



CARL SCHRÖTER

Assekuranzkontor – gegründet 1868

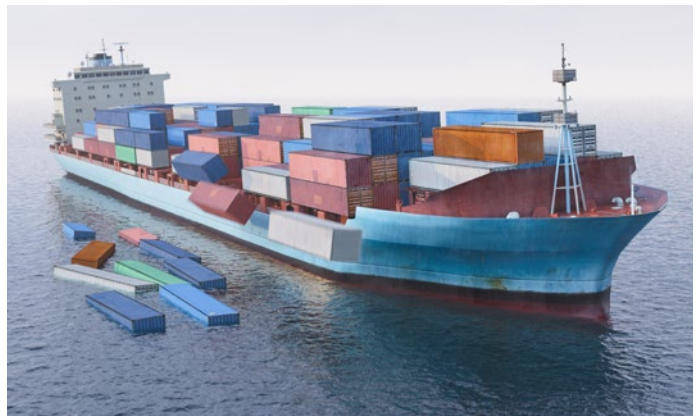
COVER
SERVICE
PEOPLE

Informationen zur Havarie Grosse/General Average

Was ist eine Havarie Grosse (dt.: Große Haverei; engl.: General Average)?

Die Große (gemeinschaftliche) Haverei (verkehrssprachlich auch Havarie Grosse, engl. general average, frz. avarie grosse oder avarie commune) regelt die Verteilung von **außergewöhnlichen Kosten** zwischen Schiff (inkl. Treibstoff/Bunker) und Ladung, die durch **Rettung aus gemeinsamer Gefahr entstehen**.

Die Rettungskosten resultieren entweder direkt aus Aufwendungen (z. B. Leichterkosten, Schleppkosten, Bergelohn, Anlaufen eines Nothafens) oder aus durch die Schiffsführung bewusst mit den Rettungsmaßnahmen herbeigeführten oder geduldeten Schäden am Schiff und/oder seiner Ladung (z. B. absichtliche Strandung, Seewurf von Decksladung zwecks Leichterung, Fluten einer Luke mit brennenden Containern).



Die den Notfall auslösenden Ursachen spielen keine Rolle. Es schadet also nicht, wenn die Ursache in einem Verschulden eines Beteiligten lag (z. B. grobes Versagen der Schiffsführung oder Falschdeklaration gefährlicher Ladung).

Die Notwendigkeit einer Aufopferung oder von Aufwendungen wird von der Schiffsführung (Kapitän oder Stellvertreter) festgestellt, unvernünftige Aufopferungen oder Aufwendungen („unless reasonable made“) bleiben unberücksichtigt. Ob die Notwendigkeit tatsächlich vorlag, ist im Nachhinein gerichtlich überprüfbar. Maßstab ist eine nachträgliche, objektive Beurteilung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Der Havarie Grosse liegt der in seinen Grundzügen bis in die Antike zurückreichende Rechtsgedanke der **seerechtlichen Gefahrengemeinschaft** zugrunde, bei der außergewöhnliche Aufwendungen und Opfer zur Abwendung einer allen Beteiligten einer Seereise drohenden Gefahr auch von allen gemeinsam getragen werden müssen und nicht nur vom zufällig Betroffenen allein, dessen Container z. B. dem Seewurf zum Opfer fiel.

Die Erklärung der Havarie Grosse erfolgt in der Regel durch die von dem Ereignis betroffenen Schiffseigentümer sowie durch die Reederei. Parallel wird meist direkt ein Sachverständiger (Average Adjuster, Dispatcheur) mit der Abwicklung der Havarie Grosse beauftragt.



Rechtsgrundlagen

Die Havarie Grosse ist im Handelsgesetzbuch in den §§ 588 – 595 HGB geregelt. Rechtsordnungen anderer Länder können abweichende Anknüpfungspunkte vorsehen (z. B. Recht der Flagge, des Ankunftsortes, des Nothafens etc.) und damit zu einer Kollision der unterschiedlichen nationalen Rechtsordnungen führen.

