

Instruktionen für Sachverständige in der Binnenschifffahrt 2024

(Fassung: Juli 2024)

Musterbedingungen des GDV

Inhaltsübersicht

1	Auftraggeber, Schadentaxe, Unabhängigkeit im Rahmen seines Auftrags	5	Schadentaxe
2	Definitionen	6	Besondere Unterrichtungspflichten
3	Voraussetzungen für die Aufmachung der Schadentaxe	7	Überwachung der Reparatur
4	Unterrichtung Schadenbeteiligter	8	Reparaturkostenangebote
		9	Kontradiktorische Schadentaxe

1 Auftraggeber, Schadentaxe, Unabhängigkeit im Rahmen seines Auftrags

- 1.1 Auftraggeber des Sachverständigen ist der Versicherer nach Maßgabe des Versicherungsvertrages, unter dem der Versicherungsnehmer Leistungen beansprucht.
- 1.2 Ein Sachverständiger darf einen Auftrag zur Schadenfeststellung und Aufmachung einer Schadentaxe nur übernehmen und ausführen, wenn er unabhängig von den am Schadenfall interessierten Parteien ist und frei und unvoreingenommen seinen Auftrag ausführen kann.
- 1.3 Der Schaden an dem versicherten Gegenstand ist vom Sachverständigen festzustellen. Die Reparaturkosten sind zu schätzen. Der Sachverständige hat darüber eine Schadentaxe anzufertigen.

2 Definitionen

- 2.1 Versicherter Gegenstand
Versichert sind das Schiff mit seinen maschinellen Einrichtungen, dem Zubehör und der Ausrüstung (Ziffer B2 ADB 2024).
- 2.2 Versicherungswert
Versicherungswert ist der Marktwert des versicherten Schiffs bei Beginn des jeweils laufenden Versicherungsjahres (Ziffer A9.1 ADB 2024).
Die Parteien können vereinbaren, dass der Versicherungswert der Zeitwert des versicherten Schiffes bei Beginn des jeweils laufenden Versicherungsjahres ist (Ziffer B11.4 ADB 2024).
- 2.3 Marktwert, Zeitwert
- 2.3.1 Marktwert ist der geschätzte Betrag der für eine Sache gleicher Art und Güte im gewöhnlichen Geschäftsverkehr mit Sachkenntnis ohne Rücksicht auf ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse zu erzielen wäre (Ziffer A9.2 ADB 2024).
- 2.3.2 Der Zeitwert ergibt sich aus dem Neuwert der versicherten Sache durch einen Abzug, der ermittelt wird unter Berücksichtigung ihres Alters und ihres Be-

triebszustandes, insbesondere der Abnutzung und der Instandhaltung, der Verwendung und Nutzung sowie der durchschnittlichen technischen Nutzungs- und Lebensdauer (Ziffer B11.5 ADB 2024). Der Zeitwert ist der technische Wert, nicht der gemeine Wert.

2.4 Versicherungssummen

2.4.1 Kaskoversicherungssumme

Die Kaskoversicherungssumme soll dem Marktwert entsprechen (Ziffer B11.2 ADB 2024).

2.4.2 Ersatz an Dritte

Die versicherte Summe ergibt sich aus der Police (Ziffer C4.1 ADB 2024).

Das Straßburger Übereinkommen von 2012 (CLNI 2012) regelt die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt.

In Deutschland ist das CLNI 2012 durch Gesetz vom 5. Juli 2016 (BGBl. 2016 I Seite 1578 ff.) in das Binnenschifffahrtsgesetz (BinSchG) eingearbeitet worden. Danach kann der Schiffseigner seine Haftung auf die in §§ 5e bis 5k BinSchG bezeichneten Haftungshöchstbeträge beschränken. Diese Haftungsbegrenzung kann bewirkt werden durch die Errichtung eines Fonds nach der schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung oder durch die Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat des CLNI.

Die CLNI 2012 ist mit Vorbehalten bzw. Erklärungen von Belgien, Luxemburg, der Schweiz und Serbien ratifiziert, von den Niederlanden angenommen worden. Ungarn ist dem Übereinkommen beigetreten (Stand: Juni 2024).

2.5 Sachverständigenverfahren

Im formellen Sachverständigenverfahren benennen beide Parteien je einen Sachverständigen, die dann einen dritten Sachverständigen als Obmann wählen. Es gilt die Regelung Ziffer A14 ADB 2024.

Die Durchführung des Sachverständigenverfahrens kann vom Versicherungsnehmer oder vom Versicherer verlangt werden (Ziffer A14.1 ADB 2024).

3 Voraussetzungen für die Aufmachung der Schadentaxe

- 3.1 Eine Schadentaxe darf nur aufgemacht werden, wenn dem Sachverständigen
- das Schiff in beschädigtem Zustand vorgeführt worden ist,
 - der Havariebericht des Schiffsführers vorgelegen hat.

