



## **Kommentar zu den AÖTB 2007**

*Unverbindliche Musterbedingungen des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs. Die Möglichkeit, durch andere Vereinbarungen von Regelungen dieser Musterbedingungen abzuweichen, bleibt unberührt. Die Musterbedingungen sind für jede interessierte Person zugänglich und werden auf einfache Anfrage hin übermittelt.*

### **Allgemeiner Teil**

#### **Präambel**

#### **AÖTB 2007**

Dem Versicherungsnehmer sind mit Ausnahme des Artikels 14 in diesen Bedingungen gleichgestellt: Der Versicherte, der Anspruchsberechtigte sowie die Personen, für deren Handlungen der Versicherungsnehmer, der Versicherte oder der Anspruchsberechtigte einzustehen hat.

#### **Kommentar zu den AÖTB 2007**

Neben dem Versicherungsnehmer oder Versicherten kann es weitere Anspruchsberechtigte geben, wie z.B. den Inhaber oder Indossatar (Anspruchsberechtigter) eines Zertifikates oder den Vinkulargläubiger.

Alle Personen, die als Erfüllungsgehilfen des Versicherungsnehmers, des Versicherten oder des Anspruchsberechtigten an der Durchführung des versicherten Transportes beteiligt sind, sind diesem gleichgestellt, nicht aber jene Personen, an die der Versicherungsnehmer, der Versicherte oder der Anspruchsberechtigte aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen die Gewahrsame am versicherten Gut übertragen hat (z.B. Spediteure, Frachtführer, Lagerhalter, Fremdverpacker etc.).

## **Besonderer Teil**

### **Inhaltsverzeichnis**

Artikel	1	Anwendungsbereich
Artikel	2	Gesetzliche Grundlagen
Artikel	3	Versicherbares Interesse
Artikel	4	Umfang der Versicherung
Artikel	5	Gemeinsame Einschlüsse für beide Deckungsformen
Artikel	6	Gemeinsame Ausschlüsse für beide Deckungsformen
Artikel	7	Besondere Fälle
Artikel	8	Verschulden
Artikel	9	Eignung des Transportmittels
Artikel	10	Dauer der Versicherung
Artikel	11	Versicherungswert, Versicherungssumme
Artikel	12	Grenzen der Entschädigung
Artikel	13	Versicherungsurkunde
Artikel	14	Prämie
Artikel	15	Anzeigepflicht bei Vertragsabschluss
Artikel	16	Gefahränderung
Artikel	17	Änderung der Beförderung
Artikel	18	Obliegenheiten
Artikel	19	Ersatzleistung
Artikel	20	Klagefrist
Artikel	21	Sachverständigenverfahren
Artikel	22	Kündigung
Artikel	23	Gerichtsstand

## Artikel 1 Anwendungsbereich

### AÖTB 2007

Die Allgemeinen Österreichischen Transportversicherungsbedingungen (AÖTB 2007) gelten für die Versicherung von Gütern während der Dauer von Beförderungen zur See, zu Lande, auf Binnengewässern oder in der Luft sowie während der transportbedingten Lagerung unter Berücksichtigung des Artikels 10 (2).

### Kommentar zu den AÖTB 2007

Gegenstand der Versicherung ist die Beförderung von Gütern ausschließlich unter Benützung eines geeigneten Transportmittels (auch durch Kräne, Aufzüge etc.).

Nicht gedeckt sind Transporte bzw. Bewegungen von fahrbaren Gütern auf eigener Achse, unabhängig davon, ob diese mit eigener Kraft fahren, gezogen oder geschoben, somit nicht befördert werden.

Für die Versicherung dieses Risikos bedarf es einer entsprechenden Deckungserweiterung.

Die ausdrückliche Erwähnung der transportbedingten Lagerung (siehe Artikel 10) stellt keine inhaltliche Änderung gegenüber den AÖTB 2001 dar, sondern dient lediglich der Klarstellung.

Als transportbedingte Lagerung gilt eine Lagerung, die vom Wareneigentümer (Verfügungsberechtigten) nicht verfügt/disponiert wurde und deren Notwendigkeit sich aus dem Transportweg und der dadurch erforderlichen Umladung (z.B. Land-See) ergibt.

## Artikel 2 Gesetzliche Grundlagen

### AÖTB 2007

*Soweit in den vertraglichen Vereinbarungen keine besondere Regelung getroffen ist, gilt österreichisches Recht.*

### Kommentar zu den AÖTB 2007

Für die Seeversicherung enthält das UGB (Fünftes Buch: §§ 474 – 905) nur wenige zwingende Vorschriften. Für die Binnentransportversicherung normiert § 187 VersVG ausdrücklich die Aufhebung der im VersVG enthaltenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit. Nach ständiger Rechtsprechung werden aber das Bereicherungsverbot in der Schadenversicherung (§ 55 VersVG) und die Bestimmungen über die in betrügerischer Absicht genommene Überversicherung (§ 51 (4) VersVG) bzw. Doppelversicherung (§ 59 (3) VersVG) auch für die Transportversicherung als zwingend angesehen.

### Artikel 3 Versicherbares Interesse

#### AÖTB 2007

(1) Versichert kann jedes in Geld schätzbare Interesse werden, das jemand daran hat, dass die Güter die Gefahren der Beförderung bestehen.

(2) Fällt das Interesse, für das die Versicherung genommen ist, vor dem Beginn der Versicherung weg, oder gelangt, falls die Versicherung für ein künftiges Interesse genommen ist, das Interesse nicht zur Entstehung, ist der Versicherungsnehmer von der Verpflichtung zur Zahlung der Prämie frei; der Versicherer kann eine angemessene Geschäftsgebühr verlangen.

(3) Die Verpflichtung des Versicherungsnehmers zur Zahlung der Prämie wird dadurch, dass das Interesse, für das die Versicherung genommen ist, nach dem Beginn der Versicherung wegfällt, nicht berührt.

#### Kommentar zu den AÖTB 2007

Das versicherte Interesse ist die rechtliche Beziehung des Versicherten zum versicherten Rechtsgut. Dieses muss in Geld messbar sein.

Ein rechtliches Interesse hat derjenige, der einerseits das Risiko des Untergangs oder der Verschlechterung der Sache trägt und andererseits wegen dieser Sache anderen gegenüber im Rahmen einer Havarie-grosse (siehe Art. 5 (1)) haftpflichtig werden kann.

Die Geschäftsgebühr regelt sich nach § 894 UGB.

Fällt das Interesse nach Risikobeginn weg, hat der Versicherer im Gegensatz zu Artikel 3 (2) Anspruch auf die volle Prämie. Es erfolgt keine pro rata Abrechnung.

### Artikel 4 Umfang der Versicherung

#### AÖTB 2007

Der Versicherer trägt, *soweit nichts anderes vereinbart ist*, nach Maßgabe der gewählten Deckungsform die Gefahren, denen die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind.

#### Kommentar zu den AÖTB 2007

Gefahr ist die Möglichkeit der Entstehung eines Schadens, der ungewiss und noch unvorhersehbar ist. Gefahr ist die Ursache eines künftigen Schadens und somit nicht identisch mit dem Eintritt eines Versicherungsfalls. Typische Beispiele sind Transportmittelunfall, Feuer, Sturm.

Der Versicherungsschutz kann durch Erweiterung bzw. Einschränkung der beiden Deckungsformen um einzelne Risiken dem tatsächlichen Versicherungsbedarf bzw. den Versicherungsmöglichkeiten entsprechend angepasst werden.

Die Versicherung ersetzt nur Schäden, sofern diese als unmittelbare Folge eines von außen einwirkenden und versicherten Ereignisses eintreten.

## Deckungsformen

### (1) Volle Deckung (gegen alle Risiken):

Unter Berücksichtigung der Ausschlüsse gemäß Artikel 6 leistet der Versicherer Ersatz für Verlust und Beschädigung als unmittelbare Folge einer versicherten Gefahr.

Die Versicherung zur Deckungsform "Volle Deckung (gegen alle Risiken)" stellt die umfassendste Deckung dar, die vom Versicherer im Rahmen der AÖTB geboten werden kann. Auf die Ausschlüsse für bestimmte Gefahren und Schäden gemäß Artikel 6 (1) und (2) wird ausdrücklich hingewiesen.

Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, bestimmte Gefahren (z.B. Krieg, Streik, bürgerliche Unruhen) individuell zusätzlich, gegen zu vereinbarende Mehrprämie, zu versichern.

### (2) Eingeschränkte Deckung:

Der Versicherer leistet Ersatz für Verlust und Beschädigung als unmittelbare Folge eines der nachstehenden Ereignisse:

Bei der „Eingeschränkten Deckung“ besteht Versicherungsschutz nur für die taxativ aufgezählten Gefahren und daraus resultierenden Schäden.

Diebstahl ist in der Deckungsform "Eingeschränkte Deckung" nicht versichert. Die Voraussetzungen für die Versicherung dieses Risikos sind in einer eigenen Klausel geregelt. In der Deckungsform "Volle Deckung (gegen alle Risiken)" ist Diebstahl eingeschlossen.

