

Haftpflichtversicherung für Transporteure "Ladungsrisiko" Abteilung Berufsfahrt



1. Unterabteilung "Ladungsrisiko"

"Ladungsrisiko" ist eine Unterabteilung der "Vereinigung Oranje" Versicherung auf Gegenseitigkeit für Schiffe U.A., Abteilung Berufsfahrt

2. Anwendbarkeit der Allgemeinen Versicherungsbedingungen

Auf diese Versicherungsvereinbarung finden die Allgemeinen Versicherungsbedingungen Anwendung.

3. Zweck

Diese Versicherung bietet dem Mitglied unter der Bedingung, dass es unter dieser Versicherungsvereinbarung versichert ist, Schutz gegen Haftung als Folge von Schäden an oder Verlust von der durch das Mitglied an Bord seines Binnenschiffs beförderten Ladung.

4. Umschreibung der Deckung

Versichert sind die finanziellen Folgen von

- 4.1 Ansprüchen von Ladungsinteressenten für Schaden an oder Verlust der beförderten Sachen auf Grund von Transportverträgen, Charters, Konnossementen oder (nationaler und internationaler) Gesetzgebung, entstanden innerhalb der Gültigkeitsdauer des Versicherungsvertrages;
- 4.2 Haftung und zusätzlichen Kosten (wenn sie höher sind als die Kosten, die er normalerweise gemacht hätte, wenn er die Ladung wohl empfangen oder abgeholt hätte) ausschließlich und nur wegen der Tatsache, daß der Empfänger es unterließ die Ladung zu empfangen oder abzuholen im Löschhafen oder an der Stelle der Ablieferung, aber nur wenn und sofern eine solche Haftung und Kosten den Ertrag vom Verkauf der Ladung übersteigen und das Mitglied diese Haftung oder Kosten nicht irgendeiner anderen Partei gegenüber geltend machen kann.
- 4.3 Haftung für Schäden Verlust, Mangel/ Fehlmenge oder andere Verantwortlichkeit in bezug auf Ladung, die befördert wird mit anderen Transportmitteln als dem versicherten Binnenschiff, wenn die Haftung unter einem Durchfuhr- oder Übernahmekonnossement entsteht, oder mittels einer anderen Vereinbarung, die schriftlich vom Verein gutgeheißen ist und die bestimmt, daß der Transport teilweise vom versicherten Binnenschiff durchgeführt wird.

5. Deckungslimiten

- 5.a Diese Versicherung deckt unter Berücksichtigung des hiernach in sub b Erwähnten, den Schaden des Versicherten, der entstanden ist anlässlich der hier oben in Artikel 4 genannten Haftbarkeit mit einem Höchstbetrag für die Vereinigung von Euro 10.000,00 pro Ereignis. Dieser Betrag pro Ereignis wird wenn nötig erhöht bis zum Höchstbetrag der von der Vereinigung zwecks ihrer Mitglieder ausgenommene Versicherung für die oben in Artikel 4 genannte Haftbarkeit, bei „the Shipowners“ Mutual Protection and Indemnity Association [Luxembourg] es sei denn, dass das eventuell anwendbare Nationalgesetz und/oder die eventuell anwendbaren Verträge ein höheres Haftbarkeitslimit als die obengenannte maximale Deckung vorschreiben. In diesem Fall gilt das höhere Haftbarkeitslimit als maximum pro Ereignis.
- 5.b Wenn infolge einer gerichtlichen Urteilsverkündung von einem Versicherungsnehmer und/oder von einem Versicherten nicht an die beschränkte Haftbarkeit appelliert werden kann wie das vertraglich vereinbart worden war und/oder wie das umschrieben worden ist in den anwendbaren nationalen Gesetzen und/oder in den anwendbaren

Verträgen umschrieben worden ist, dann wird die vom Verein schuldicke Schadenauszahlung niemals mehr betragen als die Deckungslimiten des P&I Clubs pro Ereignis.

6. Deckungsausschlüsse

Es sei denn die Vereinigung beschließt anders, werden keine Vergütungen für Haftpflicht, Kosten und Ausgaben gezahlt, die entstanden sind aus:

