

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 13

DR. THOMAS M. REMÉ

**Abschaffung oder Vereinfachung
der Großen Haverei**

Abschaffung oder Vereinfachung der Großen Haverei

Vortrag
von

Dr. Thomas M. Remé

gehalten in der Jahresversammlung des Deutschen Vereins
für Internationales Seerecht am 24. Februar 1970

Abschaffung oder Vereinfachung der Großen Haverei

A

Die Große Haverei, ein Rechtsinstitut mit ehrwürdiger Geschichte, hat immer wieder Anlaß gegeben, ihre Rechtfertigung zu überdenken und sie in einzelnen Punkten der Entwicklung von Handel und Verkehr anzupassen. Seit einiger Zeit wird dies Thema wieder diskutiert. Interesse zeigen Reeder und verladende Wirtschaft, Dispatcheure und Transportversicherer. Hier soll die Große Haverei nur wirtschaftlich betrachtet werden, und zwar aus der Sicht des Transportversicherers. Verarbeitet sind dabei die Beiträge der Versicherer und Dispatcheure. Reeder und verladende Wirtschaft haben — soweit ersichtlich — in jüngster Zeit nicht viel über die Zukunft der Großen Haverei veröffentlicht. Die internationale Vereinigung europäischer Dispatcheure hat dagegen einen Ausschuß gebildet, der seine Ansicht der Mitgliederversammlung dieser Vereinigung 1969 vorgetragen hat. Der Internationale Transportversicherungs-Verband hat 1966 ebenfalls einen Ausschuß für die Große Haverei eingesetzt; dieser Ausschuß hat zu fünfzehn Problemen Fragen an die nationalen Transportversicherungs-Verbände gestellt und bemüht sich nun, deren Antworten auszuwerten.

Im vergangenen Jahr hat die UNCTAD die Große Haverei ebenfalls auf ihr Arbeitsprogramm gesetzt. Auch UNCITRAL, IMCO, das CMI, die International Chamber of Shipping, die International Chamber of Commerce und verschiedene Dispatcheur-Vereinigungen interessieren sich für die Zukunft der Großen Haverei. Die Ansätze sind je nach der Interessenlage der befaßten Gremien unterschiedlich. Hier soll — um es noch einmal zu sagen — die wirtschaftliche Betrachtung eines Versicherers im Vordergrund stehen. Die Stunde der Rechtstheorie und der juristischen Dogmatik wird kommen, wenn die Interessen der beteiligten Wirtschaftszweige hinreichend herausgearbeitet sind, um in Rechtsregeln gefaßt und miteinander in Einklang gebracht zu werden.

B

Wenn man sich fragt, ob man in Zukunft auf ein Rechtsinstitut verzichten kann, das sich — wie die Große Haverei — über viele Jahrhunderte bewährt hat, müssen schwerwiegende Gründe vorgetragen werden. Lang war der Weg von der *lex*

erarbeitete Gleichgewicht der Interessen gefährden. Aber in unseren Tagen gewöhnen wir uns daran, Althergebrachtes in Frage zu stellen, zu überprüfen, ob wir überlieferte Regeln für den Wirtschaftsablauf noch benötigen; da dürfen wir vor dem Seefrachtgeschäft und speziell der Großen Haverei nicht Halt machen; wir sollten überlegen, ob die Große Haverei keine Zukunft mehr hat, auch wenn die Schwierigkeiten, sie abzuschaffen, zur Stunde als unüberwindlich erscheinen mögen. Wir fragen also nicht, ob die Große Haverei sich bewährt hat, sondern ob wir sie in Zukunft noch brauchen werden.

Diese Frage rechtfertigt sich daraus, daß die Abwicklung der Großen Haverei häufig viele Jahre währt, Reedern, Abladern und Versicherern viel Mühe und Kosten verursacht, Kapital über lange Zeit bindet. Konkret ist daher zu fragen, ob die Verteilung von Lasten und Opfern auf die Vermögenswerte, die zu einer Gefahrengemeinschaft im Seetransport verbunden sind, die durch sie verursachten Kosten und Mühen in der Zeit neuartiger Beförderungsmethoden noch rechtfertigt.

Wie hoch die Kosten der Großen Haverei im Durchschnitt sind, ist schwer zu ermitteln. Deutsche Versicherer haben 1968 50 Dispachen untersucht und dabei festgestellt, daß Kosten und Zinsen 10 % der zu vergütenden Schäden ausmachten. Die Anzahl der untersuchten Dispachen ist gewiß zu gering, um der Zahl von 10 % einen statistischen Aussagewert zu geben. Andere Länder schätzen die Kosten auf 20 %. Da aber internationale Statistiken bislang fehlen, können wir nur vermuten, daß die Kosten und Zinsen einen nicht unerheblichen Anteil an der Gesamtsumme der Großen Haverei haben. Das Fehlen von Statistiken kann uns nicht abhalten, die Frage nach der Zukunft der Großen Haverei weiter zu verfolgen.

Die Große Haverei soll dazu dienen, bestimmte Schäden, die während des Seetransports an Schiff und Ladung entstehen, in gerechter Weise auf Schiff, Fracht und Ladung zu verteilen. Im Ansatz berührt sich dieser Gedanke der Lastenverteilung aus einer Gefahrengemeinschaft mit dem Grundprinzip der Versicherung; nur übernimmt dort ein Dritter entgeltlich das Wagnis, erhält eine Prämie vor Beginn der Unternehmung, während hier die Lasten nachträglich verteilt werden. Diese nahe Verwandtschaft erklärt, daß die Seeverversicherer schon früh die Große Haverei in den Versicherungsschutz für Kasko und Ladung einbezogen haben. Heute werden deshalb allgemein die Lasten der Großen Haverei von den Kasko- und Ladungsversicherern getragen. Diese fragen sich daher, ob sie sich weiterhin den Luxus einer zeitraubenden, kostspieligen und komplizierten Verteilung leisten sollen, statt den Kaskoversicherer den Kaskoschaden und den Ladungsversicherer den Ladungsschaden tragen zu lassen, zumal da sie häufig gleichzeitig am Kasko- und Ladungsrisiko beteiligt sind, wenn auch in der Regel mit unterschiedlichen Anteilen.

Dagegen wenden die Verfechter der Großen Haverei ein, sie sei das gerechteste System der Verteilung von Schäden und Kosten. Die Wirtschaft wird jedoch die preiswerteste Lösung der gerechtesten vorziehen. Hohe Kosten der Großen Haverei

Verteuerung der Kasko- und Warenversicherungsprämien schon wegen der Einsparung der Dispatchierungskosten nicht zu erwarten ist. Wer vermutet, ohne Große Haverei würde das Kasko stärker belastet, wird dies zahlenmäßig nicht belegen können; ich habe jedenfalls in der Fülle des Materials keinen Nachweis gefunden.