#### a) Strandung

Eine Strandung liegt vor, wenn das die Güter befördernde Schiff auf Grund stößt, auf Grund festgerät, kentert, sinkt, scheitert, mit anderen Fahrzeugen oder Sachen zusammenstößt oder durch Eis beschädigt wird.

„Scheitern eines Schiffes“ bedeutet ein Schiffsunfall, bei dem das Schiff vom Sturm auf Klippen oder auf eine felsige Küste geworfen wurde und durch Wellenstöße zerschellt ist.

#### b) Schiffbruch

#### c) Aufopferung der Güter

Hierbei handelt es sich um ein willentlich durch den Kapitän eines Schiffes veranlassetes Überbordwerfen von Transportgütern zur Rettung von Schiff und Ladung aus einer größeren Gefahr.

#### d) Entladen, Zwischenlagern, Verladen von Gütern in einem Nothafen, der infolge des Eintritts einer versicherten Gefahr angelaufen wurde

Unter Punkt d) sind versicherte Gefahren angeführt. Versichert sind daher daraus resultierende Schäden, nicht jedoch die Kosten des Entladens, Zwischenlagerns und Verladens.

#### e) Transportmittelunfall eines die Güter befördernden Land- oder Lufttransportmittels

Ein Transportmittelunfall liegt vor, wenn das Transportmittel durch ein unmittelbar von außen plötzlich mit mechanischer Gewalt einwirkendes Ereignis eine Sachbeschädigung erleidet.

Zuerst muss das Transportmittel einen Unfall erleiden und dieser muss geeignet sein, einen Schaden an der Ware zu verursachen.

Starke Betriebs- oder Notbremsungen bzw. Schleudern des Transportmittels stellen daher keinen Transportmittelunfall dar.

- f) Notlandung von Luftfahrzeugen
- g) Entgleisung
- h) Anprall oder Absturz von Luftfahrzeugen/Flugkörpern bzw. ihrer Teile oder Ladung
- i) Einsturz von Lagergebäuden und Brücken
- j) Brand, Blitzschlag, Explosion
- k) Erdbeben, Seebeben, vulkanische Ausbrüche und sonstige Naturkatastrophen.

Als Naturkatastrophen sind Elementarereignisse zu bezeichnen, welche das ortsübliche Ausmaß erheblich überschreiten.

Fehlt eine besondere Vereinbarung, gilt die Deckungsform des Artikels 4 (2) "Eingeschränkte Deckung".

Das Bedingungswerk sieht zwei Deckungsformen vor.

### Artikel 5 Gemeinsame Einschlüsse für beide Deckungsformen

Der Versicherer ersetzt:

(1) den etwaigen Beitrag, den der Versicherungsnehmer zur großen Haverei nach gesetzmäßig oder international anerkannten Havereiregeln aufgemachter und von der zuständigen Dispatchprüfungsstelle anerkannten Dispatche zu leisten hat, sofern durch Haverei-Maßregeln ein dem Versicherer zur Last fallender Schaden abgewendet werden sollte;

Die Havarie-grosse regelt die Verteilung außergewöhnlicher Kosten für Schiff und Ladung, die zur Rettung aus gemeinsamer Gefahr anfallen.

Der Schaden, der aus der Havarie-grosse entsteht, wird prozentual aufgeteilt auf das Schiff, die Fracht und die Ladung.

Der Versicherer ist grundsätzlich nicht verpflichtet, die Beitragsleistung vor dem Vorliegen einer anerkannten Dispatche zu erbringen.

Sofern es die Umstände gestatten, kann er jedoch einen Havarie-grosse Verpflichtungsschein gegenüber der Reederei unterzeichnen oder einen Einschuss in der voraussichtlichen Höhe des später in der Dispatche zu errechnenden Beitrages zur Großen Haverei leisten.

Nach § 893 UGB ist der Versicherer verpflichtet, die für die Rettung, Erhaltung oder Wiederherstellung der versicherten Sache nötigen Ausgaben in Anrechnung auf seine später festzustellende Schuld zu zwei Drittel vorzuschießen.

(2) Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung des Schadens bei Eintritt des Versicherungsfalles und Kosten der Schadenfeststellung durch Dritte, soweit es sich um ersatzpflichtige Schäden handelt, nicht jedoch sonstige Aufwendungen und Kosten.

Aufwendungen zur Abwendung des Schadens sind nur dann ersatzpflichtig, wenn sie, nachdem sich eine versicherte Gefahr verwirklicht hat, zur Verhinderung eines unmittelbar drohenden, gedeckten Schadens getätigt werden.

Unmittelbar drohend bedeutet, dass ein Schaden ohne Rettungsmaßnahmen unvermeidbar ist.

### Artikel 6 Gemeinsame Ausschlüsse für beide Deckungsformen

*Sofern nichts anderes vereinbart wird, gilt Folgendes:*

(1) Ausgeschlossen sind die Gefahren:

- a) des Krieges, Bürgerkrieges, kriegsähnlicher Ereignisse und die Gefahren, die sich unabhängig vom Kriegszustand aus der Verwendung oder dem Vorhandensein von Kriegswerkzeugen ergeben
- b) des Streiks, der Aussperrung, des Aufruhrs, der Plünderung, von terroristischen oder politischen Gewalttätigkeiten, sonstigen bürgerlichen Unruhen und der Sabotage
- c) der Beschlagnahme, Entziehung oder sonstiger Eingriffe von hoher Hand
- d) des Gebrauchs oder Einsatzes chemischer, biologischer, biochemischer Substanzen oder elektromagnetischer Wellen als Waffen
- e) des Gebrauchs oder Einsatzes von Computern, Computersystemen, Computer-Softwareprogrammen, Computerviren oder Prozessabläufen oder irgendeines anderen elektronischen Systems
- f) der Kernenergie und der Radioaktivität
- g) diejenigen Gefahren, gegen welche die Güter anderweitig versichert wurden (z.B. Feuer); der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, dem Versicherer auf Verlangen alle ihm über die anderweitige Versicherung zur Verfügung stehenden Nachweise zu liefern.

Die Unabwägbarkeit dieser Gefahren und die jederzeitige Möglichkeit kurzfristiger Änderungen haben dazu geführt, dass sie grundsätzlich als ausgeschlossene Gefahren gelten. Diese Gefahren können jedoch nach Maßgabe der Versicherungsmöglichkeit und individueller Einigung über einen entsprechenden Prämienzuschlag eingeschlossen werden.

Unter diesen Ausschluss fallen alle Maßnahmen, die eine Behörde in Ausübung ihrer Hoheitsgewalt durchführt.

(2) Ausgeschlossen sind folgende Schäden sowie Schäden verursacht durch:

a) Innerer Verderb, es sei denn, dass dieser im Zusammenhang mit einem ersatzpflichtigen Schaden eintritt sowie Schäden verursacht durch die natürliche und/oder mangelhafte Beschaffenheit des Gutes sowie durch Selbstentzündung

Es handelt sich dabei um Schäden, die, bedingt durch die Natur bzw. Beschaffenheit der Güter, im Verlauf des Transportes eintreten können, ohne dass eine versicherte Gefahr von außen auf die Güter einwirkt.

Als weitere Voraussetzung muss auch ein ersatzpflichtiger Schaden vorliegen.

Jede durch Zeitablauf, Ortsänderung oder Verpackungsart verursachte nachteilige Veränderung oder Minderung der Güter ist nicht Gegenstand der Transportversicherung.

b) Konstruktions-, Fabrikations- oder Materialfehler

c) Verkratzungen und Abschürfungen, es sei denn, dass sie im Zusammenhang mit einem ersatzpflichtigen Schaden eintreten

Reine Verkratzungen und Abschürfungen sind nicht versichert, auch wenn sie durch ein versichertes Ereignis eingetreten sind.

Verkratzungs- oder Abschürfungsschäden sind nur dann versichert, wenn sie sowohl durch ein versichertes Ereignis eingetreten als auch Teil eines weiteren versicherten Schadens sind.

d) Nichtfunktionieren, wie z.B. Kurzschluss, Überspannung, Induktion, Implosion, Röhren- und Fadenbruch, Festplattenfehler, Haarrisse, es sei denn, dass es durch eine versicherte Gefahr verursacht wurde

Es handelt sich hier allgemein um innere Schäden, die der besonderen Empfindlichkeit und/oder Beschaffenheit der Güter zuzuschreiben und mit großer Wahrscheinlichkeit - unvermeidbar sind und/oder - unabhängig von einer gedeckten Gefahr entstehen können und nicht als Folge eines versicherten Ereignisses zu erkennen sind.

e) Verluste durch handelsübliche Mengen-, Maß- und Gewichtsunterschieden

Handelsübliche, aus der spezifischen Eigenart der Güter resultierende Differenzen und Verluste sind keine Transportschäden.

f) Luftfeuchtigkeit und/oder Temperaturschwankungen

g) Fehlen oder Mängel transportgerechter Verpackung - auch bei Stauung im Container - sowie bei Selbstverladung durch den Versicherungsnehmer durch mangelhafte oder unsachgemäße Verladeweise

Beim Ausschluss bezüglich des Fehlens oder eines Mangels an der transportgerechten Verpackung handelt es sich um einen objektiven Risikoausschluss, der unabhängig vom Verursacher eingewendet wird.

