

Tłumaczenie przysięgłe z języka angielskiego wykonała Hanna Dobrzycka, tłumacz przysięgły języka angielskiego, nr TP/11/09.

Strona 1 z 18

Nr rep. 65/2012

VERBAND
DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN
ÖSTERREICHS

[logo VVÖ]

1030 Wien
Schwarzenbergplatz 7
Numer tel.: 711 56 Dw.
Numer faks: 711 56/270

Wersja angielska nie jest wiążącym tłumaczeniem
**Ogólnych Warunków Austriackiego Ubezpieczenia Morskiego
(AÖTB 2001)**

w przypadku wystąpienia wątpliwości, wiążąca jest niemiecka wersja dokumentu.

Niewiążące modelowe warunki proponowane przez Stowarzyszenie Austriackich Towarzystw Ubezpieczeniowych. Niniejsze warunki nie stanowią uszczerbku dla jakichkolwiek porozumień zawierających warunki odmienne od tych, które zawarto w niniejszym dokumencie. Warunki modelowe są dostępne dla wszystkich zainteresowanych osób i będą okazywane po zgłoszeniu takiego żądania.

**Część ogólna
Preambuła**

Na mocy niniejszych warunków, z wyjątkiem Punktu 14, uznaje się, że posiadacz polisy posiada uprawnienia równe uprawnieniom ubezpieczonego, osoby występującej z roszczeniem oraz osób, za których działania odpowiedzialność ponosi posiadacz polisy, ubezpieczony lub osoba występująca z roszczeniem.



Część szczegółowa

Spis treści

Punkt 1	Zakres zastosowania
Punkt 2	Podstawa prawna
Punkt 3	Interes w ubezpieczeniu
Punkt 4	Zakres ubezpieczenia
Punkt 5	Wspólne elementy objęte ubezpieczeniem w obu zakresach ubezpieczenia
Punkt 6	Wspólne elementy wykluczone z obu zakresów ubezpieczenia
Punkt 7	Przypadki szczególne
Punkt 8	Wina
Punkt 9	Właściwy środek transportu
Punkt 10	Okres obowiązywania ubezpieczenia
Punkt 11	Ubezpieczona wartość
Punkt 12	Granice odpowiedzialności
Punkt 13	Dokument ubezpieczenia
Punkt 14	Składka ubezpieczeniowa
Punkt 15	Obowiązek składania raportów po zawarciu umowy
Punkt 16	Zmiana ryzyka, zwiększenie ryzyka
Punkt 17	Zmiana środka transportu
Punkt 18	Warunki wystąpienia odpowiedzialności
Punkt 19	Zwolnienie z odpowiedzialności
Punkt 20	Termin na złożenie pozwu
Punkt 21	Procedura realizowana przez ekspertów
Punkt 22	Rozwiązanie umowy
Punkt 23	Właściwa jurysdykcja



Punkt 1

Zakres zastosowania

Ogólne Warunki Austriackiego Ubezpieczenia Morskiego mają zastosowanie do ubezpieczenia towarów na okres ich transportu drogą morską, lądową, śródlądowymi akwenami wodnymi lub drogą powietrzną.

Punkt 2

Podstawa prawna

Wszelki transport realizowany w całości drogą morską, częściowo drogą morską w połączeniu z transportem lądowym, transportem śródlądowymi akwenami wodnymi lub drogą powietrzną podlega przepisom Kodeksu Prawa Handlowego, Tomu 5 pt. „Transport morski”. Wszelkie pozostałe formy transportu podlegają przepisom austriackiej Ustawy o ubezpieczeniach, z uwzględnieniem wszelkich zmian do niej wprowadzonych.

O ile nie zostanie stwierdzone inaczej w niniejszych Ogólnych Warunkach oraz w treści polisy ubezpieczeniowej, zastosowanie mają właściwe przepisy prawa austriackiego.

Punkt 3

Powód ubezpieczenia

- (1) Niniejsze warunki ubezpieczenia mogą obejmować dowolny powód ochrony towarów przed ryzykiem związanym z transportem, które można wyrazić w ujęciu pieniężnym.
- (2) Jeśli powód, w związku z którym wykupiono ubezpieczenie, zakończy się przed rozpoczęciem ochrony ubezpieczeniowej, bądź jeśli taki powód nie wystąpi w przypadku wykupienia ubezpieczenia odnośnie do powodu ubezpieczenia, który miał wystąpić w przyszłości, posiadacz polisy zostaje zwolniony z obowiązku zapłaty składki ubezpieczeniowej, przy czym ubezpieczyciel może zażądać odpowiedniej opłaty manipulacyjnej.
- (3) Obowiązek zapłacenia składki ubezpieczeniowej przez posiadacza polisy pozostaje niezmieniony, jeśli powód, odnośnie do którego wykupiono ubezpieczenie, przestanie istnieć po rozpoczęciu ochrony ubezpieczeniowej.

Punkt 4

Zakres ochrony ubezpieczeniowej

O ile Strony nie postanowią inaczej, ochrona ubezpieczeniowa obejmuje ryzyko, w zależności od rodzaju wybranego zakresu ubezpieczenia, na które narażone są towary w okresie objętym ubezpieczeniem.

Rodzaje zakresu ubezpieczenia

- (1) Pełen zakres ubezpieczenia (ubezpieczenie od wszystkich rodzajów ryzyka):



Bez względu na wykluczenia wynikające z treści Punktu 6., ubezpieczyciel udziela zabezpieczenia przed wszelką stratą i zniszczeniem poniesionymi bezpośrednio w wyniku zaistnienia ubezpieczonego ryzyka.

(2) Ograniczony zakres ubezpieczenia:

Ubezpieczyciel udziela zabezpieczenia przed wszelką stratą i zniszczeniem poniesionymi bezpośrednio w wyniku któregośkolwiek ze zdarzeń wymienionych poniżej:

a) utknięcie na mieliźnie,

Uznaje się, że utknięcie na mieliźnie występuje, jeśli statek wiozący towary uderzy o podłoże, osiądzie na mieliźnie, wywróci się do góry dnem, zatonie, opadnie na dno, zderzy się z innym statkiem lub obiektem, bądź zostanie uszkodzony przez lód;

b) katastrofa morska,

c) utrata towarów,

d) rozładunek, umieszczenie w tymczasowym magazynie, przeładunek towarów w porcie schronienia, do którego statek wpłynął w wyniku zaistnienia ubezpieczonego ryzyka,

e) wypadek z udziałem środka transportu przewożącego towary drogą lądową lub powietrzną;

Uznaje się, że doszło do wypadku z udziałem środka transportu, jeśli pojazd został w sposób istotny uszkodzony przez oddziaływanie siły mechanicznej w wyniku nagłego zdarzenia zewnętrznego;

f) lądowanie awaryjne samolotu,

g) wykolejenie,

h) kolizja lub zderzenie samolotów/ obiektów latających i/lub ich części bądź ładunku,

i) zawalenie się budynków magazynowych i mostów,

j) pożar, uderzenie pioruna, wybuch,

k) trzęsienie ziemi, podmorskie trzęsienie ziemi, wybuchy wulkanów oraz inne katastrofy naturalne.

