

Schriften zum Wirtschaftsrecht

---

Band 312

# Die Zukunft des Rechtsinstituts der Großen Haverei

Von

Nicolas Schüngel



Duncker & Humblot · Berlin

NICOLAS SCHÜNGEL

Die Zukunft des Rechtsinstituts der Großen Haverei

Schriften zum Wirtschaftsrecht

Band 312

# Die Zukunft des Rechtsinstituts der Großen Haverei

Von

Nicolas Schüngel



Duncker & Humblot · Berlin

Der Fachbereich Rechtswissenschaft der Universität Hamburg  
hat diese Arbeit im Jahre 2019 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in  
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten  
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten

© 2019 Duncker & Humblot GmbH, Berlin

Satz: 3w+p GmbH, Ochsenfurt-Hohestadt

Druck: buchbücher.de gmbh, Birkach

Printed in Germany

ISSN 0582-026X

ISBN 978-3-428-15815-7 (Print)

ISBN 978-3-428-55815-5 (E-Book)

ISBN 978-3-428-85815-6 (Print & E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier  
entsprechend ISO 9706 ☺

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

*Meinen Eltern  
und meiner Frau*



## **Vorwort**

Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2018/2019 von der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg als Dissertation angenommen. Rechtsprechung und Literatur konnten umfassend bis April 2018 berücksichtigt werden.

Herrn Prof. Dr. Henning Jessen, LL.M. (Tulane), danke ich ganz besonders für die Betreuung meiner Promotion und die Idee zu dieser Arbeit. Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Marian Paschke, Direktor des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg, gebührt Dank für die zügige Zweitbegutachtung. Schließlich danke ich der SEERECHTSSTIFTUNG dafür, dass sie die Herausgabe dieser Dissertation mit einem großzügigen Druckkostenzuschuss unterstützt hat.

Gewidmet ist diese Arbeit meinen Eltern, Brigitte und Claus Ulrich, und meiner Frau, Sibylle. Ich danke ihnen von ganzem Herzen dafür, dass sie mich während der Bearbeitung meiner Dissertation immer unterstützt haben.

Hamburg, im Juni 2019

*Nicolas Schüngel*





# Inhaltsübersicht

## *1. Kapitel*

<b>Einleitung</b>	31
A. Hintergrund	31
B. Motivation	32
C. Gang der Darstellung	33

## *2. Kapitel*

<b>Geschichte, Inhalt und Funktion der Großen Haverei</b>	35
A. Geschichte der Großen Haverei	35
I. Antike	35
II. Mittelalter	36
III. Neuzeit	37
B. Rechtsgrundlagen der Großen Haverei	40
I. Rechtsgrundlagen der Großen Haverei im Seehandelsrecht	40
II. Rechtsgrundlagen der Großen Haverei im Binnenschiffrechts	52
III. Internationales Privatrecht	52
C. Regelungsinhalt der Großen Haverei nach dem HGB und den YAR	55
I. Tatbestand der Großen Haverei	55
II. Rechtsfolge der Großen Haverei	78
D. Auswirkungen von Verschulden im Zusammenhang mit der Großen Haverei	92
I. Verschulden regelmäßig für Große Havereien ursächlich	92
II. Auswirkungen des Verschuldens eines Beteiligten	94
III. Auswirkungen des Verschuldens eines Dritten, Reduzierung der Aufopferung durch Ersatzleistung und Abtretungsanspruch	125
E. Statistische Hintergründe zur Großen Haverei	127
I. Ursachen der Großen Haverei und ihr Umfang	127
II. Betroffene Schiffe nach Anzahl und Umfang	128
III. Verteilung zwischen Schiff und Ladung	129
IV. Abhängigkeit von Schiffsalter, Flagge und Klassifikation	130
F. Dogmatische Einordnung	131
I. Nähe zu aggressivem Notstand: Große Haverei als spezieller Aufopferungsanspruch und spezieller Rechtfertigungsgrund	132
II. Nähe zum Recht der Geschäftsführung ohne Auftrag	132
III. Nähe zum Recht der ungerechtfertigten Bereicherung	133

IV. Einordnung als gesetzliches Schuldverhältnis eigener Art .....	134
G. Rechtfertigung und Funktion des Rechtsinstituts .....	135
I. Risikotransferfunktion innerhalb der Gefahrgemeinschaft .....	135
II. Versicherungsvorläufer, aber keine Versicherung .....	137
III. Billigkeitsprinzip .....	138
IV. Solidarität .....	139
V. Anreiz zu schadensminimierendem Verhalten .....	140
VI. Internationale Vereinheitlichung und Bewährung als Wert an sich .....	146
H. Analoge Anwendung der Großen Haverei .....	147
I. Öffentlich-rechtlicher Aufopferungsanspruch .....	148