Nur so ist sichergestellt, dass der Sachverständige richtig beurteilen kann, welche der Schäden der Art als auch der Höhe nach aus dem angegebenen Ereignis ruhen und in die Schadentaxen aufzunehmen sind.

- 3.2 Ist das Schiff dem Sachverständigen nicht in beschädigtem Zustand vorgeführt oder sind bereits Teilreparaturen vorgenommen worden, so ist dies in der Schadentaxe niederzulegen.
- 3.3 Wird der Havariebericht dem Sachverständigen nicht vorgelegt, so ist der Versicherer zeitnah zu informieren.
- 3.4 Ziffern 1.2, 3.1 bis 3.3 gelten entsprechend für die kontradiktorische Schadentaxe. Ausnahme ist die Aushändigung des Havarieberichtes, der nur an den Versicherer des Versicherungsnehmers auszuhändigen ist. Grundsätzlich darf der Sachverständige diese Schadentaxe nicht unterschreiben, sofern die in Ziffern 1.2, 3.1 bis 3.3 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

4 Unterrichtung Schadenbeteiligter

- 4.1 Ist an einem Schaden ein Dritter beteiligt, so ist der Dritte zur kontradiktorischen Schadenfeststellung aufzufordern. Der Sachverständige hat den Dritten oder den von ihm benannten Sachverständigen von dem Termin zur Schadenbesichtigung zu unterrichten.
- 4.2 Der Sachverständige ist im Rahmen seines Auftrags verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass Rechte des Versicherungsnehmers bzw. Versicherers gegenüber Schadenbeteiligten gewahrt bleiben und nicht beeinträchtigt werden.

5 Schadentaxe

5.1 Allgemeine Angaben

In der Schadentaxe müssen folgende Angaben enthalten sein

- Auftraggeber
- Schiffsname, European Number of Identification (ENI)
- technische Angaben zum Schiff (Baujahr, Tonnage, Motorisierung, spezielle technische Einrichtung etc.)
- Baujahr des Motors
- Schadenbeteiligte
- an der Schadenaufnahme beteiligte Parteien
- Schadendatum, Schadenzeit
- Darstellung des Schadenereignisses
- Ursache des Schadens
- Ort und Datum der Besichtigung
- Reparaturwerft, Datum des Reparaturbeginns und des Reparaturendes, Datum der Abfahrt Werft

5.2 Feststellungen in der Schadentaxe

Die Schadentaxe muss die Feststellung enthalten, dass

- 5.2.1 der Schaden „ohne jedes Präjudiz zur Schuldfrage, zur Schadenursache und zur Haftung der Versicherer“ aufgenommen wird;
- 5.2.2 der taxierte Schaden infolge der jeweils genannten Havarie „entstanden sein soll“ (nicht „entstanden ist“).

Kann der festgestellte Schaden auch auf eine andere als die angegebene Ursache zurückzuführen sein, ist hierauf in der Schadentaxe besonders hinzuweisen.

5.3 Angaben zum Schaden

In der Schadentaxe sind zum Schaden folgende Angaben aufzunehmen:

5.3.1 Das Schadenbild

5.3.2 Umfang des Schadens im Einzelnen

- Höhe des Schadens mit Einzelangabe der verschiedenen Positionen unter Hinweis auf den Einbau von Neuteilen (Ziffer A13.3 vierter Tired ADB 2024).
- Verstärkungen und Verbesserungen durch die Reparatur mit Angabe des Wertunterschiedes (Ziffer A13.3 fünfter Tired ADB 2024).
- Wertverbesserungen des gesamten Schiffes durch die Reparatur.
- Die erforderlichen Dock-, Slip-, Helling-, Verhol- oder Schleppkosten im Zusammenhang mit der Reparatur.
- Folgeschäden durch verspätete Reparatur von Schrauben- und Wellenschäden in Getriebe und Motor (Ziffer B7.4 ADB 2024).
- Ausführung einer Notreparatur. Über die Ausführung einer Notreparatur ist der Versicherer besonders zu informieren.
- Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit des Schiffes durch Aufschub der Reparatur (Ziffer B7.1 ADB 2024). Anzugeben ist, ob der Aufschub der Reparatur vertretbar ist und bis zu welchem Zeitpunkt (Ziffer B7.3 ADB 2024).

5.4 Weitere Angaben zur Vergütung, zu Einzelpositionen und zu Arbeiten

- 5.4.1 Bei allen Schäden ist zu berücksichtigen, dass der Versicherer nur die Kosten der Wiederherstellung in den alten Zustand zu erstatten hat. Es ist darauf zu achten, für Teile des Schiffes, die bereits vor der Havarie aufgrund ihres Zustandes erneuerungsbedürftig waren, nur eine anteilige Vergütung erfolgt. Die anteilige Vergütung ist in der Schadentaxe besonders auszuwerfen.