Wer bislang einen Teil des Wagnisses selbst trägt, wird dies auch ohne die Große Haverei zu tun geneigt sein, wo nicht, werden sich die Versicherungsmärkte hinreichend flexibel zeigen, um einen angemessenen Versicherungsschutz zu bieten.

Für die Große Haverei wird gern ein psychologisches Argument vorgetragen: der Kapitän entscheidet in den Notlagen der Reise ohne Rücksicht auf Kasko- oder Ladungsinteressen im Vertrauen auf die gerechte Lastenverteilung in Großer Haverei; ohne sie könnte er versucht sein, die Kaskointeressen einseitig den Ladungsinteressen vorzuziehen, also zum Beispiel den Ladungswurf zur Leichterung der Annahme eines Schleppers vorziehen, um mit eigener Kraft freizukommen und dem Reeder den Hilfslohn zu ersparen. Dabei bleibt außer Betracht, daß zumeist der Kapitän in Notlagen die Entscheidung des Reeders über Funk einholen kann und daß der Reeder sich in solchen Fällen mit seinen Kaskoversicherern abstimmt, die — ebenso wie der Reeder — regelmäßig auch die Ladungsinteressen bedenken. Die Schifffahrt und die verladende Wirtschaft ebenso wie die Transportversicherer sind weltweit so stark aufeinander angewiesen, daß sie ihre Interessen in Notlagen der Seereise nicht einseitig durchsetzen können, ohne Nachteile für künftige Geschäfte befürchten zu müssen. Das Gleichgewicht der Interessen braucht nicht notwendig durch die Große Haverei gestützt zu werden.

Ich fasse zusammen: Würde man die Große Haverei abschaffen, so würden Zeit und Kosten gespart. Eine generelle Verteuerung der Kasko- und Warenversicherungsprämien ist nicht zu befürchten, ebenso nicht ein allgemeines Ansteigen der Frachtraten. Weiter ist nicht zu besorgen, daß die Kapitäne die Kaskointeressen einseitig zu Lasten der Ladungsinteressen bevorzugen werden. Wie allerdings die Interessen im einzelnen neu gegeneinander abgewogen und das Gleichgewicht der Interessen in Rechtsregeln — und zwar von Fracht- und Versicherungsverträgen wie in internationalen Konventionen und nationalen Gesetzen — gesichert werden soll, muß detailliert geprüft werden. Die Abschaffung der Großen Haverei ist also denkbar und wäre praktikabel, nur das Wie ist offen. Dabei soll nicht verniedlicht werden, daß die Abschaffung der Großen Haverei ein großes Loch in das Gefüge des Seefrachtrechts reißen würde, das sich nur unter erheblichen Schwierigkeiten würde schließen lassen. Namentlich aus diesem Grunde hat bislang keine der eingangs erwähnten Organisationen mit Nachdruck gefordert, die Große Haverei zu beseitigen. Auch hier soll ein derart radikaler Vorschlag nicht gemacht werden. Mir kommt es nur darauf an zu zeigen, daß die Große Haverei — auf längere Sicht gesehen — kein unverzichtbarer Bestandteil des Seefrachtgeschäfts ist. Wenn ich im Anschluß hieran einige Gedanken zu einer Vereinfachung der Großen Haverei vortrage, so will ich damit einer Entwicklung das Wort reden, die über eine Vereinfachung zur Aufhebung der Großen Haverei hinführen mag.

C

Bei der Frage, wie man die Große Haverei vereinfachen kann, damit sie schneller und mit geringerem Aufwand abzuwickeln ist, muß ich Sie bitten, mir in eine Reihe von Einzelheiten zu folgen. Nicht jeder wird diesen Details Geschmack abgewinnen, man kommt indes nur über sie an die Vereinfachung heran, und sie zeigen, daß man an der Großen Haverei nicht zu Unrecht tadelt, sie sei kompliziert, aufwendig und langwierig.

Vereinfachen kann man die Große Haverei auf dreierlei Weise:

1. kann man die Voraussetzungen der Großen Haverei einschränken,
2. kann man einzelne Kosten von der Verteilung in Großer Haverei ausnehmen,
3. kann man die Arbeit des Dispatcheurs, des Reeders und der Hilfspersonen erleichtern.

I.

1. Die Große Haverei hat sich aus dem Seewurf entwickelt. Im Laufe der Jahrhunderte hat man ihren Anwendungsbereich auf weitere Notlagen der Seereise ausgedehnt, in denen Opfer gebracht werden mußten zur Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr. Bei der Schaffung der YAR war ein Kompromiß zwischen dem Grundsatz „Große Haverei nur bei Opfern für die gemeinsame Sicherheit“ — common safety — und dem Prinzip des common benefit, der completion of adventure nur dadurch zu finden, daß man den Anwendungsbereich erweiterte, zum Beispiel um die Feuerlöschkosten — Regel III, und die Nothafenkosten über den Zeitpunkt der gemeinsamen Sicherheit hinaus — Regeln X und XI. Wesentlichste Fälle Großer Haverei sind daher heute Bergung und Hilfeleistung (nach einer Strandung oder einem Maschinen- oder Ruderschaden), Feuer, Strandung (wenn das Schiff mit eigener Kraft wieder flottkommt) und Nothafelung (etwa wegen Verrutschens der Ladung). Diesen Anwendungsbereich könnte man radikal einengen, indem man nur noch in Fällen von Bergung und Hilfeleistung eine Große Haverei zuließe. Berge- und Hilfslohne sind so deutlich von Teilschäden an Schiff und Ladung abgesetzt, daß eine Vermengung von Teilschäden und vergütungsfähigen Aufwendungen nicht zu befürchten wäre. Berge- und Hilfslohne werden regelmäßig nur zur Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr aufgewendet. Bergung und Hilfeleistung sind durchweg gesetzlich zusammen und unabhängig von der Großen Haverei geregelt. Würde man den Anwendungsbereich dergestalt einengen, so wären die Fälle Großer Haverei sehr viel seltener; die Dispatchierung wäre einfacher, weil viele Kosten wegfielen.

Ein so radikaler Vorschlag hat bislang nicht die Zustimmung der eingangs erwähnten Gremien gefunden. Ich möchte mich auch nicht zum Anwalt dieses Vorschlags machen, der bislang nur von einer Seite vertreten worden ist. Politik ist die Kunst des Möglichen, auch die Rechtspolitik. Will man in absehbarer Zeit zu einer Vereinfachung der Großen Haverei kommen — und daran haben namentlich die Versicherer ein vitales Interesse —, so sollte man bescheidener beginnen, um jedenfalls eine gewisse Vereinfachung zu erreichen. Der Vorschlag sollte indes

Der Gegenvorschlag, Regel A strenger, also enger auszulegen und damit dem Prinzip der common safety stets den Vorrang zu geben, reicht zu einer sachgerechten Einschränkung des Anwendungsbereichs nicht aus. Der Vorrang der Ziffernregeln vor den Buchstabenregeln und die Durchbrechung des Prinzips der common safety zugunsten des Grundsatzes des common benefit in den Ziffernregeln stehen dem entgegen.