Unter (Selbst)verladung ist sowohl das Be- als auch das Entladen und die Ladungssicherung zu verstehen.

Durch den Begriff "transportgerecht" soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die Verpackung dem Schutz der Ware dienen und den Erfordernissen des jeweiligen Transportes entsprechen muss. Eine an sich gebräuchliche Verpackung ("handelsüblich") kann somit für einen konkreten Transport ungeeignet sein. Ebenso liegt ungeeignete Verpackung vor, wenn Schäden an der Ware durch eine schädigende Wirkung der Verpackung entstehen.

- h) Verstöße gegen Zoll- oder sonstige behördliche Vorschriften, ferner gegen Versand- oder Deklarationsvorschriften oder Vorschriften des Beförderungsunternehmens
- i) Gerichtliche Verfügung oder deren Vollstreckung
- j) Beförderung in offenen Landtransportmitteln bzw. Binnen- und Seeschiffen oder auf Deck bzw. als Oberlast von Binnen- und Seeschiffen
- k) an der Verpackung, sofern nicht besonders vereinbart

l) Verzögerung

m) Wertminderung

n) mittelbare Schäden aller Art

(3) Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer oder mehreren der in den Absätzen (1) und (2) bezeichneten Gefahren oder Ursachen entstehen, wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Versicherungsnehmer vermutet, dass der Schaden daraus entstanden ist.

Der Container ist ein zur rationellen Abwicklung des Güterverkehrs dienendes Transporthilfsmittel. Er stellt weder eine Verpackung dar, noch ist er geeignet, volle Verpackungsfunktion zu übernehmen.

Hier handelt es sich um einen objektiven Risikoausschluss

Grundsätzlich hat jede Verpackung eine Schutzfunktion zu erfüllen. Sofern Schäden an der Verpackung während des versicherten Transportes auftreten und behoben werden müssen, um einen Schaden an der Ware abzuwenden oder zu mindern, ist es die Verpflichtung des Versicherungsnehmers, die Rekonditionierung oder Reparatur der Verpackung auf seine Kosten vorzunehmen.

Liegt ein versicherbares Interesse an der Verpackung selbst vor, muss die Versicherung der Verpackung besonders beantragt werden.

Verzögerungen sind Überschreitungen der vorgesehenen/üblichen Transportdauer, welche ohne Mitwirkung sonstiger Gefahren zu einem Schaden am transportierten Gut führen.

Darunter versteht man den merkantilen Minderwert.

Mit dem Ausschluss der mittelbaren Schäden aller Art wird ein Grundsatz in der Sachschadenversicherung betont, demzufolge die Leistungspflicht des Versicherers nur dann ausgelöst wird, wenn eine versicherte Gefahr unmittelbar und direkt am versicherten Gut einen Schaden verursacht.

Damit ist auch eine Abgrenzung gegenüber allen sonstigen nicht versicherten Schäden gegeben, die als weitere Folge eines versicherten Schadens (z.B. Güterfolge- und reine Vermögensschäden) auftreten können.

In der Allgefahrenversicherung gilt der Grundsatz, dass der Versicherungsnehmer nur zu beweisen hat, dass der Schaden durch irgendeine versicherte Gefahr eingetreten ist (d.h. das Gut zu Beginn der versicherten Reise unbeschädigt war). Der Versicherer ist hingegen für das Vorliegen eines Ausschlusses beweispflichtig. Durch diese Bestimmung wird dieser Grundsatz aufgehoben.

## Artikel 7 Besondere Fälle

AÖTB 2007

Kommentar zu den AÖTB 2007

(1) *Soweit nichts anderes vereinbart ist*, sind nur zur Deckungsform des Artikels 4 (2) "Eingeschränkte Deckung" versichert:

- a) unverpackte Güter
- b) Rücksendungen
- c) Güter, die einen Vortransport oder eine Lagerung hinter sich haben
- d) gebrauchte Güter oder Güter, die in beschädigtem Zustand verschickt werden.

(2) Deckladungen sind nur versichert, wenn dies besonders vereinbart ist. Für solche zur Versicherung übernommenen Deckladungen gilt Artikel 4 (2) "Eingeschränkte Deckung", zuzüglich der Gefahren des Überbordgehens und Überbordspülens.

Werden als Raumladung versicherte Güter mit Wissen und Willen des Versicherungsnehmers auf Deck verladen und transportiert, gilt die Versicherung nur nach Maßgabe des Artikels 4 (2) "Eingeschränkte Deckung".

(3) Güter in allseitig geschlossenen Containern oder Seeschiffsleichtern sind auf Deck zu den gleichen Bedingungen wie im Raum, zuzüglich der Gefahren des Überbordgehens und Überbordspülens, versichert.

Diese Bestimmung regelt Fälle, in welchen vor Vertragsabschluss die Verladung auf Deck vorgesehen war.

Werden als Raumladung versicherte Güter nach Vertragsabschluss mit Wissen und Willen des Versicherungsnehmers oder Verfügungsberechtigten auf Deck verladen, gilt gleichfalls "Eingeschränkte Deckung", selbst wenn weitergehender Versicherungsschutz vereinbart war. Erfolgt eine solche Disposition ohne Wissen und Willen des Versicherungsnehmers oder Verfügungsberechtigten, bleibt der ursprünglich vereinbarte Versicherungsschutz uneingeschränkt aufrecht; dies bedeutet, dass auch bei Deckladung unter den genannten Voraussetzungen Versicherungsschutz bis zur vollen Deckung bestehen bleibt. Die Bestimmungen des § 16 (Gefahränderung, Gefahrerhöhung) bleiben unberührt.

Der Begriff "allseitig geschlossen" setzt voraus, dass die Container und Schiffsleichter allseitig aus festen Wänden bestehen. Sogenannte Open-top-Container, Flats, offene Schiffsleichter und ähnliche Behältnisse sind hierunter nicht zu verstehen.

Auf den Kommentar zu Artikel 6 (2) g), 3. Absatz – transportgerechte Verpackung - wird verwiesen.

## Artikel 8 Verschulden

### AÖTB 2007

(1) Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Schaden vom Versicherungsnehmer bzw. vom Versicherten vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht wurde.

(2) Leistungsfreiheit tritt auch dann ein, wenn der Versicherungsnehmer bzw. der Versicherte bei den Verhandlungen über die Ermittlung der Entschädigung arglistig handelt.

(3) Der Versicherer ist leistungsfrei, wenn der Versicherungsnehmer bzw. der Versicherte vorsätzlich oder fahrlässig eine Überschreitung der zugelassenen Ladefähigkeit des Transportmittels gestattet.

### Kommentar zu den AÖTB 2007

Die Leistungsfreiheit des Versicherers gilt in den Fällen Abs. 1-3 für alle in der Präambel angeführten Personen, für die der Versicherungsnehmer bzw. der Versicherte einzustehen hat.

Leistungsfreiheit tritt bereits bei leichter Fahrlässigkeit ein, wenn zwischen der Überschreitung der zugelassenen Ladefähigkeit und dem Schaden ein ursächlicher Zusammenhang besteht.

## Artikel 9 Eignung des Transportmittels

### AÖTB 2007

(1) Die Versicherung gilt nur bei Benützung eines Transportmittels, das die für die Aufnahme und Beförderung der betreffenden Güter erforderliche Eignung und behördliche Genehmigung besitzt.

Bei Transporten mit Seeschiffen müssen diese den Bestimmungen der Klassifikationsklausel / Institute Classification Clause in der jeweils letztgültigen Fassung entsprechen sowie - falls erforderlich - gemäß dem International Safety Management Code (ISM-Code) zertifiziert sein oder es muss ein gültiges Document of Compliance (DOC) beim Eigner oder Betreiber des Schiffes vorliegen, wie es die Solas Konvention 1974 nebst Ergänzungen vorsieht.

### Kommentar zu den AÖTB 2007

Die Benützung eines geeigneten Transportmittels ist Voraussetzung für die Deckung aus dem Versicherungsvertrag. Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, handelt es sich um einen objektiven Risikoausschluss.

Internationaler Code für Maßnahmen eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung. Der ISM-Code wurde von der IMO (International Maritime Organization) entwickelt und ist Teil der SOLAS (Safety Of Life At Sea Convention). Mit ihm werden Mindeststandards für den Landbetrieb (Reeder) und den Seebetrieb (Schiffstypen) gefordert. Hierfür wird nach ISM-Code ein SMS (Safety Management System) verlangt. Für die erfolgreiche Prüfung des Landbetriebs wird das DOC ausgestellt. Die erfolgreiche Überprüfung des Seebetriebs wird mit dem SMC (Safety Management Certificate) bestätigt. Die Zertifizierung der Seeschiffe wird von der IACS (International Association of Classification) in der White List publiziert.

#### **Document of Compliance (DOC, DoC)**

DOC ist eine Zertifizierung für den Landbetrieb (z.B. Reeder) nach dem ISM-Code.