### *3. Kapitel*

<b>Grundlagen der Versicherung der Großen Haverei</b>	151
A. Zusammenhang der Großen Haverei und der Seeversicherung .....	151
B. Struktur der Seeversicherung .....	151
I. Versicherbare Interessen .....	151
II. Haftpflichtrisiken .....	152
III. Wichtigste Märkte .....	153
C. Rechtsgrundlagen der Seeversicherung in Deutschland .....	153
I. Kaskoversicherung .....	154
II. Güterversicherung .....	154
III. P&I Versicherung .....	155
IV. Inhaltskontrolle .....	155
D. Versicherung der Großen Haverei in Deutschland .....	157
I. Schiffskaskoversicherung nach den DTV-ADS 2009 .....	157
II. Güterversicherung nach den DTV-Güter 2000/2011 .....	171
III. General Average Disbursements-Versicherung .....	177
IV. Seehaftpflichtversicherung .....	178
V. Versicherung der Großen Haverei bei Binnenschiffen .....	179
VI. Zwischenergebnis .....	180

### *4. Kapitel*

<b>Kritik</b>	181
A. Maßstab der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit .....	181
I. Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs .....	181
II. Wirtschaftlichkeit .....	182
B. Kompliziert, zeitaufwändig und kostspielig .....	182
I. Komplexität .....	183
II. Zeitaufwand .....	187
III. Kosten .....	192

IV. Zwischenergebnis	194
C. Kritik an der Rechtfertigung der Großen Haverei	195
I. Umlageverfahren gegenüber reiner Versicherungslösung nachteilig	195
II. Schifffahrt heute Routinedienstleistung	204
III. Schadensminderung durch Große Haverei zweifelhaft	206
IV. Billigkeit erfordert Große Haverei nicht	216
V. Vergütungsanspruch trotz Verschuldens unbillig	221
VI. Bedeutung von internationaler Vereinheitlichung und Bewährung nicht überschätzen	223
VII. Zwischenergebnis	224
D. Kritik an einzelnen Regelungen der Großen Haverei	225
I. Vergütungsfähigkeit von Bergungskosten	225
II. Vergütungsfähigkeit von Aufwendungen zur Fortsetzung der Reise	229
III. Keine Abzüge „neu für alt“ bei Schiffen unter 15 Jahren, danach pauschaler Drittelabzug	233
E. Zusammenfassende Kritik	233
I. Befürworter	233
II. Positionen, die bei der Vorbereitung der YAR 2016 im Zusammenhang mit der Frage nach der Abschaffung der Großen Haverei geäußert wurden	234
III. Kritiker	235
IV. Stellungnahme	236

*5. Kapitel*

**Auswirkungen eines Verzichts** 238

A. Handelsrechtliche Auswirkungen	238
I. Ansprüche des Schiffseigentümers	239
II. Ansprüche der Ladungseigentümer	254
III. (Schnellstmögliche) Weiterbeförderung ohne Vergütungsfähigkeit	269
IV. Globale Haftungsbeschränkung	275
V. Regressansprüche und Freistellungsanspruch des Kapitäns gegen seinen Arbeitgeber	276
VI. Stellungnahme zu den rechtlichen Auswirkungen	276
B. Versicherungsrechtliche Auswirkungen	278
I. Schiffskaskoversicherung	278
II. Güterversicherung	280
III. Seehaftpflichtversicherung	280
IV. Stellungnahme zu den Auswirkungen in der Seeverversicherung	281
C. Eventuelles Problem durch Rechtsunsicherheit	282
D. Zusammenfassende Stellungnahme zu den Auswirkungen	284
I. Neuordnung der Risiken, der Vergütung für die Risikoübernahme und das Problem des nichtversicherten Anwendungsbereichs	284
II. Nothafenkosten	284
III. Zeit- und Kosteneinsparungen	285