Auch die Rules of Practice der Dispatchere lassen erkennen, daß sogar dieser Berufsstand, dem die YAR aus täglicher Arbeit am besten vertraut sind, Regeln für nötig hält, um die einheitliche Auslegung der YAR sicherzustellen. Ein bloßer Appell an die Dispatchere, Regel A eng auszulegen, führt also nicht zum Ziel.

Daher müssen wir weitergehende Maßnahmen vorschlagen.

2. Verschiedentlich hat man angeregt, in Bagatellfällen von einer Dispatchierung abzusehen, Kasko und Ladung also den eigenen Schaden allein tragen zu lassen. Jedoch hat man bislang keinen Weg gefunden, eine derartige Integralfranchise — wie der Versicherer sagt — festzulegen, die gleichermaßen für Küstenmotorschiffe und Supertanker angemessen wäre. In England hat der Vorsitzende der Association of Average Adjusters £ 1.000 — £ 2.000 vorgeschlagen. Solange man sich aber nicht auf einen festen Betrag einigen kann — und dies halte ich für unwahrscheinlich —, wird es kaum möglich sein, eine Franchise in die YAR einzuführen. Ferner müssen die Ladungsinteressenten sich mit einer solchen Franchise einverstanden erklären. Das ließe sich über den Frachtvertrag und das Konnossement erreichen. Sonst bliebe nur der Ausweg, den man im englischen Markt bisweilen beschreitet, nämlich die Kaskoversicherung dahin zu erweitern, daß die Versicherer einen Teil des Beitrages der Ladung übernehmen, wenn die Große Haverei insgesamt einen bestimmten Betrag nicht übersteigt. Dazu hat man vorgeschlagen, dem Reeder freizustellen, ob er Große Haverei erklären will, weil bei nur einem oder wenigen Ladungsinteressenten die Dispatchierung schnell und mit geringen Kosten durchzuführen wäre. Dieser Weg wird allerdings nur bei Großflotten nicht zu Schwankungen in den Kaskoprämien führen wegen des Risikoausgleichs innerhalb der Flotte. Er eignet sich deshalb nicht für eine generelle Lösung.

Weiter hat man vorgeschlagen, Bagatellbeiträge nicht einzuziehen. In England sind Beträge von £ 20—50 genannt worden, in den USA US \$1.000,—. Das setzt jetzt voraus, daß die übrigen Ladungsinteressenten bereit sind, die hierdurch ausfallenden Beiträge zu übernehmen. Als einzelnes Ladungsinteresse könnte man die unter einem Konnossement verschifften Güter annehmen. Dies Interesse dürfte aber nicht vergütungsberechtigt sein. Vereinfachend würde das Verfahren aber nur wirken, wenn der Dispatcheur schnell die Werte feststellen kann. Auf diesen Punkt komme ich noch zurück.

II.

1. Kosten des Lufttransports — Regel F

Nach Eintritt einer Großen Haverei sind häufig Ersatzteile für das Schiff im Reparaturhafen nicht vorhanden und müssen von außerhalb bezogen werden. Werden sie auf dem Luftwege herangeschafft, so muß der Dispacheur prüfen, ob hierdurch vergütungsfähige Kosten erspart worden sind; die Ersparnis ist dann als „stellvertretende Kosten“ in die Dispache aufzunehmen. Die Meinungen darüber, ob auch Luftfracht als stellvertretende Kosten anerkannt werden kann, gehen auseinander. Hier ist eine Vereinfachung angebracht, weil die Berechnung der Ersparnis schwierig ist. Der tägliche Nutzungsverlust des Schiffes muß errechnet, die Verzögerung der Reparatur bei Beschaffung der Ersatzteile mit anderen Transportmitteln als dem Flugzeug muß ermittelt werden.

Daher könnte man eine klare Linie ziehen, indem man Luftfracht nur dann als stellvertretende Kosten wertet, wenn die Schiffsreparatur in Großer Haverei zu vergüten ist; andernfalls wäre die Luftfracht dem Partschaden zuzurechnen, den der Reeder allein zu tragen hat.

Dagegen hat die Vereinigung europäischer Dispacheure vorgeschlagen, die Luftfracht nur bei Charterflügen in Großer Haverei zu vergüten, nicht dagegen die Luftfracht bei Linienflügen, weil der Linienverkehr in der Luft als normale Beförderungsart anzusehen ist. Diese Unterscheidung erscheint als formal. Ein Flugzeug wird zur Beförderung von Ersatzteilen regelmäßig nur dann gechartert, wenn ein Liniendienst zum Reparaturhafen nicht besteht oder die Luftfrachtraten im Liniendienst teurer sind. Sachgerechter und einfacher ist es, danach zu entscheiden, ob die Reparaturkosten vergütungsfähig sind. Ist das nicht der Fall, braucht der Dispacheur die Ersparnis nicht zu prüfen. Dies muß er nur tun, wenn die Reparaturkosten vergütet werden.

2. Feuerlöschschäden und =kosten — Regel III

Schaden, der an Schiff oder Ladung durch das Löschen eines Feuers verursacht wird, ist nach Regel III in Großer Haverei zu vergüten, nicht dagegen Schaden an Teilen von Schiff oder Ladung, die das Feuer ergriffen hat. Diese Regel führt zu einer Reihe praktischer Schwierigkeiten, namentlich im Stückgutverkehr: jedes Kollo muß darauf untersucht werden, ob das Feuer es beschädigt hat oder nur die Feuerlöschmaßnahmen. Solange nur Wasser zum Löschen verwendet wird, mag der Experte die Aufgabe lösen können, wenn auch mit großem Zeitaufwand. Werden dagegen andere Löschmittel verwendet, etwa CO₂, so wird der Experte regelmäßig nur raten, bestenfalls grob abschätzen können, woher der Schaden an dem einzelnen Kollo rührt: vom Feuer, vom Rauch oder vom Feuerlöschmittel. Feuerschäden treten häufig auf, eine Vereinfachung der Regel III kann also die

Ladungsfürsorge, zu der der Reeder verpflichtet ist. Die Feuerschäden an Schiff und Ladung sind von Reeder und Ladungsinteressenten separat zu tragen und belasten die Dispache — namentlich durch die schwierige Feststellung, aber auch betragsmäßig — nicht.