Bei Nichteinhaltung der Vorgaben besteht Leistungsfreiheit (objektiver Risikoausschluss).

(2) Die Eignung des Transportmittels ist auf Verlangen des Versicherers vom Versicherungsnehmer nachzuweisen.

(3) Liegen die Voraussetzungen des Abs. 1 nicht vor, sind die Transporte gleich wohl versichert, wenn der Versicherungsnehmer keinen Einfluss auf die Auswahl des Transportmittels hatte bzw. den Spediteur oder den Frachtführer / Verfrachter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes ausgewählt hat. Erlangt der Versicherungsnehmer Kenntnis von der mangelnden Eignung des Transportmittels, hat er unverzüglich beim Versicherer Anzeige zu erstatten.

### Artikel 10 Dauer der Versicherung

*Sofern keine andere Vereinbarung getroffen wurde, gilt Folgendes:*

(1) Die Versicherung beginnt in dem Zeitpunkt, in welchem die Güter ihren bisherigen Aufbewahrungsort im Haus oder Lager des Absenders in dem in der Versicherungsurkunde genannten Abgangsort zum Zweck der unverzüglichen Beförderung verlassen; sie dauert während des normalen Transportverlaufes und endet, je nachdem, welcher der nachstehenden Fälle zuerst eintritt:

- a) sobald die Güter in dem in der Versicherungsurkunde genannten Bestimmungsort abgeliefert sind;
- b) bei Ablieferung in einem anderen vom Versicherungsnehmer vor oder in dem in der Versicherungsurkunde genannten Bestimmungsort gewählten Lager.

Unter Ablieferung ist die Ankunft des Gutes nach erfolgter Abladung aus dem anbringenden Transportmittel zu verstehen;

- c) mit dem Gefahrenübergang, wenn die Güter wegen des Eintrittes eines versicherten Ereignisses verkauft werden;

Im Gegensatz zum Beginn der Versicherung gibt es für die Beendigung mehrere Möglichkeiten, die im Versicherungsvertrag so klar als möglich definiert werden sollten.

Ohne besondere Vereinbarung sind Manipulationen und innerbetriebliche Transporte nach der Ablieferung nicht mehr Gegenstand der Versicherung.

Die Versicherung endet mit dem ersten Abstellen am Empfangsort (z.B. Laderampe, Lagerregal unter der Voraussetzung, dass das Gut direkt aus dem anliefernden Fahrzeug dorthin verbracht wird).

- d) sobald die Güter nach dem Ausladen im Bestimmungshafen bzw. Zielflughafen an einen nicht im Versicherungsvertrag vereinbarten Ablieferungsort befördert werden.

Die Versicherung endet in allen Fällen spätestens nach Ablauf von 15 Tagen nach Ankunft der Güter in dem in der Versicherungsurkunde genannten Bestimmungsort, bei Seetransporten jedoch spätestens nach Ablauf von 60 Tagen nach vollzogener Löschung der versicherten Güter im endgültigen Löschungshafen.

- (2) Die Versicherung ruht während eines vom Versicherungsnehmer veranlassten Aufenthaltes der Güter.

Dauert ein anderer Aufenthalt vor Erreichung des Bestimmungsortes bzw. bei Seetransporten des Löschungshafens länger als 30 Tage, ruht die Versicherung nach Ablauf dieser Frist.

Disponierte Lagerung:

Werden Transportgüter vor Erreichen des Endbestimmungsortes durch Disposition des Verfügungsberechtigten unterwegs aufgehalten, dann gilt dies als disponierte (verfügte) Lagerung.

Im Übrigen wird auf den Kommentar zu Art.1 (transportbedingte Lagerung) verwiesen.

## Artikel 11

### Versicherungswert, Versicherungssumme

- (1) Als Versicherungswert der Güter gilt der Handelswert und in dessen Ermangelung der gemeine Wert, den die Güter am Ort der Absendung bei Beginn der Versicherung haben, unter Hinzurechnung der Versicherungskosten sowie derjenigen Kosten, die bis zur Annahme der Güter durch den Frachtführer entstehen. Dieser Wert gilt auch bei Eintritt des Versicherungsfalles als Versicherungswert.

- (2) Darüber hinaus können versichert werden:

- a) die Kosten der Beförderung, insbesondere die Fracht und die Kosten am Ablieferungsort einschließlich Zölle

Bedingt durch den Zustand des zu versichernden Gutes - fabriksneue, neuwertige, gebrauchte Güter oder Güter, denen ein Handelswert nicht zugeordnet werden kann, - sehen die Bedingungen entweder den Handelswert oder den gemeinen Wert als Basis der Wertfestsetzung vor.

Der gemeine Wert ist nach objektiven Kriterien ohne Rücksicht auf besondere Beziehungen der Beteiligten zu ermitteln.

Es besteht die Möglichkeit, diese Kosten zu versichern, wenn sie im Handelswert/gemeinen Wert nicht enthalten sind.

b) der imaginäre Gewinn - das ist der vom Käufer, sofern er die Gefahr des Transportes trägt, von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwartete Gewinn - bis zur Höhe von 10% des Versicherungswertes der Güter und der nach a) versicherten Kosten, soweit nichts anderes vereinbart ist.

(3) Ein Liebhaberwert darf bei der Ermittlung des Versicherungswertes nicht berücksichtigt werden.

(4) Die Versicherung darf nicht zu einer Bereicherung führen. Der Versicherer ist, auch wenn die Versicherungssumme höher als der Versicherungswert zur Zeit des Eintrittes des Versicherungsfalles ist (Überversicherung), nicht verpflichtet, dem Versicherungsnehmer mehr als den tatsächlichen Schaden zu ersetzen.

(5) Schließt der Versicherungsnehmer den Vertrag in der Absicht ab, sich aus der Überversicherung einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, ist der Vertrag nichtig. Dem Versicherer gebührt gleichwohl die Prämie, es sei denn, dass er bei Schließung des Vertrages vom Nichtigkeitsgrund Kenntnis hatte.

(6) Wird die Versicherung nur für einen Teil des Versicherungswertes genommen (Teil- oder Unterversicherung), ersetzt der Versicherer nur im Verhältnis der Versicherungssumme zum Versicherungswert.

Im Rahmen des versicherbaren Interesses - siehe Artikel 3 (1) AÖTB und § 779 UGB - ist auch ausdrücklich die Versicherung des imaginären Gewinnes, das ist der vom Käufer von der Ankunft der unbeschädigten Ware am Bestimmungsort erwartete Gewinn, vorgesehen.

Das alleinige Interesse an imaginärem Gewinn liegt beim Käufer.

Eine Leistung von imaginärem Gewinn an den Käufer ist davon abhängig, ob das versicherte Gut zum weiteren Verkauf bestimmt ist. Ist dies nicht der Fall, wird im Hinblick auf das Bereicherungsverbot imaginärer Gewinn nicht ersetzt. Beispiel hierfür sind Güter/Gegenstände, die vom Käufer zu Investitionszwecken bezogen werden oder die zu dessen persönlichem Gebrauch (z.B. Umzugsgut) bestimmt sind.

Ist eine Versicherungsleistung an den Verkäufer zu erbringen, wird sie um den vertraglich vereinbarten und versicherten imaginären Gewinn gekürzt, da der Gewinn des Verkäufers bereits im Fakturenwert enthalten ist.

Der Liebhaberwert entspricht einer subjektiven Einschätzung des Versicherungsnehmers und darf daher zur Ermittlung des Versicherungswertes nicht herangezogen werden.

Die Festsetzung der Versicherungssumme bleibt stets dem Versicherungsnehmer vorbehalten.

Im Gegensatz zu der in einzelnen Versicherungssparten möglichen Erstrisikodeckung, die eine Ersatzleistung ohne Einwand einer Unterversicherung bis zur Versicherungssumme vorsieht, ist die Transportversicherung eine Vollwertdeckung. Folglich soll die Versicherungssumme dem Versicherungswert entsprechen, um Unterversicherung zu vermeiden.

## Artikel 12 Grenzen der Entschädigung

### AÖTB 2007

(1) Der Versicherer ersetzt den entstandenen Schaden nur bis zur Höhe der Versicherungssumme. Für den Ersatz von Aufwendungen gelten die §§ 63 und 144 VersVG, bei Seetransporten die §§ 834 und 840 UGB.

(2) Ist im Falle großer Haverei der Beitragswert höher als die Versicherungssumme, ersetzt der Versicherer den Beitrag zur großen Haverei nur im Verhältnis der Versicherungssumme zum Beitragswert.

### Kommentar zu den AÖTB 2007

Der Versicherer ersetzt einen Schaden nur bis zur Höhe der Versicherungssumme. Zusätzlich - d.h. auch über die Versicherungssumme hinaus - werden Aufwendungen zur Minderung oder Abwendung eines Schadens ersetzt und zwar auch dann, wenn die entsprechenden Maßnahmen ohne Erfolg geblieben sind.

Im Sinn der Rettungspflicht haben sich der Versicherungsnehmer sowie der Personenkreis laut Präambel stets so zu verhalten, als wären sie nicht versichert. Die Grenze des Zumutbaren richtet sich nach dem Grundsatz der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kaufmannes.

