

**THOMAS
MILLER
SPECIALTY**

TMS Cruise Cover

Kreuzfahrt-Betriebsunter- brechungs-Versicherung

Fluss-, Binnensee- und Hafenschifffahrt

Versicherungsbedingungen

1. Oktober 2020



Inhaltsverzeichnis

§ 1	Gegenstand der Versicherung	3
§ 2	Versicherter Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden	3
§ 3	Versicherungszeitraum und Haftzeit	4
§ 4	Versicherte Gefahren	5
§ 5	Generelle Deckungsvoraussetzungen	6
§ 6	Deckungsausschlüsse	6
§ 7	Vorvertragliche Anzeigen und Informationen	7
§ 8	Gefahr- / Risiko-Änderung	8
§ 9	Anzeige von wichtigen Ereignissen und Schadenminderung	9
§ 10	Entschädigungsleistung und Schadennachweis	10
§ 11	Prämienzahlung	12
§ 12	Vorzeitige Beendigung der Versicherung	12
§ 13	Stillliege-Rückgaben	13
§ 14	Änderungen des Versicherungsvertrages	13
§ 15	Streitigkeiten im Versicherungsverhältnis	13
§ 16	Mitversicherung und Führung	14
§ 17	Anwendbares Recht	14

§ 1 Gegenstand der Versicherung

- 1.1. Der Versicherer leistet im Rahmen der nachfolgenden Bestimmungen Ersatz für einen Unterbrechungs- oder Ausfallschaden, der im Geschäftsbetrieb des Versicherungsnehmers als Folge nicht oder doch nicht vollständig durchgeführter Reisen oder Einsätze des versicherten Schiffes entsteht.
- 1.2. Die Versicherung deckt im jeweils vereinbarten Umfang die finanziellen Interessen des Versicherungsnehmers an der Erfüllung seiner für das versicherte Schiff vertraglich eingegangenen Reise- / Einsatzverpflichtungen und am Erhalt der hiermit zusammenhängenden Einnahmen sowie, falls vereinbart, auch sein finanzielles Interesse in Zusammenhang mit besonderen Kundenbindungsmaßnahmen für künftige Reisen / Einsätze.
- 1.3. Voraussetzung einer Leistungspflicht des Versicherers ist, dass die betriebliche Unterbrechung die direkte Folge einer während der Dauer der Versicherung unmittelbar das versicherte Schiff betreffenden versicherten Gefahr ist und dass der versicherte Ausfall bzw. die versicherten Aufwendungen nicht später als drei Monate nach Beendigung der Versicherung anfallen.
- 1.4. Passagen / Kreuzfahrten / Einsätze im Sinne dieser Versicherung sind alle Reisen des versicherten Schiffes ungeachtet dessen, ob das Schiff einen Zielhafen anläuft, eine Rundreise macht und zum Ausgangshafen zurückkehrt und dabei Zwischenhäfen anläuft. Passagen / Kreuzfahrten / Einsätze beginnen mit dem Anbordgehen von Fahrgästen bzw. der Einschiffung von Passagieren und enden mit dem Vorbordgehen von Fahrgästen bzw. der Ausschiffung von Passagieren.

§ 2 Versicherter Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden

- 2.1. Ein betrieblicher Unterbrechungsschaden liegt vor, wenn der Einsatz des versicherten Schiffes infolge eines unter seiner Kaskoversicherung gedeckten Schadensereignisses oder einer sonstigen vereinbarungsgemäß gedeckten Gefahrenlage beeinträchtigt oder nicht mehr möglich ist und dem Versicherungsnehmer insoweit ein betrieblicher Gewinn entgeht oder ihm Kosten und Aufwendungen zur Last fallen, die er nicht erwirtschaften kann bzw. denen kein wirtschaftliches Äquivalent für ihn gegenübersteht.
- 2.2. Der versicherte Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden besteht je nach vereinbarter Deckungsart entweder aus entgangenem Betriebsgewinn und laufenden Kosten (Ertragsausfall-Versicherung) oder aus besonderen betrieblichen Mehraufwendungen zur Vermeidung bzw. Minderung eines Ertragsausfalls (Mehrkosten-Versicherung) und / oder sonstigem speziellem betrieblichem Aufwand (Sonderaufwand-Versicherung).

Bei der Ertragsausfall-Versicherung besteht der versicherte Unterbrechungsschaden in spezifizierten Einnahmeausfällen aufgrund vollständiger oder teilweiser Nichtdurchführung oder Annullierung von Kreuzfahrten und Passagen oder Einsätzen des versicherten Schiffes - bei Kreuzfahrten auch aus Ausfällen aufgrund der Nichteinschiffung von Passagieren, die bereits die Anreise zum Schiff angetreten haben.

Soweit nicht anders vereinbart, gehören zu diesen Einnahmen die Reise- / Ticket-Preise der Fahrgäste / Passagiere, die für das Schiff zu erwartenden Bordverkaufs- und

Landausflugs-Einnahmen sowie Einnahmen aus anderen Bordleistungen, die nicht bereits im Reisepreis enthalten sind.

Bei der Mehrkosten-Versicherung besteht der versicherte Unterbrechungsschaden im Aufwand isolierter, im Vorhinein bekannter Kosten, etwa Charter- und Ersatzkosten, um die Reisen bzw. Einsätze des versicherten Schiffes ohne Einnahmeausfall anderweitig durchführen bzw. ersetzen zu können.