Um dies zu verhindern, wurde 1877 mit den „York and Antwerp Rules (YAR)“ ein internationales Übereinkommen verabschiedet und dadurch eine Rechtsvereinheitlichung herbeigeführt. Infolge regelmäßiger Überarbeitungen existieren unterschiedliche Fassungen (YAR 1974, 1994 oder 2004). Die YAR werden fast ausnahmslos in Seefrachtverträgen vereinbart. Durch die Vereinbarung der YAR wird die Anwendung nationalen Rechts nicht generell ausgeschlossen, sondern lediglich den Regeln der YAR Vorrang eingeräumt. Regelungslücken in den YAR sind durch nationale Gesetze zu schließen gemäß den Grundsätzen des internationalen Privatrechts.



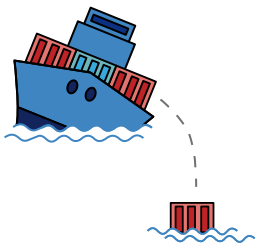
Voraussetzungen der Havarie Grosse

Damit die Regelungen der Havarie Grosse greifen können, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

Gefahr



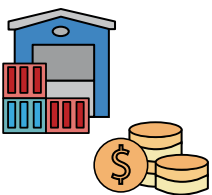
Eine gegenwärtige oder unmittelbar bevorstehende erhebliche Gefahr bedroht Schiff, Treibstoff und Ladung gemeinsam (z. B. Strandung oder Strandungsgefahr, Feuer). **Gefahren, die isoliert nur das Schiff oder nur die Ladung bedrohen, lösen keine Havarie Grosse aus.**



Opfer

Mit dem außergewöhnlichen Opfer muss die finale Rettung aus der gemeinsamen Gefahr bezweckt worden sein. Maßnahmen, die z. B. im Bewusstsein des unvermeidlichen Schiffsverlustes lediglich dem Erreichen einer für die Ladungsbergung günstigeren Stelle dienen, schließen die Havarie Grosse auch dann aus, wenn zuletzt wider Erwarten dadurch auch noch das Schiff gerettet wird.

Kosten



Eine außergewöhnliche Abwendungsmaßnahme erzeugt absichtlich in Kauf genommene Schäden, die das Schiff, den Treibstoff und/oder die Ladung treffen oder verursacht Kosten. Eine schädigende Maßnahme muss den Schaden nicht zielgerichtet herbeigeführt haben wollen, ausreichend ist das bewusste Eingehen eines Schadenrisikos, das sich dann verwirklicht hat. Unbeabsichtigte oder ohnehin unabwendbare Schäden, wie z. B. Seewurf brennender oder verdorbener Ladung, schließen die Havarie Grosse aus. Ebenso wenig sind Schäden, die bereits zeitlich vor dem Ausrufen der Havarie Grosse entstanden sind, Bestandteil derselben.



Verfahren

Lagen alle Voraussetzungen einer Havarie Grosse vor, müssen die durch Aufopferung entstandenen Kosten und/oder Schäden ermittelt und auf die Beteiligten im Verhältnis ihrer geretteten Werte aufgeteilt werden. Diese komplexe Aufgabe der Ermittlung der maßgeblichen Werte und ihrer Beteiligung erfolgt i. d. R. durch als Dispacheure bezeichnete Sachverständige, die dazu einen „Dispache“ genannten Verteilungsplan erstellen („aufmachen“).

Die Hauptbestandteile einer Dispache sind:

- Die Darstellung des Havariehergangs
- Die Kostenaufstellung der Havarie Grosse
- Die Aufstellung der beitragspflichtigen Werte von Schiff und Ladung
- Die Abrechnung der Beiträge und Vergütungen

Die Dispacheure fungieren als spezialisierte, neutrale Sachverständige, ihre Kosten zählen zu den Havarie Grosse-Kosten. Je nach Komplexität der Havarie kann der Abschluss einer Dispache Jahre dauern. Ergeben sich Meinungsverschiedenheiten über die aufgemachte Dispache, steht es bei Anwendung deutschen Rechts jedem Havarie Grosse-Beteiligten frei, die Dispache in einem besonderen Verfahren vor dem örtlich zuständigen Amtsgericht überprüfen zu lassen.

Dokumente/Anforderungen von Sicherheiten

Nach seiner Beauftragung benachrichtigt der Dispacheur sämtliche Ladungsbeteiligte von der Havarie Grosse-Erklärung des Schiffes und fordert sie zur Abgabe eines Havarie Grosse-Verpflichtungsscheines („General Average Bond“, sog. „Form A“) auf. Mit diesem verpflichtet sich ein Ladungsbeteiligter zur Teilnahme an der Havarie Grosse und zur Übernahme seines mittels Dispache festzustellenden Havarie Grosse-Beitrages. Der General Average Bond ist durch den Ladungsbeteiligten selbst zu zeichnen, unabhängig davon, ob eine Transportversicherung besteht oder nicht.