Gemäß § 835 UGB sind in der Seeverversicherung vom Versicherer Havarie-grosse Beiträge in voller Höhe zu erstatten. Der Beitragswert kann nur dann höher sein als die Versicherungssumme, wenn diese zu niedrig ist (Unterversicherung). Die Bestimmungen über die Unterversicherung kommen auch in diesen Fällen zur Anwendung.

## Artikel 13 Versicherungsurkunde

### AÖTB 2007

Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf Verlangen eine von ihm unterzeichnete Urkunde über den Versicherungsvertrag (Polizze) auszuhändigen. Eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift genügt.

Dies gilt auch für den Fall, dass die Versicherung in der Weise genommen wird, dass die Güter beim Abschluss des Vertrages nur der Gattung nach bezeichnet und erst nach Entstehung des Interesses dem Versicherer einzeln aufgegeben werden (laufende Versicherung).

Wurde eine Urkunde ausgestellt, ist der Versicherer im Schadenfall nur gegen Vorlage der Urkunde zur Zahlung verpflichtet. Durch Zahlung an den Inhaber der Urkunde wird er von jeder weiteren Leistungsverpflichtung frei.

### Kommentar zu den AÖTB 2007

Artikel 13 gilt sowohl für die Einzelversicherung als auch für die laufende Versicherung. Laufende Versicherung kann abgeschlossen werden als Generalpolizze mit Einzelanmeldung oder als Generalpolizze auf Umsatzbasis (Umsatzpolizze).

Einzelpolizze:

Diese dokumentiert die Deckung lediglich für einen einzelnen Transport.

Generalpolizze mit Einzelanmeldung:

Die Generalpolizze mit Einzelanmeldung legt den Rahmen für künftig zu versichernde Transporte fest, die einzeln anzumelden sind.

Ist die Urkunde abhanden gekommen oder vernichtet, ist der Versicherer zur Zahlung verpflichtet, wenn die Urkunde für kraftlos erklärt oder Sicherheit geleistet ist; wobei die Sicherheitsleistung durch Bürgen ausgeschlossen ist.

Der Inhalt der Urkunde gilt vom Versicherungsnehmer genehmigt, wenn dieser nicht unverzüglich nach der Aushändigung widerspricht. Das Recht des Versicherungsnehmers, die Genehmigung wegen Irrtums anzufechten, bleibt unberührt.

Der Versicherer ist auf Verlangen des Versicherungsnehmers zur Ausstellung einer Ersatzurkunde verpflichtet; die Kosten hat der Versicherungsnehmer zu tragen.

Generalpolizze auf Umsatzbasis (Umsatzpolizze):

Die Generalpolizze auf Umsatzbasis bietet Versicherungsschutz pauschal für alle darin definierten Transporte.

Für alle Polizzenarten kann auf Wunsch des Versicherungsnehmers für einzelne Transporte ein Zertifikat ausgestellt werden.

Bei Ausstellung eines Zertifikats ist der Versicherer im Schadenfall nur gegen Vorlage durch den Berechtigten zur Zahlung verpflichtet.

Die Erfüllung aufgrund der Vorlage eines Originals befreit den Versicherer von allen Verpflichtungen aus den übrigen Originalen (Duplikat, Triplikat etc.). Der Versicherer ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Legitimation des Zertifikatsinhabers zu prüfen.

#### Artikel 14 Prämie

Hinsichtlich der Prämie gelten – *soweit nichts anderes vereinbart ist* – generell die einschlägigen Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes (VersVG) in der jeweils letztgültigen Fassung.

#### Artikel 15 Anzeigepflicht bei Vertragsabschluss

(1) Der Versicherungsnehmer hat bei Abschluss des Vertrages alle ihm bekannten Umstände, die für die Übernahme der Gefahr erheblich sind, dem Versicherer anzuzeigen, und zwar auch dann, wenn er eine ihm zugegangene Nachricht für unerheblich oder unzuverlässig hält.

(2) Als erheblich gilt insbesondere auch der Umstand, dass die Beschaffenheit der Güter bereits bei einem geringfügigen, durch ein versichertes Ereignis verursachten Schaden den Totalverlust oder einen unverhältnismäßig ausgedehnten Schadenumfang zur Folge haben kann.

Auf Basis der erteilten Informationen entscheidet der Versicherer, zu welchen Konditionen und Prämien er das Risiko in Deckung nimmt. Erhebliche Umstände sind solche, die den Deckungsumfang und die Prämie beeinflussen können. Ein dem Versicherer nicht angezeigter Umstand ist dann erheblich, wenn dessen rechtzeitige Kenntnis den Versicherer dazu veranlasst hätte, den Vertrag entweder mit anderem Inhalt oder überhaupt nicht zu schließen.

(3) Jede bewusst unrichtige Anzeige, jedes Verschweigen, jede Täuschung, jede bewusst falsch oder entstellt gemachte Angabe berechtigt den Versicherer zum Rücktritt vom Vertrag und hat Leistungsfreiheit zur Folge.

Die Verpflichtung zur Zahlung der Prämie bleibt dadurch unberührt.

(4) Die Verpflichtung des Versicherers zur Leistung bleibt bestehen, wenn der Versicherer den nicht angezeigten Umstand oder die Unrichtigkeit kannte. Das gleiche gilt, wenn die Anzeige ohne Verschulden des Versicherungsnehmers unterblieben ist.

Bleibt die Verpflichtung des Versicherers zur Leistung bestehen, gebührt ihm, wenn mit dem besonderen Umstand eine höhere Gefahr verbunden ist, eine dieser höheren Gefahr entsprechende höhere Prämie (Zuschlagsprämie).

Der Versicherer muss die Verletzung der Anzeigepflicht und die Erheblichkeit des Umstands beweisen. Steht die Verletzung der Anzeigepflicht fest, so kann der Versicherungsnehmer beweisen, dass ihn kein Verschulden an der Verletzung trifft.

## Artikel 16 Gefahränderung

(1) Der Versicherungsnehmer darf nach dem Abschluss des Vertrages ohne Einwilligung des Versicherers die Gefahr nicht ändern, insbesondere nicht erhöhen oder die Änderung durch einen Dritten gestatten.

(2) Als Gefahränderung gilt insbesondere:

- a) die erhebliche Verzögerung des Antrittes oder der Vollendung des versicherten Transportes,
- b) die erhebliche Abweichung von dem angegebenen oder üblichen Transportweg,
- c) die Änderung des Bestimmungsortes bzw. -hafens,
- d) die Beförderung der Güter in Leichterfahrzeugen, ohne dass dies ortsüblich ist.

(3) Verletzt der Versicherungsnehmer die Bestimmungen der Absätze (1) und/oder (2), kann der Versicherer das Versicherungsverhältnis für den betreffenden Transport ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen. Damit tritt Leistungsfreiheit ein.

Der Versicherer muss den vom Versicherungsnehmer gemachten Angaben vertrauen können. Daher ist der Versicherungsnehmer verpflichtet, keine Handlungen zu setzen oder zuzulassen, die die Risikosituation, wie sie zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestanden hat, verändern. Eine solche Änderung bedarf daher der ausdrücklichen Zustimmung des Versicherers.

Da eine taxative Aufzählung aller Gefahränderungen nicht möglich ist, sind nur Beispiele angeführt.

Leichterfahrzeug: Wasserfahrzeug üblicherweise ohne Eigenantrieb zur Aufnahme von Ladung. Man unterscheidet nach dem Verwendungszweck z. B. Seeleichter, Leichter im Hafenbetrieb (Schuten) und auf Baustellen.

Bei Auflösung des Vertrages tritt durch Wegfall der Deckung jedenfalls Leistungsfreiheit ein, ohne dass die Voraussetzungen des Abs. 4 vorliegen müssen.

Die Leistungspflicht des Versicherers bleibt bestehen, wenn die Gefahränderung ohne Wissen des Versicherungsnehmers eingetreten ist. Der Versicherungsnehmer ist jedoch verpflichtet, dem Versicherer die Gefahränderung, sobald er hiervon Kenntnis erhalten hat, unverzüglich anzuzeigen.

(4) Hat der Versicherungsnehmer eine Gefahränderung, mit der eine Gefahrerhöhung verbunden ist, nicht angezeigt, ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, es sei denn,

- a) die Verletzung der Anzeigepflicht beruht weder auf Vorsatz noch auf grober Fahrlässigkeit, oder
- b) die Gefahrerhöhung hatte weder Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalles noch auf den Umfang der Leistungspflicht des Versicherers.

(5) Dem Versicherer steht es frei, eine Zuschlagsprämie für die Gefahrerhöhung zu vereinbaren, es sei denn, die Gefahrerhöhung war

- a) durch das Interesse des Versicherers oder
- b) durch ein Gebot der Menschlichkeit veranlasst oder
- c) durch ein versichertes die Güter bedrohendes Ereignis geboten.

Die schwerwiegende Rechtsfolge der Leistungsfreiheit des Versicherers wird aufgehoben, wenn die unter a) und b) angeführten Umstände vorliegen. Die Beweislast trifft den Versicherungsnehmer.