W przypadku braku szczegółowego porozumienia stosuje się „ograniczony zakres ubezpieczenia”, zgodnie z treścią Punktu 4 ust. 2.

Punkt 5

Wspólne elementy objęte ubezpieczeniem w obu zakresach ubezpieczenia

Ubezpieczyciel udziela następującego zabezpieczenia:

(1) składki gwarancyjnej z tytułu awarii wspólnej płaconej przez posiadacza polisy na podstawie rozliczenia awarii wspólnej sporządzonego zgodnie z przepisami prawa lub zgodnie z Regulami Jorku-Antwerpii i zatwierdzonego przez rzeczoznawcę ubezpieczeniowego, jeśli na podstawie aktu awarii wspólnej można było uniknąć straty lub zniszczenia objętego ubezpieczeniem;

(2) wydatków poniesionych w celu uniknięcia lub obniżenia wysokości straty wynikającej z wystąpienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem, a także kosztów wyceny straty poniesionych przez osoby trzecie, pod warunkiem, że straty są objęte ubezpieczeniem, jednak żadnych innych wydatków ani kosztów.



Punkt 6

Wspólne elementy wykluczone z obu zakresów ubezpieczenia

- (1) Z zakresu ubezpieczenia wyklucza się następujące zdarzenia:
- a) wojnę, wojnę domową, działania o charakterze wojennym oraz zdarzenia wynikające z zastosowania lub wystąpienia działań wojennych, bez względu na to, czy państwo znajduje się w stanie wojny czy pokoju;
 - b) strajki, lokauty, zamieszki, grabieże, przemoc z przyczyn politycznych lub inne formy zamieszek cywilnych i sabotażu;
 - c) konfiskatę, wywłaszczenie lub inne akty interwencji państwowej;
 - d) oddziaływanie energii jądrowej i aktywności promieniotwórczej;
 - e) wszelkie zagrożenia, przeciwko którym towary są objęte innym ubezpieczeniem (np. pożar), przy czym posiadacz polisy ma obowiązek dostarczenia ubezpieczycielowi na jego żądanie dowodu wykupienia ubezpieczenia będącego w jego posiadaniu;
- (2) Z zakresu ubezpieczenia wyklucza się następujące straty:
- a) straty spowodowane wadami ukrytymi lub wadliwym charakterem i/lub stanem towarów, bądź spowodowane samozapłonem;
 - b) straty spowodowane wadliwym projektem, wadliwym wykonaniem lub zastosowaniem wadliwego materiału;
 - c) straty spowodowane drapaniem i ścieraniem, jak również straty takie jak nieprawidłowe działanie, zwarcie, przepięcie, indukcja, implozja, przerwanie przewodów lub kabli, pęknięcie włóskowate, chyba że powyższe straty wystąpią w związku ze stratą objętą ubezpieczeniem;
 - d) straty spowodowane zwyczajnymi różnicami lub zmniejszeniem ilości, objętości i wagi;
 - e) straty spowodowane wilgotnością powietrza i/lub zmianami temperatury;
 - f) straty spowodowane brakiem opakowania lub nieodpowiednim opakowaniem podczas transportu, bądź jego wadami – również w przypadku załadunku do kontenera – albo spowodowane nieodpowiednim załadunkiem, jeśli za ładunek odpowiada posiadacz polisy;
 - g) straty spowodowane naruszeniem przepisów celnych lub innych wiążących regulacji, naruszeniem przepisów dotyczących tranzytu lub regulujących kwestie związane ze zgłaszaniem towarów, bądź naruszenia zasad wprowadzonych przez przewoźnika;
 - h) straty spowodowane nakazami sądowymi lub ich wykonaniem;
 - i) straty spowodowane transportem za pomocą otwartych środków transportu lądowego i/lub statków żeglugi śródlądowej lub jako ładunek na pokładzie statków żeglugi śródlądowej;
 - j) straty w opakowaniu, chyba że strony ustalą inaczej;
 - k) straty spowodowane opóźnieniem;
 - l) straty spowodowane spadkiem wartości;
 - m) straty pośrednie o jakimkolwiek charakterze.
- (3) Jeśli, uwzględniając okoliczności zachodzące w danym przypadku, strata mogła nastąpić w wyniku jednej lub większej liczby przyczyn wymienionych w podpunktach (1) – (2), wówczas stratę uznaje się za zaistniałą z takich przyczyn, dopóki posiadacz polisy nie przedstawi dowodów świadczących o innej przyczynie straty.



Punkt 7

Przypadki szczególne

- (1) O ile strony nie postanowią inaczej, następujące elementy są objęte „ograniczonym zakresem ubezpieczenia”, zgodnie z postanowieniami Punktu 4 ust. 2:
 - a) towary przewożone bez opakowania;
 - b) towary zwrócone do nadawcy;
 - c) towary, które były przedmiotem wcześniejszego transportu lub magazynowania;
 - d) towary używane lub towary przewożone w wadliwym stanie;
- (2) Ubezpieczenie ładunku przewożonego na pokładzie statków podlega szczegółowym uzgodnieniom stron. Jeśli ładunek taki zostanie objęty ubezpieczeniem, wówczas obowiązują postanowienia Punktu 4 ust. 2 o „ograniczonym zakresie ubezpieczenia”, z uwzględnieniem dodatkowo ryzyka w postaci wyrzucenia towaru za burtę lub zmycia towaru z pokładu. Jeśli towary ubezpieczono jako ładunek przewożony pod pokładem statku, a zostaną one załadowane i będą transportowane na pokładzie za wiedzą i zgodą posiadacza polisy, wówczas odpowiedzialność ubezpieczyciela jest zgodna z postanowieniami Punktu 4 ust. 2 o „ograniczonym zakresie ubezpieczenia”.
- (3) Towary przewożone w całości zamkniętych kontenerach lub na barkach pływających po oceanach należy ubezpieczyć na takich samych warunkach w przypadku ich przewożenia na pokładzie, jak pod pokładem, z uwzględnieniem dodatkowo zagrożenia w postaci wyrzucenia towaru za burtę lub zmycia towaru z pokładu.
- (4) W przypadku żeglugi śródlądowej ubezpieczyciel – jeśli zostaną poczynione specjalne ustalenia – odpowiada za pokrycie kosztów odholowania do portu zimowego, za pokrycie należnych opłat portowych, opłacenie strażników, itp. w zamian za dopłatę do składki (dodatek zimowy). Jeśli towary muszą być w dalszym ciągu przechowywane w danym środku transportu ze względu na utrudnienia lub zamknięcia rzeki i/lub transportu lotniczego – z powodu wystąpienia lodu, powodzi, niskiego poziomu wód lub utrudnień związanych ze stanem pogody – występuje konieczność zapłacenia odpowiedniej dopłaty do składki, w przeciwnym przypadku roszczenie odszkodowawcze ubezpieczonego nie zostanie uwzględnione. Kiedy posiadacz polisy dowie się o wystąpieniu takiego utrudnienia, ma on obowiązek bezzwłocznego poinformowania o tym fakcie ubezpieczyciela.

