

# Weiterbildungsprüfungen der Industrie- und Handelskammern

**Prüfung:**                      **Geprüfte/-r Versicherungsfachwirt/-in**

**Themenbereich:**            **Transportversicherung, Sonderzweige und**  
(§ 6 Abs. 18)                    **Verkehrshaftungsversicherung**

**Lösungshinweise:**        **23. April 2008**

**Hinweise für den Korrektor:**

- Die folgenden Lösungen sind lediglich Lösungshinweise und keine Musterlösungen.
- Sie sollen nur den Rahmen der zu erwartenden Prüfungsleistung abstecken.
- Der Korrektor ist durch die hier aufgeführten Lösungshinweise in seinem Bewertungsspielraum nicht eingeengt.
- Bei Aufgaben, die eine Aufzählung von n-Fakten zur Lösung erfordern, werden nur die ersten n-Fakten gewertet. Alle darüber hinausgehenden Aufzählungen werden gestrichen.
- Bei Berechnungen sollen Folgefehler berücksichtigt werden und somit nicht zum Punktabzug führen.

Die Vervielfältigung, Verbreitung oder öffentliche Wiedergabe der Publikation [der Prüfungssätze] ist nicht gestattet (§§ 53, 54 UrhG) und strafbar (§ 106 UrhG). Im Fall der Zuwiderhandlung wird Strafantrag gestellt.

Der leichten Lesbarkeit wegen geben wir in den Aufgaben/Texten der männlichen Form den Vorzug. Mit diesem einfacheren sprachlichen Ausdruck sind selbstverständlich immer Männer und Frauen gemeint.

Die Aufgaben mit Lösungsvorschlägen können von den Industrie- und Handelskammern oder Dritten nach einer Frist von sechs Monaten direkt bestellt werden bei:

**W. Bertelsmann Verlag GmbH & Co. KG, Service-Center DIHK,  
Postfach 10 06 33, 33506 Bielefeld  
Tel.: 0521/91101-16, Fax: 0521/91101-19, E-Mail: service@wbv.de**

**IHK ■ Die Weiterbildung**

## Aufgabe 2

In den DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für Frachtführer, Spedition und Lagerhalter ist bei „qualifiziertem Verschulden“ eine Begrenzung der Versicherungsleistung vorgesehen.

- a) Erläutern Sie den Begriff „qualifiziertes Verschulden“. (5 Punkte)
- b) Erläutern Sie die Begriffe (10 Punkte)
- Leichtfertigkeit,
  - Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintritt,
  - grobes Organisationsverschulden.
- c) Arbeiten Sie heraus, weshalb viele Versicherer üblicherweise die Leistung bei qualifiziertem Verschulden begrenzen. (5 Punkte)

### Lösungshinweise Aufgabe 2

(Lz./Tax.: 10/3, 12/3)

**20 Punkte**

- a) Beim qualifizierten Verschulden wird der Schaden durch den Versicherungsnehmer, seine gesetzlichen Vertreter oder seine leitenden Angestellten durch Leichtfertigkeit und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit entstehen wird, herbeigeführt bzw. durch Kardinalspflichtverletzung oder durch grobes Organisationsverschulden verursacht.

**(5 Punkte)**

- b) – Leichtfertigkeit:
- wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonderem Maße außer Acht lässt
  - wer mindestens grob fahrlässig seine Pflichten verletzt
  - wer grundlegende „auf der Hand liegende“ Sorgfaltspflichten schwer verletzt
  - wer nahe liegende Überlegungen nicht anstellt
  - wer Bedenken, die sich jedem aufdrängen müssen, zurückstellt
  - wer nach dem Motto handelt „es wird schon gut gehen“
- Bewusstsein:
- wer sich in etwa der Wahrscheinlichkeit des Schadens bewusst ist
  - wer aufdrängende Möglichkeiten eines Schadens nicht wahrnimmt und sich damit der Wahrheit verschlossen hat
  - wer sein eigenes System nicht mit ausreichendem Schutz versieht (Schnittstellen)
- grobes Organisationsverschulden:
- ist ein genereller struktureller Mangel des Betriebes in der Erfüllung kardinaler Pflichten (z. B. ungenügende Schnittstellenkontrolle, Betriebsabläufe, Objektsicherung, Auswahl der Leute)
  - Strukturelle Mängel werden dem Versicherungsnehmer angelastet.