Um leistungsfrei zu sein, bedarf es in den explizit angeführten Fällen keiner Kündigung des Vertrages.

### Artikel 17 Änderung der Beförderung

(1) Werden die Güter ohne Zustimmung des Versicherers mit einem Transportmittel anderer Art befördert als im Versicherungsvertrag vereinbart oder werden sie umgeladen, obwohl im Versicherungsvertrag direkter Transport vereinbart ist, ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei. Das gleiche gilt, wenn ausschließlich ein bestimmtes Transportmittel oder ein bestimmter Transportweg vereinbart werden.

Eine Änderung der Beförderung kann eine völlige Umgestaltung des vom Versicherer übernommenen Risikos bedeuten.

(2) Die Leistungspflicht bleibt bestehen, wenn nach Beginn der Versicherung infolge eines versicherten Ereignisses oder ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers die Beförderung geändert oder aufgegeben wird.

(3) Im übrigen gelten die Bestimmungen über die Gefahränderung sinngemäß.

Der Versicherungsschutz bleibt aufrecht, wenn die Beförderungsänderung nach Beginn der Versicherung ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers vorgenommen wird. Es gilt bereits als Zustimmung, wenn sich der Versicherungsnehmer einem Frachtvertrag unterwirft, der dem Frachtführer gestattet, die Beförderung zu ändern.

Als Zustimmung gilt nicht nur die ausdrückliche, sondern auch eine stillschweigende Erlaubnis des Versicherungsnehmers zur Beförderungsänderung.

In Fällen, in denen die Leistungspflicht des Versicherers trotz Änderung der versicherten Reise aufrecht bleibt, kommen die Bestimmungen des Artikels 16 (Gefahränderung) sinngemäß zur Anwendung.

### Artikel 18 Obliegenheiten

(1) Der Versicherungsnehmer hat dem Versicherer den Schadensfall sowie jeden Unfall, welcher das Transportmittel oder die Ladung trifft, unverzüglich anzuzeigen.

(2) Bei Seetransporten hat der Versicherungsnehmer einen Schaden, für den der Versicherer einzutreten hat, binnen 15 Monaten nach der Beendigung der Versicherung oder, falls das Schiff verschollen ist, nach dem Ablauf der Verschollenheitsfrist dem Versicherer schriftlich geltend zu machen. Durch die Absendung der Erklärung wird die Frist gewahrt.

Diese Bestimmungen finden auf die vom Versicherungsnehmer zu entrichtenden Beiträge zur großen Haverei keine Anwendung.

Es besteht Anzeigenpflicht, auch wenn dadurch kein Entschädigungsanspruch begründet wird vor allem wegen der Beweissicherung, aber auch weil der Versicherer berechtigtes Interesse daran hat, im Schadensfall schadenmindernde Weisungen erteilen oder schadenabwendende Maßnahmen setzen zu können und durch ein Schadenergebnis auch eine Gefahrerhöhung eintreten kann. Ein solches Ereignis und seine Ursache sind dem Versicherer mit sämtlichen vorliegenden Informationen unverzüglich - ab Kenntnis - zu melden, um ihm die Möglichkeit zu geben, innerhalb bestimmter Fristen notwendige Entscheidungen treffen zu können (z.B. Abandon, §§ 861 ff UGB).

Zum Begriff Beendigung der Versicherung wird auf Art. 10 verwiesen.

Unter Geltendmachung versteht man die Stellung eines qualitativ und quantitativ begründeten Anspruches unter gleichzeitiger Sicherung der Beweise. Der Umstand, dass dem Versicherer der Schaden bekannt ist, entbindet den Versicherungsnehmer nicht von der Verpflichtung zur Geltendmachung.

Die Frist zur Geltendmachung von 15 Monaten kann nicht unterbrochen oder gehemmt werden. Für Beiträge zur Havarie-grosse gilt diese Frist nicht.

(3) Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, für die Abwendung und Minderung eines Schadens zu sorgen und wenn die Umstände es gestatten, die Weisungen des Versicherers einzuholen und zu befolgen.

Es handelt sich hier um eine grundlegende Verpflichtung des Versicherungsnehmers aus dem Versicherungsvertrag; er hat so zu handeln, als ob er nicht versichert wäre und den Schaden selbst zu tragen hätte. Darüber hinaus hat er die Weisungen des Versicherers zu befolgen und solche, sofern es die Umstände gestatten, vom Versicherer einzuholen.

Insbesondere sind die folgenden Sofortmaßnahmen zu setzen:

- a) Wenn im Zuge der Beförderung oder bei Ablieferung der Güter ein Verlust und/oder eine Beschädigung zu vermuten oder erkennbar ist, sind unverzüglich das Beförderungsunternehmen, der Lagerhalter, die Hafenbehörde etc. schriftlich haftbar zu halten und zur gemeinsamen Besichtigung aufzufordern. Ein schriftlicher Protest bzw. ein qualifizierter Vorbehalt ist anzubringen.
- b) Wenn bei Ablieferung ein Verlust und/oder eine Beschädigung nicht erkennbar ist, sind Beförderungsunternehmen, Lagerhalter, Hafenbehörde etc. sofort nach Feststellung, spätestens aber innerhalb der in den jeweiligen Beförderungsbedingungen vorgesehenen Fristen schriftlich haftbar zu halten und zur gemeinsamen Besichtigung aufzufordern.

Die Fristen ergeben sich aus den jeweiligen Beförderungsvertrag zugrundeliegenden gesetzlichen Haftungsbestimmungen (z.B. CMR, Montrealer Abkommen, CIM).

Der in der Polizza oder im Versicherungszertifikat genannte Havariekommissar ist unverzüglich zur Schadenfeststellung beizuziehen. Hat der Versicherer keinen bestimmten Havariekommissar genannt oder ist dessen Beauftragung nicht möglich, ist der nächste "Lloyd's Agent" mit der Schadenfeststellung zu betrauen.

Die Verpflichtung zur Beiziehung eines Havariekommissars gilt für Art. 18 (3) a und b). Die Feststellungen des Havariekommissars gelten stets ohne Präjudiz für den Versicherer.

(4) Der Versicherungsnehmer hat über Verlangen dem Versicherer jede Auskunft zu erteilen und alle Belege zur Verfügung zu stellen, die für die Feststellung des Versicherungsfalles und des Umfangs der Leistungspflicht des Versicherers erforderlich sind.

Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, den Schaden dem Grunde und der Höhe nach zu beweisen.

Zum Schadennachweis und zur Geltendmachung von Ersatzansprüchen sind dem Versicherer auf Verlangen insbesondere die folgenden Dokumente im Original vorzulegen:

- Polizze oder Versicherungszertifikat,
- alle Beförderungsdokumente,
- Lieferfaktura samt Pack- und Gewichtsliste,
- Havariezertifikat samt Gebührennote des Havariekommissars,
- alle Dokumente, die den Verlust und/oder die Beschädigung nachweisen,
- sämtlicher Schriftwechsel betreffend Verlust und/oder Beschädigung und/oder Rechtswahrung,
- Bestätigung über erfolgte unverzügliche Anzeige bei der zuständigen Sicherheitsbehörde im Fall von Schäden durch Feuer, Diebstahl, Einbruchdiebstahl und Raub, sofern die Beförderung vom Versicherungsnehmer selbst durchgeführt wurde,
- Schadenrechnung,
- Abtretungserklärung.

(5) Der Versicherungsnehmer darf seine Ansprüche gegen Dritte oder zur Sicherung der Ansprüche dienende Rechte weder aufgeben noch einschränken.

(6) Im Fall einer großen Haverei darf die Dispache vom Versicherungsnehmer nicht ohne Zustimmung des Versicherers anerkannt werden; ebenso wenig dürfen Einschuss oder endgültige Beiträge ohne Zustimmung des Versicherers sichergestellt oder geleistet werden.

Die Verletzung der oben angeführten Obliegenheiten kann die Leistungsfreiheit des Versicherers bewirken (§ 6 VersVG).

Da eine taxative Aufzählung aller erforderlichen Dokumente nicht möglich ist, sind nur Beispiele angeführt.

Hat der Versicherer Ersatz geleistet, gehen Ansprüche gegen Dritte bis zur Höhe der geleisteten Entschädigung auf ihn über bzw. sind solche an den Versicherer abzutreten.

Der Transportversicherer kann sein Rückgriffsrecht ohne Rücksicht auf die Interessen des Versicherungsnehmers ausüben (vgl. auch § 148 VersVG).

Auf den Kommentar zu Artikel 5 wird verwiesen.

Die Dispache ist die endgültige Grundlage der Leistung.

Die Folgen des § 6 Abs. 3 VersVG gelten für alle im Art.18 angeführten Obliegenheiten.

## Artikel 19 Ersatzleistung

AÖTB 2007

Kommentar zu den AÖTB 2007

### (1) Verlust der Güter

Gehen die Güter total verloren, werden sie dem Versicherungsnehmer ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen oder sind sie nach der Feststellung von Sachverständigen in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört, leistet der Versicherer Ersatz unter Berücksichtigung des Artikels 11 abzüglich des Wertes geretteter, verwertbarer Sachen (Restwert).