Jeśli żegluga lub lot nie są możliwe ze względu na wystąpienie lodu, powodzi, niskiego poziomu wód lub przeszkód związanych ze stanem pogody, a także jeśli towary są w takim momencie w trakcie ładowania, obowiązywanie ubezpieczenia winno zostać zawieszono od momentu ich ładowania i należy je przywrócić wyłącznie po wznowieniu żeglugi lub realizacji lotów.

Punkt 8

Wina



- (1) Ubezpieczyciel zostaje zwolniony z odpowiedzialności, jeśli strata została spowodowana przez posiadacza polisy i/lub ubezpieczonego, nadawcę lub odbiorcę umyślnie lub w wyniku rażącego zaniedbania.
- (2) Ponadto ubezpieczyciel zostaje zwolniony z odpowiedzialności, jeśli posiadacz polisy i/lub ubezpieczony działał w zamiarze oszustwa, dążąc do wyznaczenia poziomu zabezpieczenia.
- (3) Ubezpieczyciel zostaje zwolniony z odpowiedzialności, jeśli posiadacz polisy i/lub ubezpieczony umyślnie lub w wyniku rażącego zaniedbania pozwolił na przekroczenie dopuszczalnego prawnie obciążenia danego środka transportu.

Punkt 9

Właściwy środek transportu

- (1) Ubezpieczenie zostaje przyznane tylko wówczas, jeśli dany środek transportu jest odpowiedni do załadunku i przewozu danego towaru oraz jeśli został zatwierdzony do tego celu przez kompetentne władze.

W przypadku transportu okrętami pływającymi po oceanach, muszą one spełniać wymogi Instytutowej Klauzuli Klasyfikacyjnej (ang. *Institute Classification Clause*), z uwzględnieniem wszystkich poprawek do niej wprowadzonych, a także – jeśli jest to konieczne – muszą uzyskać certyfikat zgodnie z Międzynarodowym Kodem Bezpiecznego Zarządzania (*ISM Code*), bądź właściciel lub operator statku ma obowiązek posiadania ważnego Dokumentu Zgodności (*Document of Compliance*), zgodnie z wymogami Konwencji SOLAS z 1974 r. oraz jej dodatkowych klauzul.

- (2) Na żądanie ubezpieczyciela posiadacz polisy ma obowiązek dostarczenia dowodu na właściwość środka transportu.

Punkt 10

Okres obowiązywania ubezpieczenia

O ile przejęcie ryzyka przez posiadacza polisy i/lub ubezpieczonego nie zostało określone w umowie, przyjmuje się następujące ustalenia:

- (1) ubezpieczenie zaczyna obowiązywać w momencie, gdy towary opuszczą poprzednią lokalizację w magazynie nadawcy lub opuszczą miejsce składowania towarów w miejscu wyjazdu, określone w dokumencie ubezpieczenia, w celu niezwłocznej wysyłki towaru. Ubezpieczenie obowiązuje w trakcie zwyczajnego transportu i kończy się w momencie zaistnienia którejkolwiek z poniższych okoliczności, w zależności od tego która z nich nastąpi najwcześniej:
 - a) w momencie dostarczenia towarów do miejsca ich przeznaczenia określonego w dokumencie ubezpieczenia;
 - b) w momencie dostawy do innego miejsca składowania wybranego wcześniej przez posiadacza polisy lub do miejsca przeznaczenia towarów określonego w dokumencie ubezpieczenia.

Dostawę towarów uznaje się za zrealizowaną po ich rozładowaniu ze środka transportu, którym zostały dostarczone.

- c) po przeniesieniu ryzyka, jeśli towary zostaną sprzedane z powodu wystąpienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem;



- d) po zrealizowaniu transportu towarów, po ich rozładowaniu w porcie lub na lotnisku przeznaczenia, do miejsca dostawy niewymienionego w dokumencie ubezpieczenia.

W każdym przypadku ubezpieczenie przestaje obowiązywać po upływie piętnastu dni od przybycia towaru do miejsca przeznaczenia określonego w dokumencie ubezpieczenia, jednak nie później niż 60 dni po rozładowaniu ubezpieczonych towarów w końcowym porcie wyładunku w przypadku transportu drogą morską.

- (2) Ubezpieczenie zostaje zawieszane na dany okres, w którym transport towarów zostanie wstrzymany przez posiadacza polisy.

Jeśli towary zostaną zatrzymane z jakichkolwiek innych przyczyn, zanim dotrą do miejsca przeznaczenia i/lub do portu wyładunku w przypadku transportu drogą morską na okres dłuższy niż 30 dni, wówczas ubezpieczenie zostaje zawieszane po upływie takiego terminu.

Punkt 11

Ubezpieczona wartość

- (1) Przyjmuje się, że ubezpieczona wartość towarów jest równa ich wartości handlowej lub, w przypadku braku wyznaczonej wartości handlowej, godziwej wartości rynkowej towarów w miejscu ich wysyłki po rozpoczęciu obowiązywania ubezpieczenia, powiększonej o koszty ubezpieczenia oraz koszty poniesione przez przewoźnika przed przyjęciem towarów. Wartość ta jest również uznawana za wartość ubezpieczenia w przypadku wystąpienia ubezpieczonej straty.
- (2) Ponadto ubezpieczenie może obejmować następujące elementy:
- a) koszty transportu, w szczególności koszty przewozu oraz koszty poniesione w miejscu dostawy, w tym koszty opłat celnych;
 - b) dochód przypuszczalny – tj. dochód, którego oczekuje kupujący po przybyciu towarów do miejsca ich przeznaczenia, pod warunkiem, że kupujący przejmie ryzyko związane z transportem – do 10% ubezpieczonej wartości towarów oraz koszty ubezpieczone zgodnie z podpunktem a), chyba że strony postanowią inaczej.
- (3) Przy określaniu wartości ubezpieczenia nie należy uwzględniać wartości sentymentalnej.
- (4) Ubezpieczenie nie może prowadzić do wzbogacenia się. Nawet jeśli suma ubezpieczenia jest wyższa niż ubezpieczona wartość w momencie wystąpienia ubezpieczonej straty (nadubezpieczenie), ubezpieczyciel nie ma obowiązku wypłacenia posiadaczowi polisy ubezpieczenia przewyższającego rzeczywistą stratę.
- (5) Jeśli posiadacz polisy zawrze umowę ubezpieczenia z zamiarem czerpania niedozwolonych korzyści finansowych z tytułu nadubezpieczenia, umowa taka nie będzie miała mocy wiążącej. Ubezpieczycielowi należy niemniej zapłacić należną składkę, chyba że ubezpieczyciel miał świadomość przyczyny zawarcia takiej nieważnej umowy w momencie jej podpisywania.
- (6) Jeśli ubezpieczenie zostaje wykupione tylko na część wartości ubezpieczenia (ubezpieczenie częściowe lub niedubezpieczenie), ubezpieczyciel odpowiada za pokrycie strat wyłącznie w wysokości równej stosunkowi sumy ubezpieczenia do wartości ubezpieczenia.

