

DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2011

(DTV-Güter 2000/2011)

Kriegsklausel

für die Versicherung von See- und Lufttransporten nach den DTV-Güter 2000/2011

Fassung Januar 2026

Musterbedingungen des GDV

Inhaltsübersicht

1	Umfang der Versicherung	5	Kündigung
2	Ausschlüsse	6	Automatisches Wiederinkrafttreten des Versicherungsschutzes
3	Beginn und Ende der Versicherung bei Seetransporten	7	Lufttransporte
4	Reiseänderung		

1 Umfang der Versicherung

1.1 Nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen und in Abänderung von Ziffer 2.4.1.1 der DTV-Güter 2000/2011 sind mitversichert Verlust oder Beschädigung der versicherten Güter ausschließlich bei Seetransporten (Ziffer 3) oder Lufttransporten (Ziffer 7) als Folge von

1.1.1 Krieg, Bürgerkrieg oder kriegsähnlichen Ereignissen und solchen, die sich unabhängig vom Kriegszustand aus der feindlichen Verwendung von Kriegswerkzeugen sowie aus dem Vorhandensein von Kriegswerkzeugen als Folge einer dieser Gefahren ergeben;

1.1.2 Beschlagnahme, Entziehung oder sonstigen Eingriffen von hoher Hand als Folge der in Ziffer 1.1.1 genannten Gefahren.

2 Ausschlüsse

Von der Versicherung ausgeschlossen bleiben

2.1 Verlust oder Beschädigung der versicherten Güter als Folge von Beschlagnahme, Entziehung oder sonstiger Eingriffe von hoher Hand, soweit sie auf Gesetzen und Verordnungen beruhen, die bei Beginn des Transportes gelten;

2.2 Verlust oder Beschädigung der versicherten Güter – und zwar ohne Rücksicht auf sonstige mitwirkende Ursachen – als Folge einer feindlichen Verwendung sowie aus dem Vorhandensein von

- Kernenergie oder sonstiger ionisierender Strahlung,
- chemischen, biologischen, biochemischen Substanzen oder elektromagnetischen Wellen

als Kriegswerkzeuge;

2.3 Kosten, die dadurch entstehen, dass infolge einer

versicherten Gefahr die Reise nicht angetreten, unterbrochen oder nicht fortgesetzt wird, ein Hafen angelaufen wird oder die Güter ausgeladen, gelagert oder mit einem anderen Transportmittel weiterbefördert werden, es sei denn, diese Kosten gehören nach den York Antwerpener Regeln zur versicherten großen Haverei.

2.4 Soweit nichts anderes vereinbart ist, bleiben die Bestimmungen über ausgeschlossene Gefahren und Schäden gemäß den Ziffern 2.4.1.2 bis 2.4.1.6 und 2.5 der DTV-Güter 2000/2011 unberührt.

3 Beginn und Ende der Versicherung bei Seetransporten

3.1 Die Versicherung gegen die in Ziffer 1 genannten Gefahren beginnt, sobald sich die Güter zur Beförderung an Bord des Seeschiffs befinden.

3.2 Die Versicherung endet, sobald die Güter im Bestimmungshafen das Seeschiff verlassen haben, spätestens aber für nicht ausgeladene Güter nach Ablauf von Tagen nach Ankunft des Seeschiffs im Bestimmungshafen.

3.3 Verlässt das Seeschiff den Bestimmungshafen wieder, ohne dass die Güter ausgeladen wurden, so beginnt die Versicherung mit dem Wiederauslaufen erneut. Die Weiterreise ist dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen und eine zu vereinbarende Zuschlagsprämie zu entrichten.

3.4 Endet der Frachtvertrag an einem anderen Ort als dem darin genannten Bestimmungshafen, gilt dieser Ort als Bestimmungshafen.

Werden die Güter später nach dem im Frachtvertrag genannten oder einem anderen Bestimmungshafen weiterbefördert, so ist auch die Weiterreise versichert, wenn sie vor ihrem Beginn angezeigt und eine Zuschlagsprämie entrichtet wird. Unverschuldetes

Unterlassen der Anzeige beeinträchtigt den Versicherungsschutz für die Weiterreise nicht.

Die Versicherung für die Weiterreise beginnt, sobald die Güter sich an Bord des weiterbefördernden Seeschiffes befinden. Wurden die Güter nicht ausgeladen, so beginnt die Versicherung für die Weiterreise mit dem Wiederauslaufen.

3.5 Werden die Güter in einem Zwischenhafen oder an einem Zwischenplatz umgeladen, ruht die Versicherung nach Ablauf von Tagen nach Ankunft des Seeschiffes im Zwischenhafen, gleichgültig ob die Güter im Zwischenhafen/-platz an Land oder zu Wasser lagern. Die Versicherung tritt erst wieder in Kraft, sobald die Güter sich an Bord des Seeschiffes befinden, mit dem die Weiterreise erfolgen soll.