IV. Historische Beispiele .....	286
---------------------------------	-----

### *6. Kapitel*

#### **Lösungen** 287

A. Ursachen für die Beibehaltung der Großen Haverei und Anforderungen für Reformen	287
B. Weg der Abschaffung .....	290
I. Stimmen für eine vollständige Abschaffung der Großen Haverei .....	290
II. Wege der Abschaffung .....	292
III. Stellungnahme zur Abschaffung .....	293
C. Weg der Veränderung und Vereinfachung .....	294
I. Erfordernis einer gesetzlichen Regelung und die Möglichkeit, auf die York-Antwerpener Regeln zu verweisen .....	295
II. Vorschlag der Abschaffung mit Ausnahme für Bergelöhne .....	298
III. Abschaffung für Aufopferungen, nicht für Aufwendungen .....	301
IV. Abschaffung der Vergütungsfähigkeit von Aufwendungen zur Fortsetzung der gemeinsamen Reise .....	301
V. Einführung von Bagatellgrenzen .....	304
VI. Versicherungslösungen unter grundsätzlicher Beibehaltung der Großen Haverei	306
VII. Vereinfachungen im Rahmen der Sicherheitsleistung .....	318
VIII. Vereinfachungen im Rahmen der Datenverarbeitung .....	319
IX. Zwischenergebnis .....	319

### *7. Kapitel*

#### **Zusammenfassung der Ergebnisse** 322

A. Hervorzuhebende Ergebnisse hinsichtlich der Rechtsgrundlagen .....	322
B. Rolle des Verschuldens .....	323
C. Versicherung der Großen Haverei .....	325
D. Rechtfertigung und grundsätzliche Kritik .....	325
E. Auswirkungen eines Verzichts .....	326
I. Auswirkungen für die Haftung .....	326
II. Auswirkungen für die Seeversicherung .....	328
F. Lösungen .....	329
G. Ausblick .....	331
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	333
<b>Stichwortverzeichnis</b> .....	349

# Inhaltsverzeichnis

## *1. Kapitel*

<b>Einleitung</b>	31
A. Hintergrund	31
B. Motivation	32
C. Gang der Darstellung	33

## *2. Kapitel*

<b>Geschichte, Inhalt und Funktion der Großen Haverei</b>	35
A. Geschichte der Großen Haverei	35
I. Antike	35
II. Mittelalter	36
III. Neuzeit	37
B. Rechtsgrundlagen der Großen Haverei	40
I. Rechtsgrundlagen der Großen Haverei im Seehandelsrecht	40
1. Rechtsgrundlagen der Großen Haverei in Deutschland	40
a) §§ 588 bis 595 HGB	40
b) Abweichende vertragliche Vereinbarungen	40
aa) Vertraglicher Ausschluss der Großen Haverei	42
(1) Wirksamer Ausschluss kann nur durch Unterlassen gegenüber allen Beteiligten erfolgen	42
(2) Ausschluss als Vertrag zu Gunsten Dritter	42
(3) Ansprüche Dritter sind grundsätzlich nicht ausgeschlossen	43
bb) Vertragliche Vereinbarungen anderer Havereiregeln	44
(1) Ausschluss anderer Haverei-Regelungen	44
(2) Vereinbarung zu Gunsten Dritter	44
(a) Leistungspflicht	44
(b) Beitragspflicht Dritter	44
(c) Nicht gleichlautende vertragliche Vereinbarungen	45
(3) Verhältnis zur frachtvertraglichen Haftung	46

(4) Beispielsfall aus der Literatur .....	46
cc) Stellungnahme und Zwischenergebnis .....	47
2. Rechtsgrundlagen der Großen Haverei in England, Nordeuropa, den Nieder- landen, der Schweiz und Österreich .....	48
3. York-Antwerpener Regeln (YAR) .....	49
a) YAR als Allgemeine Geschäftsbedingungen mit Gruppenkompromisscha- rakter .....	49
b) Einbeziehung der YAR in Konnossemente angesichts von § 522 Abs. 1 S. 2 HGB .....	50
c) Unterschiedliche Fassungen der YAR .....	50
d) YAR kein Handelsbrauch .....	51
II. Rechtsgrundlagen der Großen Haverei im Binnenschiffahrtsrecht .....	52
III. Internationales Privatrecht .....	52
1. Große Haverei als vertragliches Schuldverhältnis .....	53
2. Große Haverei als gesetzliches Schuldverhältnis .....	53
a) Grundsatz der freien Rechtswahl .....	53
b) Rechtslage in Ermangelung einer (wirksamen) Rechtswahl: Gesamta- nologie zu Art. 10 und 11 Rom II .....	54
C. Regelungsinhalt der Großen Haverei nach dem HGB und den YAR .....	55
I. Tatbestand der Großen Haverei .....	55
1. Gemeinsame Gefahr .....	56
a) Gefahr .....	56
aa) Gefahrendefinition .....	56
bb) Erfordernis der Gegenwärtigkeit der Gefahr ist umstritten .....	56
cc) Gefahrenursache und Verschulden sind für den Tatbestand unbeacht- lich .....	58
b) Gemeinsame Gefahr .....	59
aa) Problem der Konfusion .....	60
bb) Reisen ohne Ladung und Ballastreisen .....	61
cc) Treibstoff im Eigentum Dritter und Erwähnung des Treibstoffs in § 588 Abs. 1 HGB .....	61
(1) Zuordnung des Treibstoffs unabhängig von § 588 Abs. 1 HGB ...	61
(a) Treibstoff als Zubehör des Schiffes .....	61
(b) Zuordnung in Großer Haverei in Abhängigkeit von der Mehr- heit der betroffenen Interessen .....	62
(2) Zuordnung des Treibstoffs angesichts von § 588 Abs. 1 HGB ...	63
c) Maßgeblicher Zeitpunkt und subjektive Gefahrenvermutung .....	64
2. Vorsätzliche Aufopferung zum Zweck der Errettung .....	65
a) Aufopferung im weitesten Sinne .....	65
aa) Opfer/Aufopferungen ( <i>sacrifice</i> ) .....	65
bb) Aufwendungen ( <i>expenditure</i> ) .....	66