- 5.4.2 Aus der Schadentaxe muss bei jeder einzelnen Position erkennbar sein, ob Erneuerungen oder bloße Richtarbeiten vorliegen.

- 5.4.3 Soweit Arbeiten ausschließlich im Interesse der Schadenminderung durch Überstunden, in Nacht- oder Sonntagsarbeit ausgeführt werden müssen, ist dies in der Schadentaxe niederzulegen. Die Mehrkosten müssen spezifiziert werden.

- 5.4.4 Soweit parallele Eignerarbeiten ausgeführt werden, ist dies in der Schadentaxe niederzulegen.

- 5.4.5 Bei der Taxierung von Schäden an Tankschiffen ist zu prüfen, ob die Entgasung/Reinigung unmittelbar

durchgeführt wird und die Vergütung der vollen Kosten angebracht ist. Anderenfalls sind die Kosten unter Würdigung aller Umstände anteilig zu ermitteln.

6 Besondere Unterrichtungspflichten

6.1 Wenn die havariebedingten Reparaturkosten die aktuelle Schätzung oder Schadentaxe erheblich übersteigen, muss der Sachverständige den Versicherer unverzüglich informieren. Der Versicherer wird dann weitere Entscheidungen treffen.

6.2 Bei besonderen Interventionen, z.B. bei schweren Kollisionen, Hebungen sowie Rettungsmaßnahmen, muss der Sachverständige für alle Entscheidungen die Weisungen des Versicherers einholen. Wenn die Abstimmung mit dem Versicherer nicht möglich ist, müssen die ersten unaufschiebbaren Maßnahmen für Rechnung des Schiffseigners und/oder für Rechnung der Ladung veranlasst werden.

6.3 Wird die Feststellung und Taxierung des Schadens bis zu einem gelegentlichen Aufenthalt an der Werft verschoben, wenn die Fahrtüchtigkeit des Schiffes gewährleistet ist, so ist der Versicherer zu unterrichten (Ziffer A13.2 ADB 2024).

7 Überwachung der Reparatur

Der Sachverständige ist verpflichtet, den Versicherer zu unterrichten, wenn er es für geboten hält, dass die Reparatur überwacht wird (Ziffer B7.2 ADB 2024).

8 Reparaturkostenangebote

Der Sachverständige ist verpflichtet, den Versicherer zu unterrichten, wenn er es für geboten hält, dass mehrere Reparaturkostenangebote eingeholt werden (Ziffer A15.1 ADB 2024). Für den Fall, dass der Versicherer dies für geboten hält, wird er den Sachverständigen informieren.

9 Kontradiktorische Schadentaxe

9.1 Bei allen Feststellungen von Schäden, an denen Dritte beteiligt sind, ist der Zusatz aufzuführen:

„Reparaturdauer ..., Arbeitstage von ... bis Ohne Präjudiz für eine evtl. Forderung auf Nutzungsverlust

dem Grunde und der Höhe nach, soweit nicht anderweitige Vereinbarungen zwischen den Beteiligten getroffen sind.“

In der kontradiktorischen Schadentaxe ist ausschließlich die Anzahl der für die Behebung des Havarieschadens notwendigen Reparaturtage anzugeben.

9.2 Der beauftragte Sachverständige muss bei Meinungsverschiedenheiten mit dem gegnerischen Sachverständigen am Schluss der kontradiktorischen Schadentaxe Vorbehalte bezüglich der strittigen Positionen schriftlich erklären. Über die Vorbehalte, insbesondere über das Ausmaß der auf die Havarie zurückzuführenden Schäden, ist der Versicherer unverzüglich zu informieren.

9.3 Erfolgt eine Einigung bei der kontradiktorischen Schadentaxe nicht, so muss der beauftragte Sachverständige sich unverzüglich mit dem Versicherer in Verbindung setzen.

Der Versicherer hat über die Durchführung eines Sachverständigenverfahrens zu entscheiden.

Zu Vergleichsabsprachen ist der Sachverständige nicht berechtigt.

9.4 Beabsichtigen die Beteiligten, der kontradiktorischen Schadentaxe präjudizierende Wirkung auch hinsichtlich anderer mit der Havarie zusammenhängender Umstände, insbesondere hinsichtlich der Ursächlichkeit des Schadens zukommen zu lassen, so müssen sie dieses vorab ausdrücklich vereinbaren.

9.4.1 Der Versicherungsnehmer darf eine darauf gerichtete Erklärung nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Versicherers abgeben. In keinem Fall darf eine Vereinbarung über die Haftung der Versicherer getroffen werden.

9.4.2 Ist eine entsprechende Vereinbarung getroffen worden, so findet 5.2.2 Satz 1 dieser Instruktionen keine Anwendung, Ziffer 5.2.1 gilt entsprechend.