**(10 Punkte)**

**Hinweis für den Korrektor:** Die Aufzählung der Punkte ist nicht abschließend, es ist erforderlich, dass der Prüfungsteilnehmer den Zusammenhang sinngemäß darlegt.

- c) Auf der Basis von Speditions-, Lager- und/oder Frachtverträgen gelten gesetzliche und/oder vertragliche Grundlagen/Vereinbarungen, die Haftungsgrenzen im Schadensfall vorsehen. Bei qualifiziertem Verschulden gelten diese Haftungsgrenzen nicht (Ausnahme: Montrealer Übereinkommen), sodass eine unbegrenzte Haftung gegeben ist. Um das Risiko kalkulierbar zu machen, vereinbart der Haftungsversicherer eine Höchstgrenze der Entschädigungsleistung mit seinem Versicherungsnehmer.

(5 Punkte)

## Aufgabe 4

Kunden und Makler verlangen heute bei laufenden Transportversicherungspolice sehr häufig die Form der Umsatzpolice, um sich die einzelne oder summarische Deklaration der Einzelrisiken (z. B. Importe, Exporte, Zwischentransporte, Länderrelationen) zu sparen und somit den Verwaltungsaufwand zu minimieren.

- a) Zeigen Sie auf, wie Umsatzprämien zu kalkulieren sind. (5 Punkte)
- b) Erläutern Sie, warum die Annahme, bei Umsatzprämien die Einzelrisiken nicht oder nur einmal ermitteln zu müssen, sowohl aus Sicht des Versicherers als auch im Interesse des Versicherungsnehmers falsch ist. (5 Punkte)
- c) Im Gegensatz zu anderen Sparten finden sich in der Transportwarenversicherung so gut wie keine Tarife.

Ermitteln Sie die Hintergründe und stellen Sie heraus, mit welchen Mitteln die Transportversicherer versuchen, dieses Problem zu entschärfen.

(10 Punkte)

### Lösungshinweise Aufgabe 4

(Lz./Tax.: 61/2, 62/2)

**20 Punkte**

- a) Die Umsatzprämie ergibt sich aus der gewichteten Summe aller mit Prämiensätzen bewerteten Einzelrisiken im Verhältnis zum Umsatz (ggf. zuzüglich eines „Veränderungszuschlages“).
- b) Bei der ersten Festlegung bzw. Kalkulation der Umsatzprämie bedarf es einer detaillierten Ermittlung der zu versichernden Einzelrisiken (d. h. Transportstrecken, Transportmittel, jeweils unter Beachtung der vereinbarten Lieferkonditionen).

(5 Punkte)

Im Laufe der Zeit kann sich das Verhältnis der tatsächlich transportierten Summen auf den unterschiedlichen Strecken untereinander ändern. Genauso können andere Lieferkonditionen vereinbart werden. Dadurch könnte sich die Kalkulation der Umsatzprämie, auch unter Verwendung der gleichen Einzelprämienraten, erheblich ändern, zugunsten wie auch zuungunsten des Versicherungsnehmers.

(5 Punkte)

- c) Beim weitaus überwiegenden Teil aller Transportwarenversicherungen gilt die Volle Deckung nach ADS, DTV Güter oder ICC „A“, also eine Allgefahrendeckung. Im Gegensatz zu Einzelrisiken lassen sich zu einer Universalität von Gefahren nicht oder nur sehr schwer statistische Erhebungen durchführen, zumal jede einzelne Gefahr für jedes Gut anders zu bewerten ist. Hinzu kommt, dass es eine beliebige Anzahl von unterschiedlichen Gütern gibt sowie eine beliebige Anzahl von Transportstrecken. Diese dreifache Dimension mit fast unendlicher Zahl von Möglichkeiten macht eine Tarifergstellung so gut wie unmöglich.

Daher spielt die Erfahrungstarifizierung bis hin zur sekundären Prämien differenzierung in der Transportwarenversicherung eine große Rolle. Dabei wird die Schadenquote des Vertrages bewertet, im Falle der sekundären Prämien differenzierung stellt sie sogar ein eigenes Risikomerkmale dar und bestimmt die Prämie des Folgejahres. Häufiger allerdings finden sich Ausprägungen der Erfahrungstarifizierung wie Gewinnbeteiligungen und Bonus-Malus-Systeme.

**(10 Punkte)**