cc) Bergelöhne als Aufwendungen .....	67
dd) Stellvertretende Kosten .....	68
ee) Außergewöhnlichkeit der Aufopferungen .....	69
ff) Eingeschlossene Folgeereignisse .....	69
b) Vorsätzliche Aufopferung .....	70
c) Errettungsabsicht .....	72
d) Ausnahme von der Errettungsabsicht: Aufopferung zur sicheren Fortsetzung der Reise .....	73
e) Notreparaturen .....	74
f) Rettungserfolg nicht erforderlich .....	75
g) Vernünftige Aufopferung .....	76
aa) Gesetzliches Havereirecht .....	76
bb) Vertragliches Havereirecht .....	77
II. Rechtsfolge der Großen Haverei .....	78
1. Dispache .....	78
a) Umlage auf alle Beteiligten .....	78
aa) Umlage .....	78
bb) Beteiligte und beteiligte Interessen .....	79
b) Ermittlung der Umlage in Verteilungsplan, der sogenannten Dispache ...	80
c) Passivmasse .....	81
d) Aktivmasse .....	83
e) Ermittlung der Beiträge und begrenzte Haftung .....	84
f) Dispatcheur .....	85
g) Pflicht zur und Recht auf Dispache .....	86
2. Rechtsnatur der Dispache und Vollstreckung in Deutschland .....	87
3. Sicherheiten .....	88
a) Sicherheit für die Vergütungsansprüche gegen Schiff und Fracht .....	88
b) Sicherheit für die Vergütungsansprüche gegen die Ladung .....	88
4. Verjährungs- und Ausschlussfristen .....	90
a) Nationale Verjährungsfristen .....	90
b) Ausschlussfristen nach den YAR .....	90
aa) Ein Jahr ab Dispache und sechs Jahre ab Reisebeendigung .....	90
bb) Zulässigkeit der Ausschlussfristen nach deutschem Recht .....	91
D. Auswirkungen von Verschulden im Zusammenhang mit der Großen Haverei .....	92
I. Verschulden regelmäßig für Große Havereien ursächlich .....	92
II. Auswirkungen des Verschuldens eines Beteiligten .....	94
1. Nach deutschem Gesetzesrecht .....	94
a) Ausschluss des Vergütungsanspruchs des schuldigen Beteiligten bei schuldhafter Herbeiführung der gemeinsamen Gefahr .....	94
aa) Begründung des Ausschlusses des Vergütungsanspruchs .....	94