Als Verlust gilt nur, wenn die Güter dem Versicherungsnehmer tatsächlich ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen sind.

Allfällige Vermögensschäden, die dem VN entstehen, ohne dass ihm die Güter endgültig entzogen wurden (z.B. Verletzung von Lieferfristen, Nachfertigungskosten), gelten nicht als Verlust im Sinne der Bedingungen.

Die Feststellung des Restwertes erfolgt im Regelfall durch den Sachverständigen oder durch Verkauf im Sinne des Artikels 19 (4).

### (2) Verschollenheit

Sind die Güter mit dem Transportmittel verschollen, leistet der Versicherer Ersatz wie bei Totalverlust, es sei denn, dass mit überwiegender Wahrscheinlichkeit ein Verlust als Folge einer nicht versicherten Gefahr anzunehmen ist.

Verschollenheit im Sinne des Abs. 2 liegt nur dann vor, wenn die Güter gemeinsam mit dem Transportmittel nicht mehr auffindbar sind.

Ein Transportmittel ist verschollen, wenn vom Zeitpunkt seiner geplanten Ankunft am Endbestimmungsort 60 Tage, innerhalb Europas im geographischen Sinn 30 Tage, verstrichen sind und bis zur Reklamation keine Nachricht von ihm eingegangen ist. Ist die Nachrichtenverbindung durch Krieg, kriegsähnliche Ereignisse, Bürgerkrieg oder innere Unruhen gestört, verlängert sich die Frist je nach Lage des Falles, sie darf aber 6 Monate nicht überschreiten.

Das Verlorengehen der Güter allein, bei containergestauten Gütern inklusive Container, fällt unter Art. 19 (1).

### (3) Beschädigung

a) Werden die Güter oder Teile der Güter beschädigt und ist eine Wiederherstellung nicht möglich oder wirtschaftlich nicht sinnvoll, ersetzt der Versicherer unter Berücksichtigung des Artikels 11 den Handelswert, in dessen Ermangelung den gemeinen Wert, den die Güter in unbeschädigtem Zustand am Ablieferungsort haben würden, abzüglich des Wertes, den sie dort im beschädigten Zustand haben (Restwert).

Der Wert der Güter in beschädigtem Zustand kann auch durch freihändigen Verkauf oder durch öffentliche Versteigerung festgestellt werden, wenn der Versicherer dies unverzüglich nach Kenntnis der für die Schadenhöhe erheblichen Umstände verlangt; in diesem Fall tritt der Erlös an die Stelle des Wertes der beschädigten Güter.

Beschädigte Gegenstände können niemals an den Versicherer ohne dessen Einwilligung abandonniert werden. Die Nichtabnahme des versicherten Gutes seitens des Empfängers begründet keinen Ersatzanspruch. Die aus einer Nichtabnahme des versicherten Gutes entstehenden Kosten gehen nicht zu Lasten des Versicherers.

- b) Ist eine Wiederherstellung möglich und wirtschaftlich sinnvoll, ersetzt der Versicherer unter Berücksichtigung des Artikels 11 die zum Zeitpunkt der Schadenfeststellung notwendigen Kosten der Wiederherstellung oder Wiederbeschaffung der beschädigten oder verlorenen Teile.

Der Wert des Altmaterials wird angerechnet. Bei Erneuerung einzelner Teile ist der Versicherer berechtigt, für diese einen der Art, dem Alter und dem Zustand entsprechenden, angemessenen Abzug „neu für alt“ vorzunehmen.

Mehrkosten, insbesondere solche, die dadurch entstehen, dass bei Ausbesserung einer beschädigten Sache oder deren Wiederherstellung in den früheren Zustand Änderungen oder Verbesserungen vorgenommen werden, desgleichen Überholungen, gehen zu Lasten des Versicherungsnehmers. Vorläufige Reparaturen werden nur nach Maßgabe des Artikels 5 (2) ersetzt.

#### (4) Verkauf der Güter vor Beendigung der versicherten Reise

Wird nach Beginn der Versicherung die Reise des Schiffes aufgegeben oder aus einem anderen Grund nicht vollendet, ohne dass der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei wird, kann der Versicherer verlangen, dass unter seiner Mitwirkung der Versicherungsnehmer die Güter aus freier Hand oder im Wege öffentlicher Versteigerung verkauft, wenn die Güter ohne unverhältnismäßige Kosten und innerhalb angemessener Frist nicht weiterbefördert werden können. Verlangt der Versicherer den Verkauf, muss dieser unverzüglich erfolgen.

Abandon bedeutet die Aufgabe eines Rechtes oder einer Sache, um sich von weiteren Verpflichtungen zu befreien.

Der Empfänger hat mit der Annahme der beschädigten Güter seinen Verpflichtungen aus dem Kaufvertrag nachzukommen. Damit verbunden ist die Bezahlung des Kaufpreises. Die Weigerung des Empfängers, beschädigte Güter zu übernehmen, bewirkt für sich keine Leistungsverpflichtung des Versicherers.

Der Versicherer ersetzt nur jene Kosten, die sachbezogen zur Wiederherstellung oder Wiederbeschaffung erforderlich sind. Teile werden zum Zeitwert ersetzt, die Arbeitszeit wird nicht amortisiert.

Mehrkosten, die sich aus einer verzögerten Wiederherstellung ergeben, gehen nicht zu Lasten des Versicherers.

Vorläufige Reparaturkosten werden nur dann ersetzt, wenn sie im Sinne des Artikels 5 (2) als Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung eines Schadens anzusehen sind.

Es kann dem Versicherer nicht zugemutet werden, bei Abbruch der versicherten Reise zeitlich unbegrenzt in Deckung zu bleiben. Er hat daher die Möglichkeit, den Deckungszeitraum unter Kontrolle zu bringen, indem er verlangt, dass die Güter verkauft oder versteigert werden. Damit entgeht er zwar einem nicht kalkulierbaren Risiko, hat jedoch einen etwaigen Mindererlös durch Zahlung der Differenz zwischen Versicherungssumme und erzieltm Erlös aus dem Verkauf bzw. der Versteigerung zu ersetzen.

Der Versicherungsnehmer kann im Fall des Verkaufes den Unterschied zwischen der Versicherungssumme und dem Erlös verlangen. Das gleiche gilt, wenn die Güter unterwegs infolge eines dem Versicherer zur Last fallenden Unfalles verkauft werden müssen.

Mit vollzogenem Verkauf bzw. vollzogener Versteigerung endet die Versicherung.

Verkauft der Versicherungsnehmer die Güter ohne Verlangen und Mitwirkung des Versicherers, geht ein Mindererlös nicht zu Lasten des Versicherers.

Die gleiche Regelung gilt, wenn die Güter als Folge eines versicherten Ereignisses verkauft werden müssen. Für das Ende der Deckung ist in diesem Fall die Bestimmung des Artikels 10 c) in Analogie maßgeblich.

#### (5) Nicht entstandenes Interesse, ersparte Kosten

Ist ein versichertes Interesse für imaginären Gewinn, Mehrwert, Zoll, Fracht oder sonstige Kosten bei Eintritt des Versicherungsfalles noch nicht entstanden, wird der darauf entfallende Teil der Versicherungssumme bei der Ermittlung des Schadens nicht berücksichtigt. Das gleiche gilt für Kosten, die infolge eines Versicherungsfalles erspart werden.

Der Versicherungsnehmer hat z.B. keinen Anspruch auf Ersatz der mitversicherten Seefracht, wenn die Güter auf dem Weg zum Verschiffungshafen verloren gehen und dadurch nachweislich Seefracht erspart wird. Das gleiche gilt für imaginären Gewinn, Mehrwert, Zoll und sonstige Kosten.

#### (6) Anderweitiger Ersatz

Der Versicherungsnehmer muss sich anrechnen lassen, was er anderweitig zum Ausgleich des Schadens erlangt hat.

Kann von einem mit der Abwicklung des Transportes beauftragten Dritten Ersatz des Schadens nicht verlangt werden, weil dessen Haftung über das verkehrsübliche Maß hinaus beschränkt oder ausgeschlossen ist, ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung insoweit frei, als er ohne Einschränkung oder Ausschluss der Haftung hätte Ersatz erlangen können.

Es gelten die allgemeinen Grundsätze über Vorteilsausgleichung.

Die Regressmöglichkeiten dürfen ohne Wissen des Versicherers nicht zu dessen Lasten eingeschränkt werden. Nicht nur eine Beschränkung oder der Ausschluss der Haftung des Frachtführers, sondern eines jeden mit der Abwicklung des Transportes beauftragten Dritten führen zur Leistungsfreiheit des Versicherers. Es sind ganz allgemein Dritte erfasst, so etwa auch Lagerhalter und Stauer.

Die Leistungsfreiheit des Versicherers erstreckt sich nur auf jenen Teil, der von den genannten Dritten zu erlangen gewesen wäre.

Dies gilt nicht, wenn der Versicherungsnehmer auf die Beschränkung oder den Ausschluss der Haftung keinen Einfluss nehmen konnte.