Bei einer etwa vereinbarten Sonderaufwand-Versicherung besteht der versicherte Unterbrechungsschaden im Aufwand gesonderter Aktionskosten zum Erhalt oder zur Wiedergewinnung einer durch den Ausfall oder durch den nur eingeschränkten Einsatz des versicherten Schiffes beeinträchtigten Markt- und Wettbewerbssituation, und zwar im jeweils vereinbarten Umfang

- 2.3. Der Unterbrechungsschaden ist bei allen Deckungsarten höchstens bis zur jeweilig vereinbarten Versicherungssumme ersatzpflichtig. Diese ergibt sich aus Anzahl und Höhe der für die jeweiligen Deckungsarten pro Tag bzw. Entschädigungszeitraum vereinbarten Ausfall- und Ersatzbeträge.

§ 3 Versicherungszeitraum und Haftzeit

3.1. Versicherungszeitraum

Die Versicherung beginnt und endet zu den in der Police angegebenen Zeitpunkten.

Ist bei einem Kreuzfahrtschiff zum Zeitpunkt des Beginns oder des Endes des vereinbarten Versicherungszeitraumes eine Kreuzfahrt oder Teilpassage bereits begonnen bzw. noch nicht beendet, beginnt die Versicherung mit der folgenden Kreuzfahrt / Passage bzw. endet mit dem Ende der letzten noch im vereinbarten Versicherungszeitraum begonnenen Kreuzfahrt / Passage.

3.2. Haftzeit

Der Versicherer ersetzt einen innerhalb des Versicherungszeitraumes liegenden Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden nur, soweit dieser auch innerhalb der nach Tagen vereinbarten Entschädigungsdauer (Haftzeit) liegt und nicht in einen zeitlichen Selbstbehalt des Versicherungsnehmers fällt.

Ist die Haftzeit nach Monaten bemessen, so gelten jeweils 30 Kalendertage als ein Monat. Bei einer Haftzeit von 12 Monaten beträgt die Haftzeit ein volles Kalenderjahr.

Tritt ein Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden vor dem planmäßigen Einsatz bzw. Reiseantritt des versicherten Schiffes ein, so beginnt die Haftzeit mit dem Zeitpunkt des planmäßigen Einsatzes bzw. Reiseantritts des versicherten Schiffes. Tritt ein Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden während eines Einsatzes bzw. einer Reise auf, so beginnt die Haftzeit mit dem Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden.

Ist ein zeitlicher Selbstbehalt des Versicherten vereinbart, so beginnt dieser mit dem Eintritt des Unterbrechungs- / Ausfallschadens. Tritt der Unterbrechungsschaden infolge von Maßnahmen der Schadenabwendung und -minderung i. S. v. Zf. 9.2 verzögert ein, beginnt der zeitliche Selbstbehalt mit dem Zeitpunkt, in dem ohne derartige Maßnahmen erstmals ein versicherter Unterbrechungsschaden entstanden wäre.

Die Haftzeit endet mit dem Wegfall der / des die Ersatzpflicht des Versicherers auslösenden Unterbrechung / Ausfalls, spätestens jedoch mit dem letzten Tag der vereinbarten Haftzeit.

§ 4 Versicherte Gefahren

Soweit nicht anders vereinbart, sind folgende Gefahren als auslösende Ursachen für einen gedeckten Unterbrechungsschaden i. S. v. Zf. 2 dieser Bedingungen versichert:

- 4.1. Schäden am versicherten Schiff
 - 4.1.1. Teilschäden am versicherten Schiff, für die unter der Kaskoversicherung des versicherten Schiffes Versicherungsschutz besteht, jedoch nicht weitergehend als nach den AVB Fluss 2000/2008 oder gemäß anderen in der Police genannten Kaskoversicherungsbedingungen; Selbstbehalte und Franchisen unter der Kaskoversicherung bleiben unbeachtet. Die Gefahr des Totalverlustes oder diesem gleichstehende Fälle (Reparaturunwürdigkeit, Reparaturunmöglichkeit, Abandon) können gegen Mehrprämie mitversichert werden.
 - 4.1.2. Ausfall oder Funktionseinschränkung von an Bord des versicherten Schiffes befindlichen Ausrüstungsgegenständen oder Einrichtungen, die dem Betrieb des Schiffes dienen und deren Ausfall oder Funktionseinschränkung zu körperlichen Schäden oder erheblichen Unbequemlichkeiten bei einer nicht nur unbeträchtlichen Anzahl von Passagieren bzw. Fahrgästen führt, so dass in der Folge eine Annullierung oder Verkürzung einer Passage / Kreuzfahrt / Einsatzfahrt von Seiten des Versicherungsnehmers erforderlich wird.
- 4.2. Gesundheitsgefahren
 - 4.2.1. Verbot oder Beschränkung der Fahrt des versicherten Schiffes aufgrund von Quarantäne-Vorschriften, ausgenommen bei Epidemien;
 - 4.2.2. Ausbruch von nicht als Epidemie auftretenden Infektionskrankheiten an Bord oder Entdeckung von deren Erregern sowie Vergiftungen an Bord des versicherten Schiffes, sofern dies durch Experten, die nicht bei dem Versicherungsnehmer angestellt sind oder in einem vertraglichen Verhältnis zu ihm stehen, festgestellt wird.
 - 4.2.3. Ob ein Ereignis als Epidemie definiert wird, richtet sich nach den Standards der WHO.
- 4.3. Naturgefahren
 - 4.3.1. Ohne besondere Vereinbarung sind die nachfolgenden Naturgefahren versichert, wenn sie direkt den Betrieb oder den Zugang des versicherten Schiffes von oder zu einem Ein- oder Ausschiffungshafen verhindern oder so schwerwiegend behindern, dass ein Antritt oder eine Fortsetzung einer versicherten Reise vernünftigerweise nicht erwartet werden kann und die Reise dementsprechend annulliert oder verkürzt werden muss:
 - 4.3.1.1. für die Jahreszeit außergewöhnlich schweres Wetter;
 - 4.3.1.2. für die Jahreszeit außergewöhnlicher anhaltender Schneefall oder Eisgang;
 - 4.3.1.3. Erdbeben; Bodensenkung; Erdbeben; Vulkanausbruch;
 - 4.3.1.4. Blitzschlag.
 - 4.3.2. Die Gefahr für die Jahreszeit außergewöhnlich niedriger oder hoher Wasserstände bedarf besonderer schriftlich dokumentierter Vereinbarung.