Punkt 12

Granice odpowiedzialności

295FA884BC17D2D2C1256E6D004B87F9100

VVO



- (1) Odpowiedzialność ubezpieczyciela dotycząca poniesionych strat nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia. Zwrot wydatków podlega postanowieniom Artykułów 63 i 144 austriackiej Ustawy o ubezpieczeniach oraz Artykułów 834 i 840 Kodeksu Prawa Handlowego w przypadku transportu drogą morską.
- (2) Jeśli, w przypadku ubezpieczenia awarii wspólnej, składka na ubezpieczenie dotyczące awarii wspólnej jest wyższa niż suma ubezpieczenia, wówczas odpowiedzialność ubezpieczyciela dotycząca takiej składki jest ograniczona wyłącznie do wysokości równej stosunkowi sumy ubezpieczenia do zapłaconej składki.

Punkt 13

Dokument ubezpieczenia

- (1) Polisa dotycząca transportu indywidualnego

Na żądanie posiadacza polisy, ubezpieczyciel ma obowiązek wystawienia dla posiadacza polisy podpisanego dokumentu, zawierającego podpis ubezpieczyciela oraz umowę ubezpieczenia (polisę). Odtworzenie podpisu odręcznego jest do tego celu wystarczające.

Jeśli polisa została wydana, ubezpieczyciel ma obowiązek pokrycia roszczenia tylko wówczas, gdy polisa zostanie przedstawiona ubezpieczycielowi. W wyniku dokonania płatności na rzecz posiadacza polisy ubezpieczyciel zostaje zwolniony z jakiegokolwiek dalszej odpowiedzialności.

Jeśli polisa zostanie utracona lub zniszczona, ubezpieczyciel ma obowiązek wypłacenia odszkodowania ubezpieczonemu, jeśli polisa zostanie uznana za nieważną lub zostało udzielone zabezpieczenie, przy czym wyklucza się możliwość przekazania zabezpieczenia przez gwaranta.

Ubezpieczyciel ma obowiązek wystawienia dokumentu zastępczego na żądanie posiadacza polisy. Koszty takiego dokumentu ponosi posiadacz polisy.

Treść polisy uznaje się za zatwierdzoną przez posiadacza polisy, o ile ubezpieczony nie zakwestionuje jej niezwłocznie po otrzymaniu polisy. Prawo posiadacza polisy do unieważnienia zatwierdzenia polisy z powodu wystąpienia błędów pozostaje niezmienione w wyniku powyższego postanowienia.

- (2) Ubezpieczenie ładunku w ramach polisy generalnej
 - a) Jeśli ubezpieczenie zostało wykupione w taki sposób, że towary zostały wymienione ogólnie w momencie zawierania umowy i zostają one określone indywidualnie dla ubezpieczyciela w momencie powstania powodu ubezpieczenia, wówczas ubezpieczyciel ma obowiązek wystawienia dla posiadacza polisy dokumentu opatrzonego jego podpisem i zawierającego wspomnianą powyżej umowę ubezpieczenia. Wspomniana umowa nie jest uznawana za polisę w rozumieniu przepisów prawa oraz niniejszych warunków.

Treść wspomnianej umowy uznaje się za zatwierdzoną przez posiadacza polisy, chyba że posiadacz polisy zakwestionuje ją niezwłocznie po otrzymaniu polisy. Prawo posiadacza polisy do unieważnienia



zatwierdzenia polisy z powodu wystąpienia błędów pozostaje niezmienione w wyniku powyższego postanowienia.

Jeśli dokument zostanie utracony lub zniszczony, posiadacz polisy może zażądać wystawienia dokumentu zastępczego, przy czym koszty wystawienia takiego dokumentu ponosi posiadacz polisy.

- b) Na żądanie posiadacza polisy, ubezpieczyciel ma obowiązek wystawienia dla posiadacza polisy podpisanego dokumentu (certyfikatu) dotyczącego indywidualnego transportu. Odtworzenie podpisu odręcznego jest do tego celu wystarczające.

Jeśli certyfikat został wydany, ubezpieczyciel ma obowiązek wypłacenia odszkodowania w przypadku wystąpienia straty tylko wówczas, gdy certyfikat zostanie przedstawiony ubezpieczycielowi. W wyniku dokonania płatności na rzecz posiadacza certyfikatu ubezpieczyciel zostaje zwolniony z jakiegokolwiek dalszej odpowiedzialności.

Jeśli certyfikat zostanie utracony lub zniszczony, ubezpieczyciel ma obowiązek wypłacenia ubezpieczenia, jeśli certyfikat zostanie uznany za nieważny lub zostało udzielone zabezpieczenie, przy czym wyklucza się przekazanie zabezpieczenia przez gwaranta.

Ubezpieczyciel ma obowiązek wystawienia dokumentu zastępczego na żądanie posiadacza polisy. Koszty takiego dokumentu ponosi posiadacz polisy.

Punkt 14

Składka ubezpieczeniowa

O ile strony nie postanowią inaczej, kwestie dotyczące składki ubezpieczeniowej regulują właściwe przepisy austriackiej Ustawy o ubezpieczeniach, z uwzględnieniem wszystkich zmian do niej wprowadzonych.

Punkt 15

Obowiązek składania raportów po zawarciu umowy

- (1) Po zawarciu umowy posiadacz polisy winien zawiadomić ubezpieczyciela o wszelkich znanych mu okolicznościach, które mogą być istotne dla ubezpieczenia danego ryzyka. Niniejsze zobowiązanie jest wiążące również wtedy, gdy posiadacz polisy uzna otrzymaną wiadomość za nieistotną lub niewiarygodną.
- (2) Uznaje się za szczególnie istotne, jeśli ze względu na charakter towarów nawet niewielka strata spowodowana zdarzeniem, od którego wykupiono ubezpieczenie, może spowodować całkowitą stratę lub nieproporcjonalny wzrost zakresu straty.
- (3) Wszelkie nieprawidłowe powiadomienia udzielone świadomie, zatajenia lub nieuczciwe oświadczenia upoważniają ubezpieczyciela do rozwiązania umowy ze skutkiem wstecznym oraz do zwolnienia go ze spoczywającego na nim zobowiązania do objęcia ubezpieczonego ochroną ubezpieczeniową.

