

Die Große Haverei nach den Vorschriften des HGB

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &
PUCHTA

Einleitung

- traditionelles, uraltes Rechtsinstitut – seerechtliches Spezialgebiet
- Berechtigung wird immer wieder in Frage gestellt
- Grundgedanke: wenn sich Vermögensgegenstände in einer gemeinsamen Seeunternehmung in Gefahr befinden und ein Berechtigter an diesen Gegenständen (insbesondere: der Eigentümer) Aufwendungen macht oder Schäden erleidet, um die Gefahr auch für die anderen Vermögensgegenstände abzuwenden, kann er diese Aufwendungen bzw. Schäden von den anderen Beteiligten im Verhältnis der Werte, die sich in Gefahr befanden, ersetzt verlangen

Einleitung

Begrifflichkeiten

- das Institut selbst heißt „Große Haverei“ (GH; *general average*, GA; Haverie Grosse)
- aber auch die Aufwendungen und Schäden, die in GH zur Verteilung gelangen, sind „Große Haverei“
 - im Gegensatz zur Besonderen Haverei (= *particular average*)

Rechtsgrundlagen

- es gibt kein internationales Übereinkommen
- das deutsche Recht:
 - §§ 588-595 HGB (früher: §§ 700-733 HGB a.F.)
 - Binnenschifffahrt: § 78 BinSchG enthält (heute) einige Definitionen und verweist im Übrigen auf die §§ 588 ff. HGB
- sonstige Regelwerke
 - YAR 1994, 2004, 2016
 - Haverie-Grosse Regeln IVR 2006

Der Große-Haverei-Fall: Voraussetzungen

- § 588 Abs. 1 HGB
 - Schiff, Treibstoff bzw. Ladung befinden sich gemeinsam in Gefahr
 - zur Rettung aus dieser Gefahr
 - wird das Schiff etc. vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder
 - werden Aufwendungen gemacht,
 - jeweils auf „Anordnung des Kapitäns“

Der Große-Haverei-Fall: Voraussetzungen

- das Schiff muss ein Erwerbsschiff sein (generelle Anwendungsvoraussetzung des Fünften Buches, § 476 HGB) - keine Nennung in Art. 7 EGHGB
- das Schiff muss ein (Erwerbs-) Seeschiff sein (§ 476 HGB)
 - bei Binnenschiffen (§ 78 BinSchG) fehlt es an dem Erfordernis des Betriebes des Erwerbes wegen
- nicht erforderlich: dass sich das Schiff in See- oder Binnengewässern befindet; dass einer der Beteiligten „GH“ erklärt; dass der GH Fall durch das Verschulden eines Beteiligten herbeigeführt wurde (siehe § 589 Abs. 1 S. 1 HGB)

Der Große-Haverei-Fall: Rechtsfolge

- **Rechtsfolge § 588 Abs. 1 HGB:**
 - das GH-Rechtsverhältnis wird begründet
 - die Schäden und Aufwendungen (= die GH) werden von allen Beteiligten gemeinschaftlich getragen
 - Entstehung wechselseitiger Ansprüche auf GH-Beiträge bzw. entsprechender Zahlungspflichten

Die Große-Haverei-Beteiligten

- siehe § 588 Abs. 2 HGB:
 - der Eigentümer des Schiffes (also ggf. nicht: der Ausrüster, § 477 HGB)
 - der Eigentümer des Brennstoffs: der Reeder (oder Ausrüster, § 477 HGB) bzw. der Zeitcharterer sowie ggf. der Lieferant, der unter EV geliefert hat
 - hinsichtlich der Ladung: nicht der Ladungseigentümer, sondern derjenige, der die „Gefahr des Untergangs“ trägt – beim Versendungskauf kann der Verkäufer noch Eigentümer sein, während der Käufer bereits die Gefahr trägt (§ 447 Abs. 1 BGB)
 - der Gläubiger einer gefährdeten Frachtforderung (Verfrachter)
 - nicht: die Besatzung oder Fahrgäste (siehe § 591 Abs. 1 HGB), deren Leben oder Gesundheit in Gefahr waren

Die Große-Haverei-Vergütung

- welche Schäden und Aufwendungen (§ 588 Abs. 1 HGB) werden in GH verteilt?
- § 590 HGB regelt Näheres zur Aufopferung bzw. zur Beschädigung von Vermögensgegenständen
 - Schiff, Zubehör, Brennstoff, Ladung, Frachtansprüche
- verteilt werden auch Aufwendungen der Beteiligten, die durch die GH „entstanden sind“ (§ 588 Abs. 1 HGB)

Die beitragspflichtigen Werte

- Wert der Gegenstände, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden (§ 591 Abs. 2 S. 1 HGB)
 - Schiff, Brennstoff und Ladung: Verkehrswert am Ende der Reise – zuzüglich einer Vergütung für Beschädigung oder Aufopferung in GH (§ 591 Abs. 2 S. 2 HGB)
 - Fracht: Betrag der am Ende der Reise geschuldeten Fracht zuzüglich einer Vergütung für den Untergang der Forderung (§ 591 Abs. 2 S. 3 HGB)