-
- 4.4. Technische Durchfahrts- und Zugangsbehinderungen
 - 4.4.1. Die Nichtbefahrbarkeit von Wasserstraßen aufgrund technischer Behinderungen, z.B. gesunkener Schiffe, blockierter Schleusen, eingestürzter Brücken, abgerutschter Böschungen oder Ähnlichem.
 - 4.4.2. Bei Kreuzfahrtschiffen auch die nach vernünftigem Ermessen unvorhersehbare und ungewöhnliche Funktionsbeeinträchtigung eines Hafens oder Terminals am Ort der Ein- oder Ausschiffung der Passagiere, die die Benutzung des Liegeplatzes/Terminals komplett verhindert, ohne dass ein Ausweichterminal oder -liegeplatz in Anspruch genommen werden kann.
 - 4.5. Behördliche Maßnahmen
 - 4.5.1. Unvorhergesehene völlige oder teilweise Schließung einer Wasserstraße, die das versicherte Schiff im Rahmen der versicherten Reise planmäßig hätte nutzen sollen, oder eines Hafens oder Terminals, wenn dies die Passagiere daran hindert, sich auf dem versicherten Schiff ein- oder auszuschiffen, jeweils durch rechtmäßige Anordnung einer zuständigen Behörde (davon ausgenommen Schließung wegen Hochwassers);
 - 4.5.2. unvorhergesehene völlige oder teilweise Schließung eines Flughafens oder einer Straße durch die rechtmäßige Anordnung einer zuständigen Behörde, die Passagiere direkt daran hindert, den planmäßigen Ein- oder Ausschiffungshafen des versicherten Schiffes zu nutzen;
 - 4.5.3. Auferlegung von Reise- und Zugangsbeschränkungen der zuständigen Behörde innerhalb des Landes, in dem Fahrgäste, Passagiere oder Besatzungsmitglieder auf dem versicherten Schiff ein- oder ausgeschifft werden sollen.

§ 5 Generelle Deckungsvoraussetzungen

Soweit nicht in Sonderfällen ausdrücklich anders geregelt, ist Bedingung für den Versicherungsschutz:

- 5.1. eine uneingeschränkte Fahrtauglichkeitsbescheinigung des versicherten Schiffes für Passagier- und Fahrgastschiffe durch die zuständige Behörde;
- 5.2. die behördliche Zulassung für das jeweilige Fahrtgebiet; wird eine auf bestimmte Fahrtgebiete eingeschränkte Verkehrszulassung des versicherten Schiffes erweitert, so sind Überschreitungen der Fahrtgrenzen des bisherigen Geltungsbereichs nur dann versichert, wenn dies mit dem Versicherer vor Reiseantritt vereinbart worden ist.
- 5.3. das Bestehen einer P&I-Versicherung für Binnenschiffe, die keinen geringeren Deckungsumfang hat als eine Versicherung auf Grundlage der Thomas Miller Specialty P&I - (Inland Craft) -Versicherungsbedingungen, oder das Bestehen einer anderen im Einzelfall vom Versicherer akzeptierten P&I- oder Haftpflichtversicherung.

§ 6 Deckungsausschlüsse

- 6.1. Es besteht kein Versicherungsschutz für Versicherungsfälle, die der Versicherungsnehmer vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeiführt.