Obowiązek zapłacenia składki ubezpieczeniowej pozostaje niezmieniony w wyniku zaistnienia którejkolwiek z powyższych okoliczności.



- (4) Ubezpieczyciel ma obowiązek utrzymania ochrony ubezpieczeniowej, jeśli były mu znane okoliczności, o których nie został powiadomiony lub w przypadku otrzymania nieprawidłowego powiadomienia. Powyższe postanowienie obowiązuje również wówczas, gdy brak powiadomienia nie nastąpił z winy posiadacza polisy.

Jeśli obowiązek ubezpieczyciela dotyczący zachowania ochrony ubezpieczeniowej dla ubezpieczonego pozostaje wiążący, a dane okoliczności wiążą się z podwyższonym ryzykiem, wówczas ubezpieczyciel ma prawo do wyższej składki adekwatnej do podwyższonego ryzyka (dopłaty do składki).

Punkt 16

Zmiana ryzyka, zwiększenie ryzyka

- (1) Po zawarciu umowy posiadacz polisy nie może zmienić ryzyka bez zgody ubezpieczyciela, w szczególności nie ma on prawa do zwiększenia ryzyka, ani do pozwalania osobom trzecim na zmianę określonego ryzyka.

- (2) Za zmianę ryzyka uznaje się następujące czynności:

- a) istotne opóźnienie rozpoczęcia lub zakończenia transportu objętego ubezpieczeniem;
- b) istotną zmianę wskazanej lub standardowo stosowanej trasy transportu;
- c) zmianę miejsca i/lub portu przeznaczenia,
- d) transport towarów na łodziach, tratwach lub barkach, jeśli nie jest to typowy sposób transportu na danej trasie;

- (3) W przypadku naruszenia przez posiadacza polisy postanowień podpunktów (1) oraz (2), ubezpieczyciel może rozwiązać umowę ubezpieczenia dotyczącą danego transportu bez zachowania okresu wypowiedzenia. Ubezpieczyciel zostaje tym samym zwolniony ze spoczywającego na nim obowiązku objęcia ubezpieczonego ochroną ubezpieczeniową.

Obowiązek ubezpieczyciela dotyczący objęcia ubezpieczonego ochroną ubezpieczeniową pozostaje niezmieniony, jeśli zmiana ryzyka nastąpiła bez wiedzy posiadacza polisy. Niemniej jednak, posiadacz polisy ma obowiązek zawiadomienia ubezpieczyciela o zmianie ryzyka natychmiast po uzyskaniu przezeń takiej informacji.

- (4) W przypadku niezgłoszenia przez posiadacza polisy faktu zmiany ryzyka powodującej jego zwiększenie, ubezpieczyciel zostaje zwolniony ze spoczywającego na nim obowiązku zabezpieczenia ubezpieczonego, chyba że:

- a) niewypełnienie obowiązku zawiadomienia przez posiadacza polisy nie było celowe, ani nie stanowiło rażącego zaniedbania lub
- b) zwiększenie ryzyka nie miało wpływu na zaistnienie zdarzenia objętego zakresem ubezpieczenia, ani na zakres zobowiązań ubezpieczyciela.

- (5) Z tytułu zwiększenia się ryzyka ubezpieczycielowi przysługuje dopłata do składki ubezpieczeniowej, której wysokość zostanie ustalona przez strony, chyba że zwiększenie ryzyka zostało

- a) spowodowane interesem ubezpieczyciela lub
- b) spowodowane potrzebą społeczną lub
- c) było konieczne w sytuacji, gdy ryzyko objęte zakresem ubezpieczenia zagrażało towarom.



Punkt 17

Zmiana środka transportu

- (1) Jeśli towary będą transportowane za pomocą innego środka transportu niż ten, który został wymieniony w umowie ubezpieczenia, bez wcześniejszej zgody ze strony ubezpieczyciela, bądź jeśli towary zostaną przeładowane pomimo uzgodnienia transportu bezpośredniego w umowie ubezpieczenia, ubezpieczyciel zostaje zwolniony ze spoczywających na nim zobowiązań. Powyższe postanowienie obowiązuje również wtedy, gdy uzgodniono zastosowane wyłącznie określonego środka transportu lub określonej trasy transportu.
- (2) Zobowiązania ubezpieczyciela pozostają niezmienione, jeśli po rozpoczęciu obowiązywania ubezpieczenia transport nie zostanie zrealizowany z powodu wystąpienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem lub bez zgody ubezpieczonego po rozpoczęciu obowiązywania ubezpieczenia.
- (3) Ponadto zastosowanie mają właściwe przepisy dotyczące zmiany ryzyka.

Punkt 18

Warunki wystąpienia odpowiedzialności

- (1) Posiadacz polisy ma obowiązek niezwłocznego zawiadomienia ubezpieczyciela o stracie, jak również o wszelkich wypadkach dotyczących środka transportu lub dostawy, jeśli taki wypadek jest istotny z punktu widzenia ryzyka przejętego przez ubezpieczyciela. Niniejsze postanowienie obowiązuje również wówczas, gdy strata lub wypadek nie stanowi podstawy do roszczenia o wypłatę odszkodowania.
- (2) W przypadku transportu drogą morską posiadacz polisy musi zawiadomić o stracie, którą winien pokryć ubezpieczyciel w ciągu 15 miesięcy od zakończenia obowiązywania ubezpieczenia, a w przypadku zaginięcia statku na morzu – w ciągu 15 miesięcy od upływu okresu ewentualnej straty, poprzez przekazanie pisemnego zawiadomienia. Powyższy okres jest liczony od dnia wystania zawiadomienia.

Roszczenie odszkodowawcze posiadacza polisy traci ważność, jeśli strata nie zostanie zgłoszona na czas.

Niniejsze postanowienia nie mają zastosowania do składki gwarancyjnej z tytułu awarii wspólnej płaconej przez posiadacza polisy.

- (3) W przypadku wystąpienia straty posiadacz polisy ma obowiązek podjąć wszystkie kroki, które powinny zostać podjęte, aby zapobiec stracie i złagodzić jej konsekwencje. Jeśli okoliczności na to pozwolą, należy uzyskać właściwe instrukcje od ubezpieczyciela.