Dagegen wird eingewendet, eine so radikale Änderung würde die Balance von Reeder- und Ladungsinteressen zerstören, die durch den inneren Zusammenhang der Großen Haverei mit dem Frachtvertrag gesichert wird; wer Regel III YAR ändern wolle, müsse stets Artikel IV § 2a und b und § 6 der Haager Regeln im Blick behalten, also den Haftungsausschluß für Feuerschäden und für Mannschaftsverschulden bei der Führung des Schiffes. Wenn entzündliche Ladung Schiff und andere Ladung gefährdet, ist der Kapitän nach Artikel IV § 6 der Haager Regeln berechtigt, sie zu vernichten, der Reeder haftet aber in Großer Haverei dafür. Darum müsse Schaden durch Feuerlöschmaßnahmen in Großer Haverei vergütet werden.

Weiter sei ein Ansteigen der Löschwasserschäden zu befürchten. Die sicherste Feuerlöschmethode sei immer noch, den Raum, in dem es brennt, zu fluten. Wenn der Reeder die häufig sehr hohen Kosten anderer Feuerlöschmethoden nicht in Großer Haverei vergütet bekomme, sei er versucht, allein in seinem Interesse über die Löschmethode zu entscheiden. Reeder und Charterer können in Streit geraten darüber, wer die Löschkosten zu tragen hat. Ein nur zu eingeschränkten Bedingungen — Totalverlust, Große Haverei und Ersatz an Dritte — versicherter Reeder sei bei einem Totalverlust besser daran, als wenn er das Feuer erfolgreich bekämpft. Die Feuerlöschkosten müßten in jedem Fall auf Schiff und Ladung verteilt werden, soweit sie aufgewendet werden für die Rettung von Schiff oder Ladung.

Da diese Aufteilung ohnehin vorgenommen werden müsse, solle man es bei der jetzigen Regelung belassen. Vereinfachen lasse sich das Verfahren dadurch, daß man die Ausnahme am Ende von Regel III YAR aufhebe und damit auch Feuerlöschschäden an solchen Teilen von Schiff und Ladung in Großer Haverei vergüte, die vom Feuer ergriffen worden sind. Sachlich rechtfertige sich dieser Vorschlag dadurch, daß bislang kein stichhaltiges Argument für die unterschiedliche Behandlung von feuerbeschädigten und nicht feuerbeschädigten Schiffs- und Ladungsteilen vorgebracht worden sei.

Vorschlag und Gegenvorschlag zeigen, daß wir es hier mit einem besonders schwierigen Problem zu tun haben. Am leichtesten wird man sich darauf einigen, daß Rauchschäden nicht vergütet werden. Bei diesen Schäden sind die Schwierigkeiten der Feststellung besonders augenfällig. Weiter ist nicht zu verkennen, daß das Gleichgewicht von Leistung und Gegenleistung im Frachtvertrag durch den Vorschlag, Schäden durch Feuerlöschmaßnahmen und Feuerlöschkosten nicht zu vergüten, gestört wird. Der Versicherer wird hier dazu neigen, Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen und sich zu fragen, ob die Nachteile mit Hilfe des Versicherungsschutzes aufgewogen werden können. Schiff und Ladung

Versicherungsschutz erweitern sollte. Bleibt er bei seinem eingeschränkten Versicherungsschutz, so ist es eine Konjunkturfrage, ob er bei Feuer an Bord seines Schiffes im Totalverlust besser daran ist: bei hohen Frachtraten nein, bei niedrigen Frachtraten ja. Ein leichtes Ansteigen der Löschwasserschäden wird den Ladungsversicherer nicht schrecken. Er kann so den Verlauf seines Geschäfts schneller überblicken, als wenn er Reserven für Fälle Großer Haverei jahrelang in den Büchern behält. Da er seine Prämie nach den Schadenserfahrungen kalkuliert, kann er sie schneller dem Schadenverlauf anpassen. Das für seine Kunden und ihn gleichermaßen störende Fragezeichen, ob die Reserven für Fälle Großer Haverei ausreichen, wird vermieden.

Mit Hilfe der Versicherung ließe sich eine Störung im Leistungsgleichgewicht des Frachtvertrages also ausbalancieren. Damit soll jedoch der Vorschlag, Feuerlöschschäden und -kosten nicht in Großer Haverei zu vergüten, nicht als einzige mögliche Lösung propagiert werden. Hierzu wird man Reeder und verladende Wirtschaft um ihre Ansicht befragen müssen, um eine möglichst breite Basis für eine Neuregelung zu finden.

3. Freiwillige Strandung — Regel V

Wenn ein Schiff absichtlich auf Grund gesetzt wird, aber auch ohne eine solche Maßnahme festgekommen wäre, werden Schäden und Verlust an Schiff, Ladung und Fracht nach Regel V YAR nicht in Großer Haverei vergütet, wohl aber Schäden durch die Abbringung des Schiffes. Ebenso werden Schäden vergütet, die in anderen Fällen absichtlicher Strandung entstehen. Auch hier bereitet die Schadenfeststellung Schwierigkeiten: wie sollen Experten trennen, welche Bodenschäden durch die Strandung und welche durch die Abbringung verursacht worden sind? Daher sollten Abbringungsschäden am Schiff bei zufälliger Strandung als Partschäden behandelt werden. Dies läßt sich erreichen, indem man den letzten Halbsatz in Absatz 1 ersetzt durch die Worte: „nor shall any damage to hull incurred in refloating such ship be allowed as general average.“

Dagegen wird von Dispeaceurseite vorgebracht, die Schwierigkeiten der Schadenfeststellung seien von den Experten zu überwinden. Fälle absichtlicher Strandung seien nicht häufig, eine nennenswerte Vereinfachung sei daher nicht zu erzielen. Der Reeder werde ohne Gegenleistung benachteiligt, wenn man Abbringungsschäden nicht vergüte.

Auch hier sind die Argumente anzuführen, die aus dem Blickwinkel des Versicherers bei den Feuerschäden vorgetragen wurden. Der Vorschlag zur Vereinfachung verdient daher den Vorzug vor den Bedenken der Dispeaceure.

4. Nothafenkosten — Regeln X d, XI b und F

nicht nur die Kosten vergütet, die entstehen, bis Schiff und Ladung im Nothafen in Sicherheit sind, sondern auch Kost- und Monatsgelder, die während einer Reparatur im Nothafen anfallen, Brennstoff und Ausrüstung, Kosten der Löschung und erneuten Beladung. Der Widerspruch zu Regel A ist offenkundig: kein außerordentliches Opfer und keine außerordentliche Aufwendung zur Rettung von Schiff und Ladung werden vorausgesetzt, um dem Reeder den Beitrag der Ladung in Großer Haverei für die vorerwähnten Kosten zu verschaffen. Es genügt ein Maschinenschaden, also ein Ereignis, das allein in der Sphäre des Reeders liegt und keine Seegefahr darstellt. Der Vorteil für den Reeder liegt auf der Hand, wenn man bedenkt, daß vielfach hochwertige Ladung mit alter Tonnage von geringem Wert befördert wird. Da die Ziffernregeln nach der Rule of Interpretation den Vorrang vor den Buchstabenregeln haben, ist das Ergebnis in der geltenden Fassung der YAR nicht zu vermeiden. Hier ist eine Einengung dringend geboten, um die YAR auf ihren eigentlichen Zweck zurückzuführen, nämlich außergewöhnliche Aufwendungen über Schiff und Ladung zu verteilen, wenn Notlagen der gemeinsamen Unternehmung sie notwendig machen, um die gefährdeten Werte in Sicherheit zu bringen.