-
- 6.2. Es besteht kein Versicherungsschutz für Einnahmeausfälle oder Aufwendungen, die die direkte oder indirekte Folge eines Verstoßes gegen gesetzliche Vorschriften für Passagier- oder Fahrgastschiffe oder gegen Anordnungen von zuständigen Regierungs- oder örtlichen Behörden sind.
- 6.3. Es besteht kein Versicherungsschutz für Einnahmeausfälle oder Aufwendungen, die auf Annullierungen, Aufgabe oder Kürzung von Kreuzfahrten / Passagen aufgrund ungenügenden Ticketverkaufs, gleich aus welchem Grund, oder auf ungenügende finanzielle Betriebsmittel, Zahlungsunfähigkeit oder Insolvenz des Versicherungsnehmers zurückzuführen sind.
- 6.4. Es besteht kein Versicherungsschutz für Einnahmeausfälle oder Aufwendungen, wenn sich der Versicherungsnehmer dazu entscheidet, das Schiff nach einem Schadenereignis nicht wieder in Fahrt zu setzen.
- 6.5. Es besteht kein Versicherungsschutz für Einnahmeausfälle oder Aufwendungen, die eine direkte oder indirekte Folge nachstehender Umstände sind:
- 6.5.1. Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Rebellion, Aufstand oder Landfriedensbruch sowie jeder feindliche Akt gegen oder von einer kriegsführenden Macht;
- 6.5.2. Minen, Torpedos, Bomben, Raketen, Granaten, Sprengstoffe sowie chemische, biologische, biochemische oder elektromagnetische oder vergleichbare Kriegswaffen;
- 6.5.3. Arrest, Beschlagnahme, Konfiskation oder Festhaltung des versicherten Schiffes durch Verfügung von hoher Hand;
- 6.5.4. Terroristische Handlungen, Sabotage und Piraterie, jedoch ist Piraterie an Bord des versicherten Schiffes gedeckt;
- 6.5.5. Allgemeine terroristische Drohungen, die sich nicht konkret gegen das versicherte Schiff oder den Versicherungsnehmer beziehen;
- 6.5.6. Einwirkungen durch radioaktive, giftige oder explosive Stoffe mit kontaminierenden Eigenschaften;
- 6.5.7. Streik oder Arbeitskämpfe;
- 6.5.8. Lieferverzug eines Schiffsneubaus oder Rücklieferung des versicherten Schiffes aus Wartung, Reparatur oder Umbau und jeder Art von Dockung;
- 6.5.9. Verzögerte An- oder Rücklieferung unter Charterverträgen;
- 6.5.10. Auftreten von Infektionskrankheiten oder durch Mikroorganismen verursachte Vergiftungen, die in ihrem Auftreten nicht begrenzt sind auf das versicherte Schiff oder die, unabhängig von einem Auftreten an Bord des versicherten Schiffes, im Zusammenhang mit lokalen, regionalen oder internationalen Epidemien stehen.

Ob eine Krankheit als Epidemie definiert wird, richtet sich nach den Standards der WHO.

§ 7 Vorvertragliche Anzeigen und Informationen

7.1. Vorvertragliche Anzeigepflicht des Versicherungsnehmers

Der Versicherungsnehmer hat beim Abschluss des Vertrages alle für die Übernahme des Versicherungsschutzes gefahrerheblichen Umstände anzuzeigen und die

gestellten Fragen wahrheitsgemäß und vollständig zu beantworten. Gefahrerheblich sind alle Umstände, die geeignet sind, auf den Entschluss des Versicherers, den Vertrag überhaupt oder mit dem vereinbarten Inhalt abzuschließen, Einfluss auszuüben. Ein Umstand, nach dem der Versicherer ausdrücklich oder schriftlich gefragt hat, gilt in jedem Fall als gefahrerheblich.

Wird der Vertrag von einem Vertreter des Versicherungsnehmers geschlossen und kennt dieser den gefahrerheblichen Umstand, muss sich der Versicherungsnehmer so behandeln lassen, als habe er selbst davon Kenntnis gehabt.

- 7.2. Bei unvollständigen oder unrichtigen Angaben kann der Versicherer innerhalb eines Monats von dem Zeitpunkt an, zu dem er Kenntnis von dem nicht oder unrichtig angezeigten Umstand erlangt hat, den Vertrag kündigen und die Leistung verweigern, falls nichts anderes vereinbart ist.

Dies gilt auch dann, wenn die Anzeige deshalb unterblieben ist, weil der Versicherungsnehmer den Umstand infolge von grober Fahrlässigkeit nicht kannte.

Ist der Versicherungsfall bereits eingetreten, darf der Versicherer den Versicherungsschutz nicht versagen, wenn der Versicherungsnehmer nachweist, dass die unvollständige oder unrichtige Angabe weder auf den Eintritt des Versicherungsfalls noch auf den Umfang der Leistungspflicht Einfluss gehabt hat.

- 7.3. Bleibt der Versicherer mangels Verschuldens des Versicherungsnehmers oder dessen Vertreters zur Leistung verpflichtet, gebührt dem Versicherer eine der höheren Gefahr entsprechende zu vereinbarende Zuschlagsprämie. Das Gleiche gilt, wenn bei Abschluss des Vertrages ein gefahrerheblicher Umstand schuldlos nicht bekannt war.
- 7.4. Das Recht des Versicherers, den Vertrag wegen arglistiger Täuschung über gefahrerhebliche Umstände anzufechten, bleibt unberührt.