- 6.1 Schäden, die mit Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit oder mit Zustimmung des Versicherten verursacht wurden;
- 6.2 Schäden verursacht durch höhere Gewalt, für die der Versicherte in Abweichung vom Gesetz nach besonderen Transportbedingungen haftbar ist;
- 6.3 Schäden durch Verlust von Frachtgeldern oder Miete;
- 6.4 Schäden, die die Folge sind vom Verlust und/ oder Loswerden von T-Dokumenten;
- 6.5 Verlustschäden aus der Annullierung einer Charter oder von anderen Verpflichtungen eines versicherten Schiffes;
- 6.6 Ansprüche, die sich auf Überliegezeiten oder Aufenthalte oder Verspätungen eines versicherten Schiffes beziehen;
- 6.7 Schäden verursacht durch Mankos bei der Auslieferung von Schüttgütern;
- 6.8 Schäden entstanden an Bord eines Schiffes, für das kein gemäß Gesetz und/oder Regelung erforderliches Zertifikat ausgestellt wurde, oder von dem das Zertifikat länger als ein Jahr abgelaufen ist;
- 6.9 einem Konnossement, "Way Bill" oder anderem Dokument, das den Transportvertrag dokumentiert, welches, ausgegeben mit der Kenntnis des Mitglieds oder seines Kapitäns (Schiffers), eine unrichtige Angaben hinsichtlich der Ladung, der Menge oder ihrer Beschaffenheit erhält;
- 6.10 der Ausstellung eines Konnossements oder eines anderen Dokuments, das den Transportvertrag verkörpert, und das eine betrügerische Darstellung (Beschreibung) enthält inkl., jedoch nicht limitiert auf zurückdatierte oder vorausdatierte Konnossemente;
- 6.11 der Ablieferung von Ladung, transportiert unter einem übertragbaren oder gleichartigen Konnossement ohne Abgabe des Konnossements durch die Partei, an die abgeliefert wird.
- 6.12 der Ablieferung von Ladung, transportiert unter einem "Way Bill" oder entsprechendem nicht übertragbaren Dokument an eine andere Partei, als die durch den Absender bestimmte richtige Partei, an die die Ablieferung zu erfolgen hat.
- 6.13 dem Löschen von Ladung in einem anderen Hafen oder Platz/ Ort, abweichend vom Transportvertrag.
- 6.14 zu spätem oder Nichtankommen eines versicherten Binnenschiffs in einem Hafen oder an einem Platz/ Ort, wo geladen werden muss, oder der Unfähigkeit, eine bestimmte Ladung zu laden.
- 6.15 jedwedes absichtliche Nichterfüllung des Transportvertrags durch das Mitglied oder die durch ihn ermächtigten Benutzer des Binnenschiffs.
- 6.16 Kriegshandlungen durch:
 - a) Krieg, Bürgerzwist, Revolution, Rebellion, Aufstand oder bürgerliche Zwiste die daraus entstehen, oder eine feindliche Tat durch oder gegen eine Kriegsmacht;
 - b) Einnahme, Beschlagnahme, Arrest, Behinderung, Anhalten (Meu-

terei oder Kaperung ausgeschlossen) und die Folgen davon oder den Versuch dazu;

- c) Minen, Torpedos, Bomben, Raketen, Granaten, Sprengstoffe oder vergleichbare Kriegswaffen (ausgenommen, wenn die Haftpflicht Kosten oder Ausgaben abdeckt, die entstanden sind ausschließlich als Folge des Transportes der Waffen, wohl oder nicht an Bord des versicherten Schiffes) mit dem Verständnis, dass dieser Ausschluss nicht gelten soll hinsichtlich dem Gebrauch dieser Waffen, sei es als Folge einer Regierungsmaßnahme oder als Folge eines durch den Vorstand erteilten schriftlichen Auftrags, wo der Grund für so einen Gebrauch den Zweck hat, einen Schaden, der sonst innerhalb der Deckung dieser Versicherung fallen würde, verhindern oder zu vermindern;
- 6.17 Schäden, die auftreten bei oder hervorgerufen werden durch eine Atomkernreaktion und/oder radioaktiver Strahlung, gleichgültig wie und wo die Reaktion und/oder Strahlung entstanden ist.
- 6.18 Schäden, die entstanden sind aus Deviation, im Sinne einer Abweichung der/ des vertraglich akzeptierten Reise/ Unternehmens, oder von Ereignissen, die stattfinden vor, während oder nach einer Deviation, wenn, als Folge der Deviation, das Mitglied nicht berechtigt ist, Einwendungen zu erheben oder sich auf das Recht von Haftungsbeschränkung zu berufen, wozu er ansonsten wohl berechtigt gewesen wäre. Wenn das Mitglied der Vereinigung von der Deviation informiert hat, bevor diese stattfindet oder unmittelbar nach Empfang der Informationen, daß diese stattgefunden hat, kann die Vereinigung auf Basis von Bedingungen, die Ihr passend erscheinen, dafür Deckung erteilen.
- 6.19 Schäden, die die Folge sind vom Transport von Ladung an Deck, es sei denn.
1. dass die Ladung für den Transport an Deck geeignet ist und es gebräuchlich ist, sie an Deck zu transportieren und
 2. dass der Transportvertrag eine gültige Bestimmung mit der Freiheit an Deck zu transportieren enthält und
 3. in der Transportvereinbarung speziell erwähnt wird, dass die Ladung so transportiert wird und
 4. die Transportvereinbarung bestimmt, daß:
 - a. die Hague-Rules oder Hague-Visby Rules, die für den Transport von Ladung an Deck anwendbar sind, unter Beachtung von Artikel 1 c Hague-Visby Rules oder
 - b. der Transporteur berechtigt ist, zu den Rechten Freizeichnungen und Beschränkungen von Haftung die wenigstens ebenso günstig sind wie die für den Transport an Deck zutreffenden Hague-Rules oder Hague-Visby Rules oder
 - c. der Transporteur von jeglicher Haftung für Verlust von oder Schaden an der Ladung, die an Deck transportiert wird, freigezeichnet ist, wodurch auch immer entstanden und
 5. die Vereinigung schriftlich zugestimmt hat, ergänzende Deckung zu Bedingungen, von ihr festzustellenden, zu gewähren.