Ein erster Schritt ist es, Regel X d aufzuheben. Dieser Vorschlag wird weithin unterstützt von Dispatcheuren und Versicherern. Er erspart dem Dispatcheur viel Arbeit, die zum Teil darin besteht, Reparaturkosten in einem Hafen abzuschätzen, in dem keine Reparaturen ausgeführt werden. Ferner enthebt er den Dispatcheur der schwierigen Abgrenzung zwischen Havarie-Part- und Havarie-grosse-Schäden. Regel X d ist auch deswegen entbehrlich, weil nach Regel F stellvertretende Kosten bis zur Höhe der Ersparnis von Havarie-grosse-Kosten vergütet werden. Das gilt allerdings nur für Fälle Großer Haverei im Sinne von Regel A, also nach dem strengen Prinzip der common safety.

5. Kost- und Monatsgelder — Regel XI

Bei diesem Schritt wird man indes nicht stehenbleiben dürfen. Ein praktischer Fall mag das verdeutlichen. Ein Frachtschiff erlitt einen Maschinenschaden in der Ostsee. Es wurde nach Kiel eingeschleppt, löschte dort die für Kiel bestimmte Ladung, wurde zur Ersparnis von Löschkosten nicht dort repariert, sondern zum Bestimmungshafen des größten Teils der Ladung, nämlich Hamburg, geschleppt, löschte dort und wurde anschließend repariert. Die Reparatur dauerte zwei Monate, weil ein Maschinenteil neu angefertigt werden mußte. Dispatchiert wurden nicht nur der Schlepplohn von Kiel nach Hamburg und die Einlaufkosten in Hamburg, sondern die Kost- und Monatsgelder für die gesamte Reparaturdauer, also Kosten, die nach dem Ende der gemeinsamen Unternehmung entstanden waren, als sich die gefährdeten Werte längst in Sicherheit befanden.

Derlei läßt sich am einfachsten vermeiden, indem Kost- und Monatsgelder im Nothafen nur bis zu dem Zeitpunkt vergütet werden, in dem Schiff und Ladung in Sicherheit sind. Damit würde die Vergütung auf ein Mindestmaß schrumpfen.

um dem Dispacheur die exakte Berechnung zu ersparen. Andererseits hat man versucht, eine Formel für „Normalheuern“ zu finden, um dem Dispacheur auch die exakte Berechnung der Monatsgelder zu ersparen; dieser Versuch ist bisher nicht gelungen. Ebenso hat man bislang eine hinreichende Abgrenzung der Überstunden, die nach Regel XI d zu vergüten sind, nicht gefunden. Daher werden weiterhin tariflich vorgesehene und besonders geleistete Überstunden vergütet.

Aus diesen Gründen scheint es aussichtsreicher, die Voraussetzungen von Regel XI b einzuschränken, wie es von englischen Dispacheuren vorgeschlagen wird. Wenn man Reparaturen in Zwischenhäfen nicht vergütet, muß das auch für die Kost- und Monatsgelder gelten, die während solcher Reparaturen auflaufen.

Zu diesem Zweck müßte man die Worte „or to enable damage to the ship caused by . . . accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage“ in Regel XI b streichen.

Von Dispacheurseite wird dagegen eingewendet, nachträgliche Aufwendungen müßten bisweilen als „extra charges“ über Fracht und Ladung verteilt werden. Dadurch würde die Dispachierung und Regulierung erheblich kompliziert. Ob dieser Einwand stichhaltig ist, wird davon abhängen, wie häufig eine solche Verteilung notwendig ist; das sollte international untersucht werden. Auf keinen Fall ist dieser Einwand geeignet, die gerade bei den Kost- und Monatsgeldern wünschenswerte Rückführung der YAR auf das common safety-Prinzip hintanzuhalten. Diese Änderung des Rechts der Großen Haverei ist auch keineswegs neu. Bereits im Jahre 1857 hat die hamburgische Commerz-Deputation in einem „Entwurf betreffend einige Abänderungen der Assecuranz- und Havarie-Ordnung vom Jahre 1731“ vorgeschlagen, Kost- und Monatsgelder in Nothäfen von der Großen Haverei auszuschließen, um die hamburgischen Versicherungsbedingungen den bremischen und englischen anzugleichen. Vor mehr als einem Jahrhundert hat man also das Recht der Großen Haverei bereits in dem hier angestrebten Sinne ändern wollen, um zu einer Vereinheitlichung zu gelangen. Dieser Rückblick zeigt wieder einmal, daß das Auf und Ab der rechtlichen Gestaltung der wirtschaftlichen Entwicklung folgt. Auch aus diesem Grunde sollte man nicht zögern, die Nothafenregelung in den YAR zu ändern.

Gewährt man Kost- und Monatsgelder nur bis zu dem Zeitpunkt, in dem Schiff und Ladung im Nothafen in Sicherheit sind, so mag es im Einzelfall schwierig sein, den Zeitpunkt genau festzulegen. Dies Hindernis ist jedoch ohne große Schwierigkeiten zu überwinden, zumindest sollten wir das den Dispacheuren zutrauen. Jedenfalls läßt sich verhindern, daß es weiterhin zu Auswüchsen wie in dem bereits geschilderten Fall kommt. Nach dem Grundsatz der common safety, dem älteren Prinzip der Großen Haverei, kann der Reeder seine Aufwendungen für die Schiffsbesatzung nicht bis zur Fortsetzung der Reise, sondern nur bis zur Beendigung der gemeinsamen Notlage für Schiff und Ladung verlegen. Alle weiteren Kost- und Monatsgelder im Nothafen sind als Havarie-

Grundsatz des common benefit oder completion of adventure. Wenn man sich aber darüber einig ist, daß sich die Abwicklung der Großen Haverei wesentlich vereinfachen läßt durch den Ausschluß von Kost- und Monatsgeldern im Nothafen nach Erreichung gemeinsamer Sicherheit, sollte es gelingen, die entscheidenden Kräfte in den USA zu überzeugen, daß die Beschleunigung des Wirtschaftsablaufs diese Lösung nachgerade fordert, daß die Rechtseinheit durch die Zustimmung der USA gewahrt werden kann und daß die Versicherungsaspekte die Zustimmung erleichtern. Namentlich der umfangreiche einkommende und ausgehende Containerverkehr der Vereinigten Staaten liefert ein starkes Argument: mehr als andere Beförderungsarten zwingt er, die Folgen von Notlagen der Reise schnell abzuwickeln. Die Dispachierung wird aber gerade dort kompliziert und zeitraubend, wo das common safety-Prinzip zugunsten des common benefit durchbrochen wird; das sahen wir bereits bei den Feuerschäden und den Feuerlöschkosten.