§ 8 Gefahr- / Risiko-Änderung

- 8.1. Der Versicherungsnehmer darf die Gefahr ändern und die Änderung durch einen Dritten gestatten.
- 8.2. Als Gefahr- und Risikoänderung werden insbesondere angesehen:
- 8.2.1. Docken, Slippen oder zwischenzeitliche größere Reparaturen des versicherten Schiffes;
- 8.2.2. nicht übliches Schleppen oder Geschlepptwerden des versicherten Schiffes, ausgenommen in Fällen von Seenot oder einer damit vergleichbaren Notsituation auf Flüssen, Seen oder in Häfen,
- 8.2.3. Wechsel der vereinbarten Einsatzart, des vereinbarten Einsatzgebietes oder Überschreiten der vereinbarten und/oder behördlich genehmigten Fahrtgrenzen des versicherten Schiffes;
- 8.2.4. Vercharterungen des versicherten Schiffes;
- 8.2.5. Regressverzicht in Vercharterungs- und Incentive-Reise-Verträgen
- 8.2.6. Wechsel der Bereederung, des Shipmanagements, des Crewings oder der Reiseveranstaltereigenschaft / Stellung des Versicherungsnehmers.

-
- 8.3. Ändert der Versicherungsnehmer die Gefahr oder erlangt er von einer Gefahränderung Kenntnis, so hat er dem Versicherer bei selbst vorgenommenen Gefahränderungen rechtzeitig vor Durchführung der Reise / Passage, bei anderweitig eintretenden Gefahränderungen unverzüglich nach Kenntnis anzuzeigen.
 - 8.4. Hat der Versicherungsnehmer eine Gefahrerhöhung nicht angezeigt, so ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, es sei denn, die Verletzung der Anzeigepflicht beruhte weder auf Vorsatz noch auf grober Fahrlässigkeit oder die Gefahrerhöhung hatte weder Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalles noch auf den Umfang der Leistungspflicht des Versicherers.
 - 8.5. Dem Versicherer gebührt für die Gefahrerhöhung eine zu vereinbarende Zuschlagsprämie, es sei denn, die Gefahrerhöhung war durch das Interesse des Versicherers oder durch ein Gebot der Menschlichkeit veranlasst oder durch ein versichertes, das Schiff bedrohendes Ereignis geboten.

§ 9 Anzeige von wichtigen Ereignissen und Schadenminderung

- 9.1. Unfall- bzw. Schadenanzeige
Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet,
 - 9.1.1. sobald der Versicherungsnehmer vom Eintritt eines das Schiff oder seine geplanten Reisen betreffenden Unfalls, eines Schadens am versicherten Schiff oder vom Eintritt einer der weiteren gemäß Zf. 4 versicherten Gefahren Kenntnis erlangt, der einen betrieblichen Ausfall oder Unterbrechungsschaden zur Folge haben könnte, dies dem Versicherer über den Manager der Deckung unverzüglich telefonisch und nachfolgend schriftlich anzuzeigen;
 - 9.1.2. durch geeignete Maßnahmen oder Vereinbarungen mit Dritten (z. B. in Charter-Verhältnissen oder Agenturverträgen) sicherzustellen, dass er bei der Durchführung der Reisen / Fahrten des versicherten Schiffes jederzeit und unverzüglich selbst die entsprechende Kenntnis erlangt;
 - 9.1.3. den Eintritt des Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens dem Versicherer über den Manager ebenfalls unverzüglich anzuzeigen.
- 9.2. Schadenabwendung und -minderung
 - 9.2.1. Vom Eintritt eines das versicherte Schiff betreffenden Schadens oder Unfalls oder einer etwaigen weiteren gemäß Zf. 4 versicherten Gefahr hat der Versicherungsnehmer, insbesondere durch Um- bzw. Ersatzdispositionen, für die Abwendung oder Minderung des drohenden Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens zu sorgen und dabei, soweit möglich und zumutbar, diese mit dem Versicherer über den Manager der Deckung abzustimmen. Das gleiche gilt, wenn der Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden bereits eingetreten ist.
 - 9.2.2. Ist eine Abstimmung über notwendige und eilige Maßnahmen nicht rechtzeitig möglich, so hat der Versicherungsnehmer nach eigenem pflichtgemäßem Ermessen und betriebswirtschaftlicher Vernunft so zu handeln, als ob er den Schaden allein trüge, und die Maßnahmen dem Versicherer über den Manager der Deckung unverzüglich mitzuteilen.

-
- 9.2.3. Der Versicherungsnehmer hat mögliche Ersatz- oder Rückgriffsansprüche gegen Dritte zu sichern.
 - 9.2.4. Verletzt der Versicherungsnehmer jedoch die Schadenabwendungs- und -minderungsobliegenheit, ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, es sei denn, der Versicherungsnehmer weist nach, dass ihn an der Verletzung kein Verschulden trifft oder dass die Verletzung keinen Einfluss auf den Umfang des dem Versicherer zur Last fallenden Schadens hat.

§ 10 Entschädigungsleistung und Schadennachweis

Unter dieser Versicherung geltend gemachte Einbußen müssen dem Versicherungsnehmer tatsächlich entstanden sein und werden nur auf Basis nachgewiesener Schäden ersetzt.