3.6 Für das Ende der Versicherung in den Fällen der Ziffern 3.3 bis 3.5 gilt Ziffer 3.2 entsprechend.

3.7 Die Versicherung gegen die Gefahren, die sich aus der feindlichen Verwendung oder dem Vorhandensein von Minen oder treibenden oder gesunkenen Torpedos ergeben, besteht auch, wenn sich die Güter an Bord eines Wasserfahrzeugs befinden, das sie zum oder vom Seeschiff befördert. Bei einer Beförderung vom Seeschiff endet sie jedoch spätestens nach Ablauf von Tagen nach dem Ausladen aus dem Seeschiff, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes mit dem Versicherer vereinbart und eine Zuschlagsprämie entrichtet wurde.

3.8 Bestehen die Güter aus mehreren Teilen, so beginnt und endet die Versicherung für jedes Teil nach den vorstehenden Bestimmungen.

3.9 Die gemäß Ziffern 3.2, 3.5 und 3.7 zu vereinbarenden Fristen beginnen mit dem Ablauf des Ankunfts-tages des Seeschiffes.

3.10 Ein Seeschiff im Sinne dieser Klausel ist ein Schiff, das während der Beförderung der versicherten Güter einen Teil seiner Reise über See zurückzulegen hat.

Ein Seeschiff gilt als angekommen, wenn es am Kai oder einem sonstigen Liegeplatz im Hafengebiet festgemacht oder geankert hat. Steht dort kein Liegeplatz zur Verfügung, so ist das Schiff angekommen, wenn es im Hafengebiet oder außerhalb zum erstenmal geankert oder festgemacht hat.

4 Reiseänderung

Dem Versicherer gebührt eine zu vereinbarende Zuschlagsprämie, wenn sich durch eine Reiseänderung die versicherten Gefahren erhöhen.

5 Kündigung

5.1 Die Versicherung der in Ziffer 1 bezeichneten Gefahren kann jederzeit mit einer Frist von zwei Tagen vor Beginn des versicherten Transportes vom Versicherer in Textform gekündigt werden.

5.1.1 Die Kündigung kann für einen Teil des räumlichen Geltungsbereichs der Versicherung erklärt werden.

5.1.1.1 Die Kündigung eines Teils des räumlichen Geltungsbereichs der Versicherung ist beschränkt auf die in der GCWL*

- unter „Geographies“ aufgeführten Gebiete, die zum Zeitpunkt der Kündigungserklärung mindestens in einer der Kategorien „Marine Score“ oder „Air Score“ der Gefährdungsstufe („risk

level“) „severe“ oder „extreme“ zugeordnet sind, sowie

- unter „Defined Areas“ aufgeführten Gebiete, die zum Zeitpunkt der Kündigungserklärung der Gefährdungsstufe („risk level“) „severe“ oder „extreme“ zugeordnet sind.

Maßgeblich sind die Bezeichnungen der Kategorien und Gefährdungsstufen für Risiken von See- und Lufttransporten der GCWL in der bei Vertragsschluss geltenden Fassung. Werden diese Bezeichnungen in späteren Fassungen der GCWL geändert, gelten die neuen Bezeichnungen als identisch im Sinne dieses Vertrages.

5.1.1.2 Zusätzlich zu Ziffer 5.1.1.1 kann die Kündigung auch solche Teile des räumlichen Geltungsbereichs der Versicherung umfassen, die wegen ihrer räumlichen Nähe zu dem Gebiet gem. Ziffer 5.1.1.1 eine erhöhte Gefährdungslage aufweisen. Der Versicherer ist berechtigt, nach eigenem billigen Ermessen zu entscheiden, ob die räumliche Nähe und die Gefährdungslage besteht.

5.1.2 Alternativ zu Ziffer 5.1.1 kann die Kündigung für den gesamten räumlichen Geltungsbereich der Versicherung erklärt werden.

5.2 Der Versicherungsnehmer kann innerhalb von vier Wochen nach der Kündigung des Versicherers seinerseits den ganzen Vertrag mit einer Frist von einer Woche in Textform kündigen.

5.3 Die Kündigung des führenden Versicherers gilt gleichzeitig für alle Mitbeteiligten.

6 Automatisches Wiederinkrafttreten des Versicherungsschutzes

Ist der Versicherungsschutz eines Teils des räumlichen Geltungsbereichs der Versicherung gem. Ziffer 5.1.1 gekündigt worden, tritt der Versicherungsschutz für diesen Teil wieder in Kraft, sobald das entsprechende Gebiet in der GCWL* unter „Geographies“ in den Kategorien „Marine Score“ und „Air Score“ oder unter „Defined Areas“ nicht der Gefährdungsstufe („risk level“) „severe“ oder „extreme“ zugeordnet ist. Dies gilt auch für solche Teile des räumlichen Geltungsbereichs der Versicherung, die gem. Ziffer 5.1.1.2 von der Kündigung mitumfasst waren.

Das Kündigungsrecht des Versicherers gem. Ziffer 5.1.2 bleibt unberührt.

7 Lufttransporte

Für Transporte mit Luftfahrzeugen gelten diese Bestimmungen entsprechend.

* Die GCWL (Global Cargo Watch List) wird vom Joint Cargo Committee der Lloyds Market Association (LMA) und der International Underwriting Association (IUA) unter Mitwirkung von S&P Global Market Intelligence erstellt. Die aktuelle Liste ist unter <https://watchlists.spglobal.com/watchlists-viewer-public> veröffentlicht.