W szczególności należy niezwłocznie podjąć następujące działania:

- a) jeśli straty i/lub zniszczenia można się spodziewać lub można stwierdzić ją w trakcie transportu lub w momencie dostarczenia towarów, wówczas przewoźnika, przedsiębiorstwo składowe, władze portowe, itp. należy pociągnąć do odpowiedzialności na piśmie oraz należy je wezwać do przeprowadzenia wspólnej kontroli bez zbędnej zwłoki. Należy wystawić pisemną skargę i/lub zastrzeżenie;
- b) jeśli straty i/lub zniszczenia nie można stwierdzić w momencie dostarczenia towarów, wówczas przewoźnika, przedsiębiorstwo składowe, władze portowe, itp. należy pociągnąć do



odpowiedzialności na piśmie niezwłocznie po odkryciu straty lub zniszczenia, jednak do momentu upływu terminów wyznaczonych w obowiązujących przepisach transportowych, a także wymienione podmioty należy wezwać do przeprowadzenia wspólnej kontroli.

Należy skontaktować się niezwłocznie z rzeczoznawcą wymienionym w polisie lub w certyfikacie ubezpieczenia, aby oszacować rozmiar straty. Jeśli ubezpieczyciel nie wymienił żadnego rzeczoznawcy, albo nie może on uczestniczyć w oszacowaniu straty, wówczas do jej wyceny należy zaangażować najbliższego agenta ubezpieczycieli Lloyd'a (ang. „Lloyd's Agent”).

- (4) W przypadku wystąpienia straty posiadacz polisy może zażądać dowolnych informacji od posiadacza polisy, jakie są niezbędne do ustalenia wysokości straty lub zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela. Posiadacz polisy może zażądać przedstawienia dokumentów, o ile można w sposób uzasadniony oczekiwać ich przedstawienia.

W celu udowodnienia straty oraz udowodnienia zasadności roszczenia odszkodowawczego, ubezpieczycielowi należy dostarczyć w szczególności następujące dokumenty:

- a) oryginał polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego;
 - b) oryginały wszystkich dokumentów transportowych;
 - c) oryginał dowodu wydania zamówienia, w tym listę artykułów oraz ich wagę;
 - d) oryginalny raport z wyceny, w tym oryginalny wykaz opłat należnych dla rzeczoznawcy;
 - e) oryginały wszystkich dokumentów potwierdzających utratę i/lub zniszczenie towarów;
 - f) całość korespondencji dotyczącej utraty i/lub zniszczenia i/lub zabezpieczenia praw;
 - g) oświadczenie potwierdzające niezwłoczne zawiadomienie właściwego organu w przypadku strat spowodowanych pożarem, kradzieżą, włamaniem i napadem, jeśli transport był realizowany przez samego posiadacza polisy;
 - h) dokument zawierający roszczenie;
 - i) dokument potwierdzający nabycie praw.
- (5) Jeśli posiadacz polisy kieruje roszczenie odszkodowawcze przeciwko osobie trzeciej, takie roszczenie należy cedować na ubezpieczyciela, pod warunkiem że ubezpieczyciel wypłaci posiadaczowi polisy odszkodowanie z tytułu straty. Jeśli posiadacz polisy odstąpi od swojego roszczenia względem osoby trzeciej, bądź od prawa służącego jako zabezpieczenie roszczenia, wówczas ubezpieczyciel zostaje zwolniony ze spoczywającego na nim zobowiązania do udzielenia ochrony ubezpieczeniowej, o ile odszkodowanie można było uzyskać na podstawie roszczenia lub prawa, od którego posiadacz polisy odstępuje.
- (6) W przypadku składki gwarancyjnej z tytułu awarii wspólnej, posiadacz polisy nie może przyjmować rozliczenia awarii wspólnej bez zgody ubezpieczyciela, jak również bez zgody ubezpieczyciela nie można wyznaczać ani płacić kaucji ani ostatecznej wysokości składki.
- Jeśli posiadacz polisy naruszy niniejsze postanowienie, ubezpieczyciel zostanie zwolniony ze spoczywającego na nim zobowiązania do udzielenia ochrony ubezpieczeniowej.
- (7) W przypadku naruszenia przez posiadacza polisy któregokolwiek z postanowień określonych w podpunktach (1) oraz (3) - (5), ubezpieczyciel zostanie zwolniony ze spoczywającego na nim zobowiązania do udzielenia ochrony ubezpieczeniowej, jeśli naruszenie zostało popełnione celowo lub w wyniku rażącego zaniedbania. W przypadku naruszenia w wyniku rażącego



zaniedbania, ubezpieczyciel pozostaje zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeśli naruszenie nie wpłynęło na wycenę straty, ani na określenie wymiaru odszkodowania, jakie ma obowiązek wypłacić ubezpieczyciel.

Punkt 19

Zwolnienie z odpowiedzialności

(1) Utrata towaru.

Jeśli towary zostaną utracone w całości, zabrane posiadaczowi polisy bez jakichkolwiek szans na ich odzyskanie, bądź będą zniszczone już w ich pierwotnym stanie, co zostanie stwierdzone w ramach wyceny sporządzonej przez ekspertów, wówczas posiadacz polisy może zażądać części sumy ubezpieczenia towarów, pomniejszonej o wartość towarów odzyskanych i zdalnych do ponownego użycia (wartość pozostała).

(2) Zniknięcie towaru.

Jeśli towary znikną wraz z przewożącym je środkiem transportu, wówczas ubezpieczyciel winien wypłacić odszkodowanie tak jak w przypadku utraty całkowitej, chyba że występuje ogromne prawdopodobieństwo, że utrata nastąpiła w wyniku zdarzenia nieobjętego zakresem ubezpieczenia.

Środek transportu uznaje się za zaginiony, jeśli minęło 60 dni od wyznaczonej daty jego przybycia do końcowego miejsca przeznaczenia, lub jeśli minęło 30 dni w Europie w geograficznym znaczeniu tego terminu i nie otrzymano żadnych informacji na temat tego środka transportu do dnia wniesienia roszczenia. Jeśli komunikacja jest utrudniona z powodu wojny, działań wojennych, wojny domowej lub zamieszek, należy przedłużyć wyznaczony termin, w zależności od okoliczności danego przypadku, jednak okres ten nigdy nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

(3) Zniszczenie towaru.

Jeśli towary lub ich elementy ulegną zniszczeniu, należy ustalić wartość handlową – a w przypadku braku wartości handlowej ich godziwą wartość rynkową – jaką towary miałyby w miejscu dostawy w stanie nieuszkodzonym (wartość towaru w stanie nieuszkodzonym), a także wartość towarów w stanie uszkodzonym. Za wysokość straty uznaje się część wartości ubezpieczenia odpowiadającą stosunkowi zmiany wartości do wartości towaru w stanie nieuszkodzonym.

Wartość towarów w stanie uszkodzonym można ustalić również na podstawie sprzedaży bezpośredniej lub aukcji publicznej, jeśli zażąda tego ubezpieczyciel niezwłocznie po przekazaniu zawiadomienia o okolicznościach wpływających na wysokość straty. W takim przypadku zamiast wartości zniszczonych towarów należy uwzględniać wpływy brutto ze sprzedaży.