Der Große-Haverei-Beitrag

- jeder GH-Beteiligter schuldet einen Beitrag zur GH (§ 591 Abs. 1 HGB)
- die Höhe des GH-Beitrags jedes Beteiligten ermittelt sich nach dem Verhältnis seiner beitragspflichtigen Werte zur Summe der beitragspflichtigen Werte (näher § 592 Abs. 1 HGB)
- Obergrenze: jeder GH-Beitragspflichtige haftet nur bis in Höhe des Wertes „seines“ geretteten Vermögensgegenstandes (§ 592 Abs. 2 HGB)
- die GH-Beiträge des Schiffes sind unter der Kaskoversicherung, die der Ladung unter der Ladungsversicherung versichert

Der Große-Haverei-Beitrag

- die Praxis ermittelt eine Beitragsrate („contributory rate“): das Verhältnis zwischen der Summe aller beitragspflichtigen Werte (= 100%) und der gesamten GH-Vergütung, ausgedrückt in Prozent (siehe § 592 Abs. 1 S. 1 HGB)
- anhand dieser Rate und ausgehend von dem beitragspflichtigen Wert des Vermögensgegenstandes wird der Beitrag des jeweiligen Beteiligten ermittelt

Der Große-Haverei-Beitrag

Beispiel:

- GH-Vergütung (= Schäden und Kosten): 500.000
- Wert des Schiffes 8,0 Mio., Wert der Ladung 2,0 Mio.,
Summe beitragspflichtige Werte: 10,0 Mio.
- Beitragsrate: 20%
- Schiff: 400.000, Ladung 100.000

Die Verrechnung

- Feststellung der Haftung des Beteiligten für den GH-Beitrag bzw. dessen Anspruch in GH (siehe § 592 Abs. 1 S. 2 und 3 HGB):
 - GH-Beitrag abzüglich der GH-Vergütung (if any)

Die Verrechnung

- Beispiel: GH Vergütung insgesamt 500.000, davon 250.000 Schiff und 250.000 Ladung
 - Schiff: 250.000 (GH Vergütung) abzüglich 400.000 (GH Beitrag) = - 150.000 (Zahlungspflicht)
 - Ladung: 250.000 (GH Vergütung) abzüglich 100.000 (GH Beitrag) = 150.000 (Anspruch)
 - Ergebnis: die Ladung hat einen Anspruch von 150.000 gegen das Schiff
- häufig steht die GH Vergütung vollständig dem Schiff zu: dann hätte das Schiff einen Anspruch von 100.000 gegen die Ladung

Die Dispache

- § 595 HGB, § 375 Nr. 2, §§ 402-409 FamFG
- Gutachten, in dem alle maßgeblichen Daten der GH zusammengestellt sind und insbesondere eine Haftung oder Ansprüche der GH Beteiligten ermittelt wird
- erstellt durch amtlich bestellte Dispacheure
- die gerichtlich bestätigte Dispache ist ein Vollstreckungstitel

Die Sicherungsrechte

- die Ansprüche der GH-Beteiligten auf ihre Beiträge sind jeweils gesichert:
 - Ansprüche gegen den Eigentümer des Schiffes:
Schiffsgläubigerrecht (§§ 593, 596 Abs. 1 Nr. 4 HGB)
 - Ansprüche gegen den Gläubiger der Fracht: ebenfalls
Schiffsgläubigerrecht (§§ 593, 596 Abs. 1 Nr. 4 HGB)
 - ansonsten: Pfandrecht an der Ladung bzw. dem
Brennstoff (§ 594 Abs. 1 HGB)

Der GH Beitrag der Ladung

- Ablieferung bzw. Herausgabe des Gutes nur gegen
 - Zeichnung eines GH Bonds durch den Beteiligten
 - Stellung einer GH Garantie, üblicherweise des Ladungsversicherers
- Abwicklung durch den Dispacheur

Herbeiführung der GH durch Verschulden eines Beteiligten

- die GH wird gleichwohl durchgeführt (§ 589 Abs. 1 S. 1 HGB)
- der GH-Beteiligte dem ein Verschulden zur Last fällt,
 - ist nicht vergütungsberechtigt (§ 589 Abs. 1 S. 2 HGB)
 - bleibt aber beitragspflichtig und
 - haftet den Beitragspflichtigen auf Schadenersatz im Hinblick auf ihre Beitragspflicht in GH (§ 598 Abs. 2 HGB)
- Zurechnung des Verhaltens Dritter (?)
 - der Eigentümer muss für das Verhalten der Schiffsbesatzung einstehen – ggf. Haftungsausschluss für nautisches Verschulden

Vereinbarungen über die Große Haverei

- YAR oder etwa Haverie-Grosse Regeln IVR 2006
- die §§ 588 ff. HGB gelten nicht zwingend, vertragliche Abreden sind grundsätzlich ohne Beschränkungen möglich
- solche sind fester Bestandteil von Stückgutfrachtverträgen sowie von Reise- und Zeitchartern, ebenso von Konnossementen
- Problem: an die Abreden sind grundsätzlich nur die Parteien des jeweiligen Rechtsverhältnisses gebunden – das (gesetzliche) Rechtsverhältnis der GH bindet dagegen nur die GH-Beteiligten – und: es müsste durchgehend auf das selbe Regelwerk verwiesen werden

Die Große Haverei nach den Vorschriften des HGB

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &
PUCHTA