6. Seewurf — Regel I

Den Abschnitt darüber, wie man im Interesse der Vereinfachung die Voraussetzungen der Großen Haverei einschränken kann, schließe ich ab mit dem Hinweis auf eine Anregung aus Kreisen englischer Dispacheure. Die Bemühungen um eine Vereinfachung der Großen Haverei nötigen dazu, eine Reihe von Regeln der YAR zu überarbeiten. Dabei sollte man im Auge behalten, daß einige Regeln überholt sind, weil noch auf Segelschiffe zugeschnitten — denken Sie nur an Regel VI über das Prangen von Segeln — und daher auf 30 Knoten laufende Containerschiffe nicht anzuwenden. Weiter sollten die YAR darauf überprüft werden, ob sie dem Fortschritt in Schiffbau und Beförderungstechnik noch gerecht werden. So wird man im Zeitalter der Halb- und Vollcontainerschiffe den „anerkannten Handelsbrauch“, in Übereinstimmung mit dem nach Regel I Ladung zu befördern ist, damit bei Seewurf die Ladung vergütungsberechtigt ist, anders auslegen als zur Segelschiffszeit. Das gilt besonders für Decksladung. Der Vorsitzende der englischen Dispacheurvereinigung hat deshalb vorgeschlagen, bei der Überarbeitung der YAR Klarheit darüber zu schaffen, wie man den „anerkannten Handelsbrauch“ bei Decksverladung auslegen soll; soll jede Decksverladung von Containern und lebendem Vieh anerkannt werden oder soll das nur gelten, wenn an Deck besondere Vorrichtungen für eine Sicherung gegen Seegefahr vorhanden sind, etwa Fußpunkte für Container und eine angemessene Verzurrung, Vorschläge für lebendes Vieh? Ich will diese Frage hier nicht vertiefen. Für unsere Zwecke muß es genügen, die Frage aufzuwerfen, damit sie bei den weiteren Arbeiten nicht übersehen wird. Eine klare Antwort auf die Frage wird zu einer Vereinfachung der Großen Haverei beitragen.

1. Havarie-grosse-Bond

Eine der wichtigsten Aufgaben des Dispatcheurs besteht darin, alsbald nach Eintritt der Großen Haverei den Ladungsbeitrag sicherzustellen, indem er von dem Eigentümer jeder Ladungspartie einen Havarie-grosse-Bond zeichnen läßt. Erst wenn durch die Zeichnung des Bond die persönliche Haftung des Ladungsinteressenten für den Beitrag begründet ist, kann der Reeder auf das Pfandrecht an der Ladung verzichten. Eine vereinfachte Sicherung des Ladungsbeitrags muß also den Wirtschaftsablauf in Fällen Großer Haverei beschleunigen und dem Dispatcheur eine umfangreiche Arbeit abnehmen. Welchen Umfang die Arbeit haben kann, beleuchtet die Tatsache, daß Linienschiffe häufig mehrere Tausend Partien befördern und daß viele Einzelpartien in einen Container gestaut werden können; daher kann z. B. die Arbeit an einem Container-Terminal stark beeinträchtigt werden, wenn die gesamte Ladung eines Vollcontainerschiffs dort wochenlang liegenbleiben muß, bis der Dispatcheur von allen Ladungsinteressenten Bonds hat zeichnen lassen. Diese Bonds werden regelmäßig von den Transportversicherern gegengezeichnet, damit der Dispatcheur weiß, mit wem er über den Beitrag abrechnen kann.

Man hat versucht, das Problem von verschiedenen Seiten zu bewältigen. In einigen Ländern bestehen Pools von Versicherern, die bereit wären, den Reedern ihres Landes eine offene Garantie für Havarie-grosse-Fälle zu geben. Eine solche Garantie darf in der Höhe nicht begrenzt sein, um den Reeder in jedem Fall voll für den Ladungsbeitrag zu sichern. Dieser Vorschlag begegnet zwei grundlegenden Schwierigkeiten: nicht in jedem Land existieren derartige Pools — in der BRD zum Beispiel nicht —, und solche Pools werden ihre Garantie auch nicht auf ausländische Reeder erstrecken wollen. Daher würde ein System nationaler Versicherer-Pool-Garantien immer Lücken haben. Weiter würde die Pool-Garantie dem Dispatcheur keine Klarheit verschaffen, ob die einzelne Partie versichert ist; das muß der Dispatcheur aber im Interesse des Reeders und aller Ladungsinteressenten feststellen, um eine Sicherheit für den Ladungsbeitrag zu erhalten.

Ein weiterer Versuch zur Lösung des Problems setzt bei einer anderen Funktion des Bond an. Der Bond muß klarstellen, wer den Ladungsbeitrag für die einzelne Partie zahlt. Man hat daher vorgeschlagen, in Frachtvertrag und Konnossement, möglicherweise auch in die YAR, eine Bestimmung aufzunehmen, nach der der Empfänger der Ladung verpflichtet ist, den Havarie-grosse-Beitrag zu zahlen. Die rechtliche Problematik derartiger Bestimmungen soll hier nicht untersucht werden. Der Versicherungsschutz für die Ladung müßte mit der Bestimmung in Einklang gebracht werden. Das könnte etwa dergestalt geschehen, daß der Versicherer eine unbegrenzte Garantie für den Ladungsbeitrag gewährt gegen die Verpflichtung des Versicherungsnehmers und des Versicherten, den Beitragsanteil dem Versicherer zu erstatten, für den er Versicherungsschutz nicht gegeben hat.

reist oder sich bei der Reederei befindet. Der Name des Versicherers ist ihm jedoch nicht bekannt. Sie werden wissen, daß internationale Organisationen sich seit Jahren vergebens um eine Zusammenfassung der wichtigsten Handelspapiere — Konnossement, Handelsfaktura und Versicherungszertifikat — zu einem Formularsatz bemühen, der zugleich ausgestellt wird. Da aber die Wege des Handels, der Schifffahrt und der Versicherung nicht parallel laufen, werden Konnossement und Versicherungszertifikat weiterhin getrennt ausgestellt. Man sollte im Interesse der Vereinfachung aber prüfen, ob man dem Reeder eine Kopie des Versicherungszertifikats für jede von ihm verschiffte Partie zur Verfügung stellen kann, damit der Dispatcheur schnellstens über den Versicherer unterrichtet wird. Notfalls müßte der Ablader dem Reeder nur Namen und Anschrift des Versicherers mitteilen, damit dieser ihn etwa in eine Konnossementskopie einsetzen kann. Ob dies Verfahren notwendig mit einer unbegrenzten Garantie des Versicherers zu kombinieren ist, wird die weitere Prüfung in den verschiedenen Staaten ergeben müssen. Dabei ist auch zu klären, ob die Versicherer bereit wären, eine solche Garantie zu geben. Notwendige Voraussetzung dafür wäre, daß der Dispatcheur dem Versicherer möglichst früh eine Schätzung über den Beitragssatz aufgibt, damit der Versicherer die nötigen Reserven stellen kann.

