kann. Ein spezielles Oldtimer-Gutachten gibt hier Aufschluss über Zustand und den aktuellen Marktwert.

Das Team unserer Kfz-Abteilung erstellt Ihnen gerne ein individuelles Angebot für Ihren Oldtimer. Wir freuen uns auf Ihren Anruf unter der **Tel.-Nr.: 09621 4930-0.**

IMPRESSUM

Herausgeber:

Wirtschafts-Assekuranz-Makler AG
Fuggerstr. 41 | 92224 Amberg
Tel.: 09621 4930-0
amb@wiass.com | www.wiass.com

Vorstand:

Robert Ostermann (Vorsitzender)
Karsten Füssel

Aufsichtsratsvorsitzender:

Jürgen Küspert

Amtsgericht Amberg: HRB 4059

Statusbezogene Vermittlerangaben nach § 11 Versicherungsvermittlerverordnung

Status:

Zugelassener Versicherungsmakler mit Erlaubnis
nach § 34d Abs. 1 GewO

Registrierung:

Registrierungsnummer: D-9MVP-06AY0-38

Vermittlerregister (DIHK):

Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. |
Breite Straße 29 | 10178 Berlin

Wichtiger Hinweis:

Trotz sorgfältiger Prüfung der Informationen kann eine Garantie für die Richtigkeit nicht übernommen werden. Nachdruck – auch auszugsweise – oder eine Vervielfältigung der Artikel über Print-, elektronische oder andere Medien nur mit schriftlicher Genehmigung. Informationen und Preise ohne Gewähr.

Texte:

Wenn nicht anders angegeben WIASS AG