Nie można nigdy zrzec się uszkodzonych towarów na rzecz ubezpieczyciela bez zgody ubezpieczyciela. Nieprzyjęcie ubezpieczonych towarów przez odbiorcę nie stanowi podstawy do roszczenia odszkodowawczego. Koszty wynikające z nieprzyjęcia ubezpieczonych towarów nie obciążają ubezpieczyciela.

(4) Naprawa / wymiana towaru.



W przypadku zniszczenia lub utraty części towaru, ubezpieczyciel winien pokryć koszty przywrócenia lub odzyskania zniszczonych lub utraconych części, zgodnie z ustaleniami poczynionymi w momencie szacowania strat, jednak wyłącznie na podstawie stosunku sumy ubezpieczenia do wartości wynikającej z treści postanowień Punktu 11 w momencie szacowania wysokości strat.

Należy wykazać wartość istniejącego materiału. W przypadku wymiany poszczególnych części ubezpieczyciel ma prawo odliczenia „kosztów wymiany elementów na nowe”, których wysokość zostanie ustalona na podstawie rodzaju, wieku i stanu wymienianych części.

Dodatkowe wydatki, a zwłaszcza te, które zostaną poniesione w ramach wprowadzania modyfikacji lub udoskonalień w trakcie naprawy zniszczonego towaru lub przywracania jego poprzedniego stanu, jak również koszty działań w ramach przeglądu, stanowią odpowiedzialność posiadacza polisy. Tymczasowe naprawy są objęte ubezpieczeniem tylko wówczas, jeśli zostały wymienione w Punkcie 5 ust. 2.

(5) Sprzedaż towarów przed zakończeniem ubezpieczonej podróży.

Jeśli rejs statku zostanie zakończony po rozpoczęciu obowiązywania ubezpieczenia, bądź nie zostanie ukończony z innych przyczyn bez zwolnienia ubezpieczyciela ze spoczywającego na nim zobowiązania do udzielenia ochrony ubezpieczeniowej, ubezpieczyciel może zażądać, aby posiadacz polisy – z pomocą ubezpieczyciela – sprzedał towary bezpośrednio lub w ramach aukcji publicznej, jeśli towarów nie można przewieźć dalej bez generowania nieproporcjonalnie wysokich kosztów, ani nie można ich przewieźć we właściwym czasie. Jeśli ubezpieczyciel zażąda sprzedaży towarów, wówczas sprzedaż należy zrealizować bez zbędnej zwłoki.

W przypadku sprzedaży towarów posiadacz polisy może zażądać zwrotu różnicy pomiędzy sumą ubezpieczenia a wysokością wpływów ze sprzedaży. Powyższe postanowienie obowiązuje również, jeśli towary muszą zostać sprzedane w trakcie rejsu po zaistnieniu wypadku, który pokrywa zakres ubezpieczenia.

(6) Niewystąpienie powodu ubezpieczenia, oszczędność kosztów.

Jeśli powód ubezpieczenia związany z przypuszczalnym dochodem, wartością dodaną, opłatami celnymi, opłatami za przewóz lub innymi wydatkami nie wystąpił jeszcze w momencie zaistnienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem, wówczas część kwoty gwarantowanej odnośnie do takiego powodu ubezpieczenia nie jest brana pod uwagę w trakcie wyceny straty. Powyższe postanowienie obowiązuje również w przypadku kosztów zaoszczędzonych w wyniku wystąpienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem.

(7) Pozostałe zadośćuczynienia.

Wszelkie pozostałe zadośćuczynienia otrzymane przez posiadacza polisy z tytułu straty muszą podlegać kompensacji z wypłaconej kwoty ubezpieczenia.

Jeśli osoba trzecia, której zlecono realizację transportu, nie może zostać pociągnięta do odpowiedzialności dotyczącej zadośćuczynienia straty, ponieważ jej odpowiedzialność wykraczająca poza zwyczajny zakres jest ograniczona lub wykluczona, ubezpieczyciel zostaje zwolniony ze



spoczywających na nim zobowiązań, o ile mógłby otrzymać zadośćuczynienie przy braku takiego ograniczenia lub wykluczenia odpowiedzialności przewoźnika.

Powyższe postanowienie nie obowiązuje, jeśli posiadacz polisy nie mógł wpłynąć na ograniczenie lub wykluczenie odpowiedzialności przewoźnika.

(8) Nabycie praw.

- a) Jeśli Ubezpieczony zażąda wypłacenia sumy ubezpieczenia, ubezpieczyciel może zdecydować, czy prawa do towarów lub tytuł własności ubezpieczonych towarów przechodzi na ubezpieczyciela po dokonaniu płatności sumy ubezpieczenia. Niniejsze nabycie praw nie ma mocy wiążącej, jeśli ubezpieczyciel nie zdecyduje się na skorzystanie z rzezonego prawa niezwłocznie po uzyskaniu informacji o zaistnieniu okoliczności oznaczających zdarzenie objęte ubezpieczeniem. Jeśli ubezpieczyciel zdecyduje się na nabycie praw, wówczas ubezpieczony w dalszym ciągu ma obowiązek podjęcia działań niezbędnych do ograniczenia strat, jeśli ubezpieczyciel nie ma możliwości realizacji takich działań. Ma on obowiązek ujawnienia wszelkich informacji, jakie są niezbędne, aby ubezpieczyciel zabezpieczył rzezone prawa, dostarczenia lub wystawienia dokumentów stanowiących dowody oraz udzielenia ubezpieczycielowi wsparcia w odzyskaniu i realizacji towarów. Koszty powyższych działań ponosi ubezpieczyciel, który na żądanie ma obowiązek przekazania zaliczki. Wszelkie kwoty stanowiące część wpływów netto ze sprzedaży powyżej sumy ubezpieczenia należy zwrócić posiadaczowi polisy.

Jeśli ubezpieczyciel nie zdecyduje się na nabycie praw, posiadacz polisy ma obowiązek zwrócenia ubezpieczycielowi godziwej wartości rynkowej towarów lub wpływów netto ze sprzedaży.

- b) po wystąpieniu straty ubezpieczyciel ma prawo rozliczenia się z wszelkich pozostałych zobowiązań poprzez zapłacenie sumy ubezpieczenia. Pomimo takiego wypełnienia zobowiązań ubezpieczyciel pozostanie w dalszym ciągu zobowiązany do zwrócenia kosztów poniesionych w celu uniknięcia lub ograniczenia szkód, bądź w celu przywrócenia lub naprawy ubezpieczonego majątku przed doręczeniem posiadaczowi polisy oświadczenia ubezpieczyciela informującego o jego zamiarze wypełnienia zobowiązań poprzez wypłacenie sumy ubezpieczenia. W wyniku dokonania powyższej płatności ubezpieczyciel nie nabywa tytułu własności do żadnego majątku objętego ubezpieczeniem.