- 10.1. Feststellung des Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens
 - 10.1.1. Nach Eintritt des Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens hat der Versicherungsnehmer dem Schadenbeauftragten des Versicherers bzw. des Managers der Deckung alle erforderlichen Untersuchungen über Ursache und Höhe des Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens zu gestatten und ihm Einblick in die Geschäftsunterlagen, falls erforderlich, auch früherer Geschäftsperioden zu gewähren.
 - 10.1.2. Bei der Ermittlung des Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens sind alle Umstände zu berücksichtigen, die den Gang und das Ergebnis des Betriebes während des Zeitraumes der ersatzpflichtigen Betriebsunterbrechung günstig oder ungünstig beeinflusst hätten, wenn die Unterbrechung nicht eingetreten wäre (so z. B. geplante oder notwendige Klasse- / Attest-Erneuerungen, Überholungsarbeiten oder ohnehin anstehende betriebliche Änderungen).
 - 10.1.3. Der Versicherer, der Manager und ein ggfs. von ihnen beauftragter Schadenexperte sind verpflichtet, über ihre im Rahmen der Schadenermittlung bekannt gewordene betriebliche Daten und Geheimnisse strikte Vertraulichkeit zu wahren und hierüber auf Anforderung des Versicherungsnehmers ggfs. auch eine besondere schriftliche Vertraulichkeitserklärung abzugeben.
 - 10.1.4. Können Eintritt oder Höhe des Unterbrechungsschadens im Einzelfall nicht einvernehmlich zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer festgestellt werden, so wird die Schadenfeststellung einem gemeinsamen Sachverständigen übertragen. Dessen Feststellung ist für beide Parteien bindend.

Können sich beide Parteien nicht auf einen gemeinsamen Sachverständigen einigen, so ernennt jede Partei einen Sachverständigen ihrer Wahl.

Weichen die Feststellungen dieser Sachverständigen voneinander ab, ohne dass die Parteien sich hierüber verständigen können, so wird von beiden Sachverständigen ein dritter Sachverständiger als Obmann hinzugezogen, dessen Feststellung allein verbindlich ist. Kommt eine Einigung auf einen Obmann nicht zustande, so soll der Obmann auf Antrag einer Partei durch den Präsidenten der nächstgelegenen Industrie- und Handelskammer, ersatzweise des zuständigen Handelsgerichtes, am Orte des Versicherungsnehmers eingesetzt werden.

Die Kosten eines gemeinsamen Sachverständigen fallen dem Versicherer im Rahmen der Schadenfeststellungskosten zur Last. Benennt jede Partei einen eigenen Sachverständigen, so tragen die Parteien die Kosten ihres Sachverständigen selbst; die Kosten eines eventuell eingesetzten Obmannes übernehmen die Parteien je zur Hälfte.

10.2. Entschädigung des Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens

Der Versicherer ersetzt einen gemäß Zf. 2 - 4 gedeckten Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden in den pro Tag bzw. Entschädigungszeitraum vorgesehenen Grenzen bis zur Höhe der Versicherungssumme oder einer ggfs. zusätzlich vereinbarten zeitlichen Gesamtentschädigungsobergrenze (etwa im Falle eines Saison- oder Jahresmaximums).

Die jeweils gemäß Zf. 2 als Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden versicherten Gewinn- und / oder Kostenbestandteile werden nur insoweit ersetzt, als sie ohne die Unterbrechung / den Ausfall tatsächlich angefallen und erwirtschaftet worden wären.

Die Entschädigung darf nicht zu einer Bereicherung des Versicherungsnehmers führen. Sollten sich binnen eines Jahres als Folge der Unterbrechung wirtschaftliche Vorteile ergeben, sind diese bei der endgültigen Versicherungsentschädigung in billiger Weise zu berücksichtigen.

Der nach diesen Bestimmungen ermittelte Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden wird um den vereinbarten Selbstbehalt gekürzt. Bei einem zeitlichen Selbstbehalt hat der Versicherungsnehmer den Teil des Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens zu tragen, der dem Verhältnis des zeitlichen Selbstbehalts zur Gesamtdauer der innerhalb der Haftzeit tatsächlich eingetretenen Unterbrechung entspricht.

10.3. Der Ersatz der Aufwendungen zur Schadenabwendung und -minderung

Der Versicherer ersetzt ferner die Aufwendungen und Kosten, die dem Versicherungsnehmer gemäß Zf. 9.2 zur Abwendung oder Minderung eines nach Zf. 2-4 ersatzpflichtigen Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens entstehen, soweit diese nicht bereits als Aufwendungen unter anderen zugrunde liegenden Versicherungen (z. B. unter der Kaskoversicherung des Schiffes) zum Ersatz gelangen.

Aufwendungen und Kosten zur Schadenabwendung bzw. -minderung werden, soweit nichts anderes vereinbart ist, auch ersetzt, soweit sie erfolglos bleiben und / oder zusammen mit der Entschädigung für Ertragsausfall bzw. Mehrkosten und / oder gegebenenfalls Sonderaufwendungen die jeweils vorgesehene Versicherungssumme übersteigen. Ohne Weisung des Versicherers aufgewendete Kosten werden, soweit nichts anderes vereinbart ist, insgesamt bis zu einer Höhe von 25% der jeweils vereinbarten Versicherungssumme ersetzt.