7. Selbstbehalt

Im Schadensfall an und/ oder Verlust der Ladung verbleibt zu Lasten des Mitglieds ein Betrag von € 0,25 pro Tonne. Ladevermögen mit einem Mindestbetrag von € 250,00 und einem Maximum von € 1.000,00 pro Ereignis.

Unter Schäden werden ebenfalls verstanden: Kontamination und Verschmutzung der Ladung.

Ein extra Eigenrisiko von 25% de Schadenbetrages, aber mit einem Maximum gemäß nachfolgender Tabelle, wird in den folgenden Fällen gelten:

0 bis 1000 Tonnen	€ 4.000,00
1001 bis 2000 Tonnen	€ 6.000,00
2001 bis 3000 Tonnen	€ 8.000,00
3001 bis 4000 Tonnen	€ 10.000,00
>4000 Tonnen	€ 12.000,00

1. Schäden an Bord eines Schiffes, wovon die Gültigkeit der Zertifikate nicht länger als 1 Jahr abgelaufen ist- wenn der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Entstehen des Schadens und dem Fehlen eines gültigen Zertifikates vorhanden ist;
2. Schäden als Folge unzureichender Pflege des Schiffes und seiner Ausrüstung.
3. Schäden durch Untauglichkeit des Schiffes für den vertraglichen Transport, wie z.B. mit schmutzigen Räumen oder durch vorhandenen Duft oder Geruch, Ungeziefer oder Bodenweigerung in schlechtem Zustand;
- Untauglichkeitserklärung des Schiffes als Folge einer dieser Tatsachen ist unter dieser Versicherung nicht gedeckt.
4. Schäden an der Ladung, dadurch daß man nicht, nicht vollständig, nicht genügend oder nicht rechtzeitig abgedeckt hat um das Eindringen von Nässe oder Wasser vorzubeugen.
5. Schäden durch defizitäre(n) Stückzahl und/ oder Mangel.
6. Schäden durch Versäumnis des Schiffers/ Eigners.

8. Verpflichtungen im Schadensfall

Im Falle eines Ereignisses, das Anlaß zu einem Regrebrecht des Mitglieds aufgrund dieser Versicherungsbedingungen geben kann, hat der Versicherte die Verpflichtung.

1. Alle Maßnahmen zu ergreifen, die vernünftigerweise notwendig sind um extra Schäden zu vermindern oder vorzubeugen.
2. Unmittelbar, jedenfalls so bald wie möglich, dies der Vereinigung zu melden.
3. Alle Tatsachen, die Bedeutung haben, so bald wie möglich der Vereinigung schriftlich mitzuteilen.
4. Alle erhaltenes Korrespondenz – unbeantwortet – der Vereinigung zuzuschicken.
5. Keine Anerkennung von Haftung abgeben oder Äußerungen zu machen, woraus man eine Anerkennung von Haftung schließlich könnte.
6. Alle von der Vereinigung verlangten Informationen und Dokumente bald möglichst zur Verfügung zu stellen.

9. Schadenregelung

Die Vereinigung wird den Schaden feststellen und regeln. Sie darf mit Benachteiligten Vergleiche schließen und ihnen den Schaden direkt vergüten, wobei sie die Interessen des Versicherten berücksichtigen wird.

Inkrafttreten der Bedingungen

Diese Versicherungsbedingungen wurden in die Allgemeinen Mitglieder-versammlung am 14. Okt.2005 festgestellt und treten am 1. Januar 2006 in Kraft. Sie gelten für alle Ladungsrisikoversicherungen, die nach diesem Datum abgeschlossen werden mit oder durch Ermittlung von der „Vereining Oranje Onderlinge Verzekering van Schepen U.A.“