(9) Terminy płatności należnych od ubezpieczyciela.

Płatności od ubezpieczyciela są należne w terminie jednego miesiąca po zakończeniu likwidacji szkód oraz wyznaczeniu wysokości należnej kwoty. Jeśli likwidacja szkód nie zostanie zakończona w ciągu jednego miesiąca od zawiadomienia o stracie, wówczas posiadacz polisy może zażądać wpłacenia na jego rachunek kwoty do wysokości minimalnej kwoty należnej od ubezpieczyciela w przypadku wystąpienia danych okoliczności, a która zostanie następnie wyrównana z całkowitej kwoty roszczenia odszkodowawczego. Do wymaganego okresu nie wlicza się dni, w których ukończenie likwidacji szkód nie jest możliwe z winy posiadacza polisy.

Jeśli przeciwko posiadaczowi polisy lub przeciwko ubezpieczonemu zostało wszczęte postępowanie prowadzone przez policję lub dochodzenie karne w związku ze stratą, ubezpieczyciel może odmówić dokonania płatności do momentu zakończenia takiego dochodzenia.

(10) Waluta



Roszczenia odszkodowawcze należy co do zasady rozliczać w walucie, w której ubezpieczenie zostało wykupione. W przypadku opłaty i składki gwarancyjnej z tytułu awarii wspólnej płaconych w walutach obcych, kwotę należy przeliczyć na walutę polisy według kursu wymiany obowiązującego w dniu realizacji płatności.

Punkt 20

Termin na złożenie pozwu

Ubezpieczyciel zostaje zwolniony z odpowiedzialności, jeśli roszczenie nie jest egzekwowane za pomocą środków prawnych:

- a) w ciągu sześciu miesięcy w przypadku transportu drogą lądową i lotniczą;
- b) w ciągu 12 miesięcy w przypadku transportu łączonego: drogą lądową, lotniczą i morską.

Uptyw okresu nie zaczyna być liczony, zanim ubezpieczyciel nie odmówi na piśmie zaspokojenia roszczenia posiadacza polisy, wraz z właściwymi odnośnikami do konsekwencji prawnych upływu takiego terminu.

Punkt 21

Procedura realizowana przez ekspertów

- (1) W przypadku wystąpienia sporu wysokość straty musi zostać ustalona przez ekspertów.
- (2) Każda z następujących osób: ubezpieczyciel i posiadacz polisy lub ubezpieczony winni wyznaczyć jednego eksperta bez zbędnej zwłoki i poinformować drugą stronę o swojej decyzji. Strona, która wyznaczyła swojego eksperta może zażądać na piśmie, aby druga strona, która jeszcze nie powołała swojego eksperta, zrobiła to w ciągu dwóch tygodni od doręczenia jej pisma, wraz z odniesieniem do konsekwencji związanych z niepowołaniem eksperta przez drugą stronę. W przypadku niewyznaczenia żadnego eksperta strona, która zgłosiła takie żądanie może zlecić wyznaczenie eksperta dla drugiej strony przez Główne Stowarzyszenie Biegłych i Przysięgłych Ekspertów lub przez Związkową Izbę Handlową (niem. *Hauptverband der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen* lub przez *Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft*). W razie potrzeby eksperta może wyznaczyć również dyplomatyczne lub konsularne przedstawicielstwo Republiki Austrii dla terytorium, na którym znajdują się towary. Jeśli eksperci nie będą w stanie dojść do porozumienia w kwestii wysokości straty lub od początku realizowanej procedury będą żądać uczestnictwa trzeciego eksperta, wówczas eksperci winni wspólnie wyznaczyć takiego eksperta, który będzie pełnił funkcję ich przewodniczącego, przy czym dalsze decyzje będą podejmowane za pomocą większości głosów.
- (3) Odrzucenie kandydatury eksperta odbywa się zgodnie z przepisami Kodeksu Postępowania Cywilnego.
- (4) Ekspersi winni zbadać stratę, oszacować kwotę straty i przedstawić pisemną opinię ekspercką w tym przedmiocie. Zainteresowane strony muszą być obecne w trakcie badania straty, pod warunkiem, że jest to wykonalne i uzasadnione ekonomicznie.
- (5) Oświadczenie wydane przez ekspertów nie jest wiążące, jeśli w sposób wyraźny odbiega znacząco od faktycznej sytuacji. W takich wypadkach decyzję winien podjąć sąd.



Tłumaczenie przysięgłe z języka angielskiego wykonała Hanna Dobrzycka, tłumacz przysięgły języka angielskiego, nr TP/11/09.

Strona 18 z 18

Nr rep. 65/2012

- (6) Każda ze stron ponosi koszty pracy powołanego przez siebie eksperta. Koszty pracy przewodniczącego winny zostać podzielone w równym stopniu pomiędzy obie strony.

Punkt 22

Rozwiązanie umowy

Jeśli umowa ubezpieczenia została zawarta odnośnie do kilku transportów lub na czas określony, ubezpieczyciel ma prawo do rozwiązania umowy ubezpieczenia po wystąpieniu straty. Rozwiązanie następuje 14 dni po doręczeniu pisma. W przypadku towarów znajdujących się w transporcie w dniu rozwiązania umowy, ubezpieczenie pozostaje wiążące do momentu zakończenia ochrony ubezpieczeniowej zgodnie z treścią Punktu 10.

Punkt 23

Właściwa jurysdykcja

- (1) Jurysdykcję w przypadku sporów związanych z umową ubezpieczenia posiadają sądy właściwe dla miejsca, w którym ubezpieczyciel – a w przypadku wystąpienia kilku ubezpieczycieli, ubezpieczyciel główny wymieniony w polisie – posiada siedzibę (główne miejsce prowadzenia działalności).
- (2) Jeśli kontrakt został zawarty za pośrednictwem agenta ubezpieczeniowego, zastosowanie mają postanowienia Artykułu 48 Ustawy o ubezpieczeniach.
- (3) Powołanie rzeczoznawców oraz agentów dochodzących roszczeń i/lub fakt, że płatność z tytułu roszczeń jest realizowana poza granicami Austrii nie decyduje o właściwości jurysdykcji w miejscu realizacji płatności.

Ja niżej podpisana, Hanna Dobrzycka, tłumacz przysięgły języka angielskiego, wpisana na listę tłumaczy przysięgłych Ministra Sprawiedliwości, nr TP/11/09, niniejszym potwierdzam, iż powyższy tekst jest wiernym tłumaczeniem wykonanym na podstawie kopii dokumentu sporządzonego w języku angielskim.

Warszawa, 14 czerwca 2012 r.