10.4. Soweit der Versicherungsnehmer Verträge mit Versicherern abgeschlossen hat, die teilweise Gefahren oder Leistungen versichern, die auch unter diesem Versicherungsvertrag versichert sind, ist diese Versicherung subsidiär, wirkt aber als Schutzversicherung. Somit entschädigt der Versicherer dieser Versicherung den Versicherungsnehmer in Bezug auf Ansprüche, Kosten und Aufwendungen auch, soweit sie erstattungsfähig unter anderen Versicherungen sein könnten. Der Versicherungsnehmer tritt insoweit im Voraus sämtliche Ansprüche aus anderen Versicherungsverträgen an den Versicherer dieses Vertrages ab und verpflichtet sich, die dafür erforderlichen Informationen und Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Die erforderlichen Regresse für den Versicherer dieses Vertrages werden durch die Firma ZASS International GmbH in Hamburg durchgeführt.

10.5. Fälligkeit und Zahlung der Entschädigung

Der Anspruch auf Ersatz eines Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens wird 14 Tagen nach seiner abschließenden Feststellung fällig.

10.6. Vorauszahlung

Der Versicherungsnehmer kann nach Ablauf eines Monats seit Beginn des Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens und jeweils nach Ablauf eines weiteren Monats als Teilzahlung 80% des Betrages verlangen, der nach Lage der Dinge für den jeweiligen Zeitraum voraussichtlich mindestens zu entschädigen ist.

Es ist zwischen den Parteien ausdrücklich vereinbart, dass eine derartige Vorauszahlung als Darlehen angesehen wird, bis der Versicherer feststellt, dass die Zahlung für den durch die Betriebsunterbrechung erlittenen Schaden in endgültige Leistung umgewandelt wird. Der Versicherungsnehmer verpflichtet sich, den vollen Betrag der Vorauszahlung, jedoch ohne Zinsen, zurückzuzahlen, falls der Versicherer feststellt, dass der Schaden aus einer Betriebsunterbrechung nicht unter diese Versicherung fällt.

10.7. Ausschlussfrist

Ein vom Versicherer abgelehnter Entschädigungsanspruch auf Ersatz eines Unterbrechungs- bzw. Ausfallschadens oder entsprechender Schadenabwendungs- bzw. -minderungskosten kann vom Versicherungsnehmer nur binnen sechs Monaten nach Zugang der schriftlichen Ablehnungserklärung des Versicherers gerichtlich geltend gemacht werden. Verstreicht diese Frist ohne gerichtliche Geltendmachung, stehen dem Versicherungsnehmer keine Ansprüche zu.

10.8. Besondere Verwirkungsgründe

Wenn der Versicherungsnehmer oder einer seiner Repräsentanten den die Unterbrechung bzw. den Ausfall herbeiführenden Transportschaden oder -unfall i. S. v. Zf. 2 oder eine etwaige zusätzlich versicherte Gefahr oder den Unterbrechungs- bzw. Ausfallschaden selbst schuldhaft herbeiführt oder sich bei der Feststellung der Entschädigung für die Unterbrechung / den Ausfall einer arglistigen Täuschung schuldig macht, so ist der Versicherer von jeder Leistungspflicht frei, es sei denn, der Versicherungsnehmer hat nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt.

§ 11 Prämienzahlung

11.1. Soweit nicht anders vereinbart, hat der Versicherungsnehmer die Prämie bei Abschluss des Versicherungsvertrages, spätestens jedoch mit dem Beginn des vereinbarten Versicherungszeitraumes, zu bezahlen.

11.2. Ist die Prämie oder eine etwa periodisch vereinbarte Teilprämie zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalles nicht bezahlt, ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei.

§ 12 Vorzeitige Beendigung der Versicherung

12.1. Die Versicherung endet vorzeitig durch Wegfall des versicherten Interesses, insbesondere durch Verkauf oder, soweit es nicht anders vereinbart ist, bei Totalverlust und Reparaturunmöglichkeit des Schiffes oder durch Insolvenz oder Geschäftsaufgabe des Versicherungsnehmers.

-
- 12.2. Der Versicherer kann diese Versicherung für ein oder alle unter der Police versicherten Schiffe vor Beendigung der regulären Laufzeit kündigen:
 - 12.2.1. ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist, wenn ein Ereignis zu einer totalen oder teilweisen Annullierung einer Passage durch ein vorsätzliches Fehlverhalten auf Seiten des Versicherungsnehmers verursacht wurde;
 - 12.2.2. mit einer Frist von 7 Tagen, wenn für das versicherte Schiff ein Wechsel des vereinbarten Fahrtgebietes oder der Einsatzart oder seiner Bereederung, des Shipmanagements oder des Crewings für das Fahrpersonal erfolgt ist.

Mit Ausnahme einer Beendigung nach Zf. 12.2.1 ist bei vorzeitiger Beendigung des Versicherungsvertrages der Versicherer zur Rückgabe eines entsprechenden Teils der Prämie verpflichtet.