Mit der ebenfalls durch den Dispacheur angeforderten „General Average Garantie“ (sog. Form B“) verpflichtet sich ein Dritter (z.B. ein Transportversicherer) gegenüber der Havarie Grosse-Gemeinschaft, direkt für einen Beteiligten (im obigen Beispiel für den Versicherungsnehmer) zur Übernahme des Havarie Grosse-Beitrages sowie etwaiger zu leistender Ein-/Vorschüsse. **Dies ist ein klassischer Bestandteil der Transportversicherung.**

Wenn kein Transportversicherungsschutz für eine Sendung besteht, also kein Transportversicherer eine General Average Garantie abgibt, wird der Dispacheur als zusätzliche Sicherheit (General Average Security) von dem Ladungsbeteiligten nach Abgabe des Average Bonds einen Vorschuss auf den zu erwartenden Havarie Grosse-Beitrag anfordern („Cash Deposit“). Dieser ist auf ein vom Dispacheur benanntes Konto einzuzahlen. Die Höhe steht im Ermessen des Dispacheurs; bei der Havarie der „Ever Given“ betrug das Cash Deposit 25 % des Warenwertes.



Das ausgeprägte Sicherungsinteresse erklärt sich nicht nur durch die Sicherung eigener Ansprüche des Reeders an die Havarie Grosse-Gemeinschaft, sondern auch dadurch, dass er als gesetzlicher Vertreter der Havarie Grosse-Gemeinschaft dieser gegenüber im Innenverhältnis für verlorene Beiträge durch die Herausgabe von Ladung ohne hinreichende Sicherheit haftbar sein kann. Ohne Sicherheitsleistung (General Average Guarantee oder Cash Deposit) erfolgt keine Freigabe der betroffenen Container/Ware im Löschhafen, da der Reeder diesbezüglich von seinem Pfandrecht an der Ladung Gebrauch macht.

Zur Ermittlung der Warenwerte müssen dem Dispacheur Handels- und Frachtrechnung(en) sowie ggf. das Versicherungszertifikat vorgelegt werden. Anhand dieser Unterlagen wird der maßgebliche Nettowarenwert der Ladung am Bestimmungsort ermittelt. Rechnungsbeträge z. B. auf FOB-Basis müssen entsprechend umgerechnet werden. Substanzschäden und andere Wertverluste zum Zeitpunkt des Löschens werden gem. YAR wertmindernd berücksichtigt und sind dem Dispacheur durch einen Survey Report nachzuweisen.

Sonderfall Sammelgutcontainer (LCL)

Bei Sammelgutcontainern gilt es, die zuvor genannten Dokumente und Sicherheiten zu jeder einzelnen LCL-Sendung zusammenzustellen. Der Sammelgutcontainer wird erst dann freigegeben, wenn dem Adjuster zu jeder in ihm befindlichen Einzelsendung alle geforderten Dokumente und Sicherheiten vorliegen.

Alternativ kann für den gesamten Sammelgutcontainer eine Garantie durch einen Versicherer gestellt werden, z.B. durch den Versicherer des Konsolidierers. Die Freistellung der einzelnen Sendungen an die LCL-Empfänger erfolgt nur gegen Sicherheitsleistung der jeweiligen LCL-Empfänger an den Konsolidierer für die jeweilige LCL-Sendung, so dass die Sammelgarantie des Versicherers durch die Einzelsicherheiten der LCL-Empfänger abgelöst wird.

Was ist zu tun?



Erhalten Sie die Information, dass eine Havarie Grosse erklärt wurde, leiten Sie bitte die Ihnen dazu vorliegenden Unterlagen und Informationen sowie folgende Dokumente an uns weiter:

- Handelsrechnung der betroffenen Güter
- B/L
- Frachtrechnung
- Versicherungszertifikat

Wir informieren Sie über die dann erforderlichen Schritte und kümmern uns um das weitere Vorgehen.

Stand: Bremen, 02.05.2022