Technisch ließe sich das Verfahren noch dadurch vereinfachen, daß an jedes Versicherungszertifikat ein vorbereiteter Bond angehängt wird, den der Dispatcheur abreißen kann. In ihn setzt er nur den Havarie-grosse-Fall ein und übersendet ihn dem Absender, Empfänger oder Transportversicherer, sofern er nicht von letzterem blanko unterzeichnet ist, zur Unterzeichnung. Der so gestaltete Bond müßte vorsorglich als ablochfähiger Beleg ausgestattet sein, damit sich auch der Dispatcheur die Vorteile der elektronischen Datenverarbeitung nutzbar machen kann.

Ein weiterer Schritt auf dem Wege zur Vereinfachung wäre getan, wenn der Dispatcheur möglichst frühzeitig den Wert der einzelnen Partie erführe. Falls der Reeder eine Kopie des Versicherungszertifikats erhielte, wüßte der Dispatcheur jedenfalls die Versicherungssumme, ohne allerdings deren Zusammensetzung zu kennen; nicht in jedem Fall werden CIF-Wert + 10 % imaginärer Gewinn versichert. Damit hätte er immerhin einen Anhaltspunkt für die Berechnung des Beitragswerts. Welcher Wert als Beitragswert zugrunde gelegt werden sollte, werde ich noch erörtern.

An den Beitragswert könnte der Dispatcheur auch herankommen, wenn er von den Versicherern den Havarie-grosse-Bond zeichnen ließe mit der Aufforderung, einen bestimmten Wert einzusetzen. Dies Verfahren würde vereinfacht, wenn man sich auf einen einheitlichen Wortlaut des Bond einigen und so das Nebeneinander von Lloyd's Average Bond und den verschiedenen Formularen der Linienreedereien beseitigen könnte.

Verkehrliche weitere Prüfung erfordern die zwei Wege als unvollständig

Vereinfachung bieten, der dem Dispacheur am schnellsten zu einer Sicherung des Ladungsbeitrags und zur Kenntnis des Versicherers und des Beitragswertes verhilft.

2. Abzüge neu für alt — Regel XIII

Regel XIII enthält komplizierte Vorschriften darüber, welche Abzüge neu für alt bei Schiffsreparaturen vorzunehmen sind, gestaffelt nach dem Alter des Schiffes. In der bisherigen Diskussion hat man zwei Vorschläge unterbreitet, nämlich entweder ganz auf solche Abzüge zu verzichten oder dies nur bei Schiffen von mindestens 8 Jahren zu tun und dort den Abzugssatz einheitlich festzusetzen, etwa auf 1/3. Für den ersten Vorschlag spricht, daß in vielen Märkten die Kaskoversicherer auf Abzüge neu für alt verzichten. Dagegen wird — namentlich von englischer Seite — eingewendet, der Verzicht auf solche Abzüge könnte zweitklassige Reeder in die Versuchung führen, die Große Haverei zu mißbrauchen, um auf Kosten der Ladung ihr Schiff in den Zustand zu versetzen, den es bereits bei Antritt der Reise hätte haben sollen, zumal wenn sie das Schiff nur zu eingeschränkten Bedingungen versichern. Diesen Einwand wird man nicht leicht abtun können, da auf dem englischen Versicherungsmarkt Erfahrungen von Kasko- und Warenversicherern aus einem weltweiten Geschäft zusammenlaufen. Der Gegenvorschlag erscheint als ein tragbarer Kompromiß, zumal er Dispacheuren und Experten viel Arbeit abnimmt.

3. Beitragswert und Marktwert — Regeln XVI und XVII

Die Vergütung für geopferte Ladung richtet sich gemäß Regel XVI nach deren Marktwert im Bestimmungshafen oder wo sonst die gemeinsame Unternehmung endet. Die Ladung trägt nach Regel XVII mit ihrem wirklichen Nettowert bei; das ist ebenfalls der Marktwert im Bestimmungshafen. Der Dispacheur muß also für jede einzelne Partie — was für ein Arbeitsaufwand im Stückgutverkehr! — den Marktwert im Bestimmungshafen feststellen. Falls dort kein Marktwert zu ermitteln ist, muß er ihn durch Sachverständige schätzen lassen. Erschwert wird diese Aufgabe in vielen Fällen dadurch, daß der Sitz des Dispacheurs weit entfernt vom Bestimmungshafen ist. Es müßte möglich sein, dem Dispacheur die zeitraubende Arbeit der Wertermittlung abzunehmen.

Die bisher unterbreiteten Vorschläge gehen dahin, entweder den Fakturenwert oder den CIF-Wert oder den CIF-Wert + Gewinnzuschlag — durchweg auf 10 % geschätzt — zugrunde zu legen. Die YAR orientieren sich am Marktwert, also einem objektiven Wert, ohne Rücksicht auf das individuelle Gewinninteresse und die individuellen Gewinnchancen, um die beitragenden Werte — Schiff, Fracht und Ladung — mit dem Wert beitragen zu lassen, den sie am Ende der gemeinsamen Unternehmung für jeden in gleicher Lage befindlichen Kaufmann haben würden. Mit dieser Idee der Gleichbehandlung wäre es nicht in Einklang zu

die Fracht zahlbar ist. Ist sie — wie bei Stückgütern weithin üblich — vorauszahlbar, so wird in der Handelsfaktura durchweg der CIF-Wert ausgewiesen; andernfalls müßte man sich am FOB-Wert oder C+I-Wert orientieren.

Dieser Vorschlag kann nicht einseitig auf die Ladung angewendet werden. Bleibt das Gewinninteresse an der Ladung außer Ansatz, muß das gleiche für das Schiff gelten. Trägt also das Gewinninteresse an den Gütern nicht bei und ist es deshalb auch nicht vergütungsberechtigt, kann auch die im Risiko des Reeders stehende Fracht nicht beitragen noch vergütungsberechtigt sein. Auf diesem Wege ließe sich die Arbeit des Dispatcheurs wesentlich vereinfachen. Bei der Zeichnung des Bond — falls man den Bond beibehält — müßten also Handelsfaktura und Versicherungszertifikat vorgelegt werden. Der Dispatcheur hätte dann die nötigen Unterlagen, um den Beitragswert der Ladung festzustellen und über den Ladungsbeitrag und die Vergütung mit Versicherer und Empfänger abzurechnen. Für die Kaskoversicherer bedeutet diese Lösung allerdings, daß sie nicht mehr eine Vergütung auf Charterfracht erhalten würden. Diesen Nachteil werden sie vermutlich in Kauf nehmen, da die Kasko- und die Frachtversicherung weithin zusammen und mit gleicher Beteiligung gedeckt werden.