Als Beispiel sei angeführt: Der Spediteur vereinbart ohne Wissen des Versicherungsnehmers mit Dritten, die mit der Abwicklung des Transportes beauftragt sind, Haftungsausschlüsse.

## (7) Rechtsübergang des Eigentums

a) Erlangt der Versicherungsnehmer die Versicherungssumme, kann der Versicherer wählen, ob mit Zahlung der Versicherungssumme die Rechte an den versicherten Gütern oder auf die versicherten Güter auf ihn übergehen sollen oder nicht. Der Rechtsübergang entfällt, wenn der Versicherer ihn nicht unverzüglich nach Kenntnis der Umstände des Versicherungsfalles wählt. Wählt der Versicherer den Rechtsübergang, bleibt der Versicherungsnehmer verpflichtet, für die Minderung des Schadens zu sorgen, soweit der Versicherer dazu nicht imstande ist. Er hat dem Versicherer die zur Geltendmachung der Rechte erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die zum Beweis dienenden Urkunden auszuliefern oder auszustellen sowie ihm bei der Erlangung und der Verwertung der Güter behilflich zu sein. Die Kosten hat der Versicherer zu tragen und auf Verlangen vorzuschießen. Der über die Versicherungssumme hinausgehende Teil des Netto-Verkaufserlöses ist dem Versicherungsnehmer zu erstatten.

Gehen die Rechte nicht über, hat der Versicherungsnehmer dem Versicherer den gemeinen Wert oder den Netto-Verkaufserlös wiedererlangter Güter zu erstatten.

b) Der Versicherer ist nach Eintritt des Versicherungsfalles berechtigt, sich durch Zahlung der Versicherungssumme von allen weiteren Verbindlichkeiten zu befreien. Der Versicherer bleibt trotz der Befreiung zum Ersatz der Kosten verpflichtet, die zur Abwendung oder Minderung des Schadens oder zur Wiederherstellung oder Ausbesserung der versicherten Sache verwendet worden sind, bevor seine Erklärung, dass er sich durch Zahlung der Versicherungssumme befreien wolle, dem Versicherungsnehmer zugegangen ist. Der Versicherer erwirbt durch diese Zahlung keine Rechte an den versicherten Gegenständen.

## (8) Fälligkeit der Leistung des Versicherers

Geldleistungen des Versicherers sind einen Monat nach Beendigung der zur Feststellung des Versicherungsfalles und des Umfangs der Leistung des Versicherers nötigen Erhebungen fällig. Sind die zur Feststellung des Versicherungsfalles und des Umfangs der Leistung des Versicherers nötigen Erhebungen bis zum Ablauf eines Monats seit der Anzeige des Versicherungsfalles nicht beendet, kann der Versicherungsnehmer in Anrechnung auf die Gesamtforderung Abschlagszahlungen in der Höhe des Betrages verlangen, den der Versicherer nach Lage der Sache mindestens zu zahlen hat. Der Lauf der Frist ist gehemmt, solange die Beendigung der Erhebungen infolge Verschulden des Versicherungsnehmers gehindert ist.

Die Zahlung der Versicherungssumme bewirkt keine Änderung in den Eigentumsverhältnissen in Bezug auf die versicherten Güter. Nur wenn der Versicherer von seiner Wahlmöglichkeit unverzüglich nach Kenntnis der Umstände des Versicherungsfalles Gebrauch macht und den Eigentumsübergang wählt, wird er mit Zahlung zum Eigentümer. In diesem Fall bleibt die Verpflichtung des Versicherungsnehmers zur Minderung des Schadens, soweit der Versicherer dazu nicht imstande ist, sowie die Auskunftspflicht trotz Rechtsüberganges aufrecht.

Werden Güter nach erfolgter Entschädigung wiedererlangt, kommt es nicht zur Rückabwicklung. Der Versicherer hat aber Anspruch auf den gemeinen Wert oder auf den Netto-Verkaufserlös der Güter.

Die Leistung des Versicherers ist - abgesehen von zu Recht aufgewendeten Kosten (siehe Art. 5) - mit der Versicherungssumme limitiert.

Beendet sind die Erhebungen, wenn der Versicherer den Schaden als ganz oder teilweise ersatzpflichtig anerkennt.

Solange sich die Erhebungen des Versicherers auch noch auf den Grund des Anspruches beziehen, kann eine Abschlagszahlung nicht fällig werden.

Ist aus Anlass des Schadens eine polizeiliche oder strafrechtliche Untersuchung gegen den Versicherungsnehmer oder Versicherten eingeleitet, kann der Versicherer die Zahlung bis zum Abschluss der Untersuchung verweigern.

#### (9) Währung

Entschädigungsansprüche sind grundsätzlich in der Währung zu befriedigen, in der die Versicherung genommen wurde. Bei Aufwendungen und Beiträgen zur großen Have- rei in fremder Währung erfolgt die Umrechnung in die Polizzenwährung zum Kurs des Zahlungstages.

### Artikel 20 Klagefrist

Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Anspruch auf die Leistung nicht innerhalb von 6 Monaten gerichtlich geltend gemacht wird.

Die Frist beginnt erst, nachdem der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber den erhobenen Anspruch unter Angabe der mit dem Ablauf der Frist verbundenen Rechtsfolgen schriftlich abgelehnt hat.

Der Versicherungsnehmer ist gleichzeitig mit der Ablehnung ausdrücklich auf die Rechtsfolgen hinzuweisen.

### Artikel 21 Sachverständigenverfahren

(1) Im Streitfall ist die Höhe des Schadens durch Sachverständige festzustellen.

(2) Der Versicherer und der Versicherungsnehmer oder Versicherte haben unverzüglich je einen Sachverständigen zu ernennen und die Ernennung der gegnerischen Partei mitzuteilen. Die Partei, die ihren Sachverständigen bekannt gegeben hat, kann die säumige Partei schriftlich unter Mitteilung der Folge der Unterlassung auffordern, ihren Sachverständigen innerhalb zweier Wochen nach Zugang der Aufforderung zu bestimmen. Unterbleibt die Ernennung, kann die auffordernde Partei den gegnerischen Sachverständigen durch den Hauptverband der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen oder durch die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft - hilfsweise durch die diplomatische oder konsularische Vertretung der Republik Österreich, in deren Bereich sich die Güter befinden - benennen lassen. Können sich die Sachverständigen über die Feststellung der Schadenhöhe nicht einigen oder wünschen sie von vornherein die Mitwirkung eines dritten Sachverständigen, ernennen sie gemeinschaftlich diesen Sachverständigen als Obmann, mit dem zusammen sie nach Stimmenmehrheit zu entscheiden haben.

Es handelt sich hier lediglich um ein Schiedsgutachterverfahren und nicht um ein Schiedsgerichtsverfahren, da die Sachverständigen nicht über Ansprüche zu entscheiden, sondern nur die Höhe eines Schadens festzustellen haben.

(3) Die Ablehnung eines Sachverständigen unterliegt den Normen der Zivilprozessordnung.

(4) Die Sachverständigen haben den Schaden zu besichtigen, ihn festzustellen und hierüber ein schriftliches Gutachten zu erstatten. Zu der Besichtigung sind, soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar, die Beteiligten beizuziehen.

(5) Die von den Sachverständigen getroffene Feststellung ist nicht verbindlich, wenn sie offenbar von der wirklichen Sachlage erheblich abweicht. Die Entscheidung erfolgt in diesem Fall durch gerichtliches Urteil.

(6) Jede Partei trägt die Kosten ihres Sachverständigen; die Kosten des Obmannes tragen beide Parteien je zur Hälfte.

### **Artikel 22 Kündigung**

Ist der Versicherungsvertrag für mehrere Transporte oder auf Zeit abgeschlossen, ist der Versicherer berechtigt, den Versicherungsvertrag nach dem Eintritt eines Versicherungsfalles zu kündigen. Die Kündigung wird 14 Tage nach Zugang wirksam. Für Güter, die bei Wirksamwerden der Kündigung unterwegs sind, bleibt die Versicherung bis zu dem Zeitpunkt in Kraft, der für das Ende des Versicherungsschutzes nach Artikel 10 maßgeblich ist.

### **Artikel 23 Gerichtsstand**

(1) Für Streitigkeiten aus dem Versicherungsvertrag sind die Gerichte des Ortes, an dem der Versicherer - bei mehreren Versicherern der in der Polizza als führend bezeichnete Versicherer - im Inland seinen Sitz (Hauptniederlassung) hat, zuständig.

(2) Die Nominierung von Havariekommissaren und Settling Agents bzw. die Zahlbarstellung von Schäden außerhalb Österreichs begründen keinen Gerichtsstand am Zahlungsort.

Der allgemeine Hinweis "Sitz der Gesellschaft" stellt nach der Rechtssprechung zur Jurisdiktionsnorm bzw. zur Zivilprozessordnung mangels genügender Bestimmtheit noch keine gültige Gerichtsstandvereinbarung dar. Um eine solche zu bewirken, muss sie im Antrag oder in der Polizza oder in einer separaten Erklärung vom Versicherungsnehmer unterschrieben werden.