§ 13 Stillliege-Rückgaben

- 13.1. Ist das versicherte Schiff in einem vom Versicherer genehmigten sicheren Hafen innerhalb der zuschlagsfreien Fahrtgrenzen ohne Passagiere an Bord für einen Zeitraum von mindestens 20 zusammenhängenden Tagen unbeschädigt aufgelegt, wobei der Ankunftstag und der Abfahrtstag vom Aufliegeplatz nicht mitgezählt werden, gewährt der Versicherer eine Stillliege-Rückgabe von 75% der pro-rata-temporis-Brutto-Prämie für das betroffene Schiff, wenn das Aufliegen des versicherten Schiffes aus sonstigen technischen oder wirtschaftlichen Gründen geschieht und nicht etwa Folge einer der gemäß Zf. 4 eingedeckten Gefahren ist und wenn darüber hinaus keine Arbeiten am versicherten Schiff durchgeführt werden.
- 13.2. Auf eventuelle Zuschlagsprämien werden keine Stillliege-Rückgaben gewährt.
- 13.3. Wird der Anspruch auf Stillliege-Rückgaben vom Versicherungsnehmer nicht innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf der Versicherungsperiode geltend gemacht, so verfällt er.

§ 14 Änderungen des Versicherungsvertrages

Änderungen oder Ergänzungen des Versicherungsvertrages einschließlich dieser besonderen Bedingungen sind nur in schriftlicher Form als Anhang oder Zusatzdokument zur Versicherungspolice wirksam.

§ 15 Streitigkeiten im Versicherungsverhältnis

- 15.1. Über Streitigkeiten aus oder in Zusammenhang mit dem Versicherungsvertrag einschließlich Streitigkeiten über sein Zustandekommen oder seine Gültigkeit entscheidet unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges ein Schiedsgericht. Ort des Schiedsverfahrens ist Hamburg. Das Schiedsverfahren soll nach den jeweils gültigen Regeln der German Maritime Arbitration Association (GMAA) durchgeführt werden.
- 15.2. Ungeachtet dessen können die Parteien jederzeit vereinbaren, einen Lösungsversuch durch Mediation zu unternehmen. In diesem Zusammenhang kommen die Parteien ausdrücklich überein, dass ein solches Mediationsverfahren jedoch, vorbehaltlich ausdrücklicher gegenteiliger vorheriger Übereinkunft, keine Verjährungsfristen unterbricht.

§ 16 Mitversicherung und Führung

- 16.1. Ist die Versicherung von mehreren Versicherern übernommen, haften diese stets nur für ihren Anteil und nicht als Gesamtschuldner.
- 16.2. Die vom Manager der Deckung für den führenden Versicherer mit dem Versicherungsnehmer getroffenen Vereinbarungen - ausgenommen Deckungssummenerhöhungen - sind für die Mitversicherer verbindlich. Das gleiche gilt für die Zustimmung zu Maßnahmen der Schadenabwendung und -minderung und für die Schadenregulierung und Regressführung.
- 16.3. Anzeigen und Willenserklärungen gelten mit Zugang beim Manager der Deckung als beim führenden Versicherer und den Mitversicherern zugegangen.
- 16.4. Der führende Versicherer ist von den Mitversicherern bevollmächtigt, Rechtsstreitigkeiten aus dem Versicherungsverhältnis in ihrem Namen zu führen; dies gilt sowohl für Mediationen als auch für Schiedsgerichtsverfahren und gegebenenfalls ausdrücklich auch für etwaige doch vor den ordentlichen Gerichten aufgenommene Prozesse.

Ein hierbei nur gegen den führenden Versicherer wegen dessen Anteils gefällter Schiedsspruch, ein erstrittenes Urteil oder ein nach Rechtshängigkeit geschlossener Vergleich wird von den Mitversicherern als für sie verbindlich anerkannt.
- 16.5. Der führende Versicherer ist von den Mitversicherern bevollmächtigt, alle Regresse im eigenen Namen und über die volle Summe zu führen.

§ 17 Anwendbares Recht

- 17.1. Diese Vereinbarung soll nach dem ausdrücklichen Willen der Vertragsparteien als Binnentransportversicherung ausschließlich deren Regeln und Usancen unterliegen.
- 17.2. Auf sie finden deutsches Recht und in Ergänzung dieser Besonderen Bedingungen die Regelungen des Transportversicherungsabschnittes des VVG und - im Zweifel in analoger Anwendung - der diesen vorangehenden AVB Fluss 2000/2008 Anwendung.

thomasmillerspecialty.com

Thomas Miller Specialty

90 Fenchurch Street
London
EC3M 4ST
United Kingdom

T: **+44 (0) 20 7283 1227**

E: **marinespecialty@thomasmiller.com**

W: **thomasmillerspecialty.com**

Thomas Miller Specialty

Kreuzfahrtcenter
Van-der-Smissen-Str. 1
22767 Hamburg
Germany

T: **+49 (0) 40 3890739 0**

E: **specialty@thomasmiller.com**

W: **thomasmillerspecialty.com**

Thomas Miller Specialty is a member of the Thomas Miller Group.

Thomas Miller Specialty Underwriting Agency Ltd.:

Company Number: 02519540 | Authorised and regulated by the Financial Conduct Authority. FCA no: 312791 | Registered in England and Wales at 90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom

Thomas Miller Specialty GmbH:

Managing Directors: Frank Bergert, Tomas Schmidt | Trade Reg.: HR B 68 929 Hamburg | VAT-ID: DE198287777 | Ins. Agent Reg. No: D-WDHA-L8LHU-86 | IPT No: 819/V90819108939 | Registered office: Van-der-Smissen-Str. 1, 22767 Hamburg, Germany