Falls man sich nicht entschließen kann, die Gewinninteressen auf seiten von Schiff und Ladung von Beitrag und Vergütung auszuschließen, sollte man versuchen, das Gewinninteresse auf der Ladungsseite schematisch festzulegen. Außer der Einigung auf einen festen Anteil des CIF-Wertes — genannt werden durchweg 10 % — kommt auch eine unterschiedliche Behandlung von Stückgut und Massengut in Betracht. Die wesentliche Vereinfachung liegt beim Stückgut; beim Massengut kann der Marktpreis während der Reise erheblich schwanken. Die geringe Anzahl von Massengutpartien, die zugleich in einem Schiff befördert werden, erschwert die Arbeit des Dispatcheurs bei der Wertfeststellung nur geringfügig. Die unterschiedliche Behandlung von Massengut und Stückgut würde sich daraus rechtfertigen, daß die schematische Festlegung des Gewinninteresses nicht zu weit von der Wirklichkeit abweichen darf.

4. Beitragspflicht der unverdienten Fracht im Risiko des Reeders — Regel XVII

Nach Regel XVII trägt auch die im Zeitpunkt der Großen Haverei noch im Risiko des Reeders stehende Fracht bei nach gewissen Abzügen. Diese Regelung stellt den Dispatcheur vor eine komplizierte Aufgabe. Die Aufgabe ließe sich vereinfachen, wenn man als im Risiko des Reeders stehend einen festen Anteil der Bruttofracht schematisch festlegen würde. Von Versichererseite hat man 2/3 vorgeschlagen. Die europäische Dispatcheurvereinigung hat dem zugestimmt und damit den weiteren Vorschlag verknüpft, die Risikofracht entgegen anglo-amerikanischer Praxis nicht mehr über Reisefracht und Charterfracht zu verteilen. Das entspricht der Regelung in den skandinavischen Seerechts-Gesetzen und in der Baltim Charterparty. Es ist zu hoffen, daß die Reeder diesen beiden Vor-

5. Beschaffung von Geldern und Havereigelder-Versicherung — Regel XX

Nach Regel XX erhält derjenige, der Havereigelder vorschießt, eine Vorschußkommission von 2%. Ferner werden die Kosten der Beschaffung von Geld von dritter Seite vergütet, ebenso nach Absatz 2 die Prämien für eine Havereigelder-Versicherung. Die Versicherer sehen keine Rechtfertigung für die Vorschußkommission und schlagen daher die Aufhebung von Absatz 1 der Regel XX vor, halten aber die Vergütung der Prämien für die Havereigelder-Versicherung für berechtigt. Die europäische Dispacheur-Vereinigung sieht hier keine Möglichkeit für eine nennenswerte Vereinfachung. Allerdings sind dagegen Stimmen laut geworden, die Regel XX auf die im vergangenen Jahrhundert noch übliche Verbodmung des Schiffes für Zwecke der Großen Haverei zurückführen. Ein weiterer Grund stützt die Abschaffung der Vorschußkommission: sie verführt zu Mißbrauch, indem der Reeder sich von den Kaskoversicherern einen Einschuß für die Große Haverei holt, daraus einen Vorschuß an die Havereigemeinschaft zahlt und so eine Vorschußkommission verdient, die anschließend von Kasko- und Ladungsversicherern getragen wird. Hiermit sollte man nicht nur im Interesse der Vereinfachung aufräumen.

Auch gegen die Havereigelder-Versicherung ist eine Stimme laut geworden. Mr. Crump, Vorsitzender der englischen Dispacheurvereinigung, sieht in ihr nur eine Rückversicherung für die Ersatz-an-Dritte-Deckung des Kaskoversicherers. Ob man diesem Einwand weltweit folgen und damit auch Absatz 2 der Regel XX aufheben kann, sollte weiter geprüft werden.

6. Verzinsung von vergütungsfähigen Verlusten — Regel XXI

Die langwierige Abwicklung der Großen Haverei hat die Versicherer zu dem Vorschlag geführt, die Verzinsung von vergütungsfähigen Verlusten zeitlich zu begrenzen; man denkt an 3 oder 4 Jahre. Immer wieder kommt es vor, daß Beteiligte die Abwicklung verzögern. Das macht es schwer, die Verzinsung einem anderen Beteiligten abzuschneiden, solange dessen Kapital in der Havarie-grosse-Gemeinschaft gebunden ist. Daher fragt es sich, ob man die wünschenswerte Beschleunigung auch anders fördern kann. Von Dispacheurseite hat man ange-regt, eine kurze Verjährung der Vergütungsansprüche im Havarie-grosse-Bond zu regeln. Dieser Weg dürfte zu einem gerechteren Ergebnis führen als der erstgenannte.

7. Rules of Practice und Nonseparation=Agreement

Nationale Dispacheur-Vereinigungen haben sich Regeln für die Auslegung und Anwendung der YAR geschaffen, die weithin nicht übereinstimmen. Dies hat seinen Grund auch darin, daß die YAR nicht für alle Fragen der Großen Haverei einheitliches Recht geschaffen haben; subsidiär gilt das nationale Recht der

Das gleiche Ziel ist leichter zu erreichen beim Nonseparation=Agreement, für das kürzlich ein neuer Standardtext erarbeitet worden ist. Dieser Wortlaut sollte einheitlich verwendet werden, um die Abwicklung der Großen Haverei transparent zu machen, namentlich für die Schadenregulierung durch die Versicherer.

D.

Ich fasse zusammen: Die wesentlichsten Vereinfachungen der Großen Haverei sind zu erreichen:

1. durch die Rückführung auf das strenge Prinzip der common safety,
2. durch die Standardisierung der Arbeiten des Dispatcheurs.

Das Schwergewicht der Reformarbeiten sollte darauf gelegt werden, die Vergütung von Feuerschäden und Feuerlöschkosten einzugrenzen, die Nothafenkosten einschließlich der Kost- und Monatsgelder nach dem common safety=Prinzip zu reduzieren, ein Einheitsformular für den Havarie-grosse=Bond zu entwickeln, und zwar als ablochfähigen Beleg, die Unterzeichnung des Bond zu vereinfachen und den Beitragswert zu standardisieren.

Hat man diese Ziele erreicht, so wird sich nach wenigen Jahren herausstellen, ob die Große Haverei sich im neuen Gewande bewährt oder ob man auf sie ganz verzichten kann.