bb) Verschulden bezüglich der Herbeiführung der Gefahr .....	95
(1) Verschulden eines Beteiligten .....	95
(2) Verschuldensbegriff .....	95
(3) Verschuldenszurechnung .....	96
(a) Wortlaut des § 589 HGB enthält keine Zurechnungsregelung	97
(b) Nichtanwendbarkeit von § 278 BGB, § 501 HGB und § 831 BGB .....	97
(c) Nichtanwendbarkeit von § 480 HGB .....	98
(d) Nichtanwendbarkeit von § 480 HGB analog .....	99
(e) § 589 HGB analog .....	100
(4) Darlegungs- und Beweislast .....	100
cc) Beachtlichkeit von Haftungsregelungen aus vertraglichen Beziehungen, aber grundsätzlich keine Anwendung von Vorschriften, die nur die Haftung für Güterschäden betreffen .....	101
b) Ansprüche wegen der Herbeiführung der Gefahr .....	104
aa) Vertragliche Ansprüche .....	104
(1) Herbeiführung der Gefahr durch Verfrachter: Schadensersatz wegen der Beschädigung oder des Verlustes des Gutes .....	104
(a) Obhutshaftung .....	104
(aa) Rechtliche Belastung mit Pfandrecht ist einer Beschädigung nicht gleichzustellen .....	105
(bb) Beitragspflicht in Großer Haverei ist einer Beschädigung nicht gleichzustellen .....	106
(b) Keine Rechtswidrigkeit .....	107
(2) Herbeiführung der Gefahr durch Verfrachter: Schadensersatz wegen der Havereibeiträge .....	108
(3) Herbeiführung der Gefahr durch Befrachter .....	109
bb) Vertragsähnliche Ansprüche .....	109
(1) Anspruch des Reeders auf Aufwendungsersatz gegen den Gefahrverursacher .....	109
(a) Geschäft des Gefahrverursachers .....	109
(b) Aufwendungsersatz .....	110
(aa) Erfasste Aufwendungen .....	110
(bb) Erforderlichkeit der Aufwendungen .....	110
(cc) Umfang der Ersatzpflicht .....	111
(2) Kein vertragsähnlicher Anspruch der Ladungseigentümer .....	111
cc) Außervertragliche Ansprüche .....	112
(1) Außervertraglicher Schadensersatzanspruch in Höhe des Havereibeitrags nach § 589 Abs. 2 HGB gegen den beteiligten Gefahrverursacher .....	112

(2) Schadensersatzanspruch wegen Eigentumsverletzung gegen den Gefahrverursacher .....	113
(a) Rechtsgutverletzung und Verletzungshandlung .....	113
(b) Zurechnung des Verletzungserfolges .....	113
(c) Rechtswidrigkeit und Verschulden .....	114
(d) Person des Gefahrverursachers .....	115
(aa) Beteiligte als Gefahrverursacher .....	115
(bb) Dritter als Gefahrverursacher .....	115
(e) Art, Inhalt und Umfang des Schadensersatzes .....	116
(3) Schadensersatzanspruch wegen Schutzgesetzverletzung und gegen den Geschäftsherrn des Gefahrverursachers .....	118
(4) Haftung des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen .....	118
dd) Zwischenergebnis .....	118
2. Nach den YAR .....	119
a) Verschulden bleibt grundsätzlich außer Betracht .....	119
b) Vergütungsanspruch des schuldigen Beteiligten .....	119
aa) Englisches Recht und US-Recht .....	120
bb) Deutsches Recht .....	120
(1) Eigenes Verschulden .....	122
(2) Verschuldenszurechnung .....	122
c) Ansprüche wegen der Herbeiführung der Gefahr .....	122
3. Ausschluss der Verteilung wegen Verschuldens als Besonderheit in einzelnen Auslandsrechten .....	123
4. Zwischenergebnis .....	123
III. Auswirkungen des Verschuldens eines Dritten, Reduzierung der Aufopferung durch Ersatzleistung und Abtretungsanspruch .....	125
E. Statistische Hintergründe zur Großen Haverei .....	127
I. Ursachen der Großen Haverei und ihr Umfang .....	127
II. Betroffene Schiffe nach Anzahl und Umfang .....	128
III. Verteilung zwischen Schiff und Ladung .....	129
IV. Abhängigkeit von Schiffsalter, Flagge und Klassifikation .....	130
F. Dogmatische Einordnung .....	131
I. Nähe zu aggressivem Notstand: Große Haverei als spezieller Aufopferungsan- spruch und spezieller Rechtfertigungsgrund .....	132
II. Nähe zum Recht der Geschäftsführung ohne Auftrag .....	132
III. Nähe zum Recht der ungerechtfertigten Bereicherung .....	133
1. Ähnliche Interessenlage wie bei Versionsklage .....	133
2. Funktion des Bereicherungsrechts .....	134
3. Gründe gegen eine Einordnung als Bereicherungsrecht .....	134
IV. Einordnung als gesetzliches Schuldverhältnis eigener Art .....	134

G. Rechtfertigung und Funktion des Rechtsinstituts .....	135
I. Risikotransferfunktion innerhalb der Gefahrgemeinschaft .....	135
II. Versicherungsvorläufer, aber keine Versicherung .....	137
III. Billigkeitsprinzip .....	138
IV. Solidarität .....	139
V. Anreiz zu schadensminimierendem Verhalten .....	140
1. Verteilung ermöglicht unparteiische Entscheidung und sachgemäße Gefah-	
renabwehr .....	140
2. Schnelles Handeln durch Kostensicherheit für den Geschädigten .....	143
3. Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten und Beschleunigung .....	144
a) Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten durch klare Rechte und Pflichten ..	144
b) Schnellere Vereinbarungen und schnellere Weiterbeförderung durch	
Kompromiss in Form der YAR .....	144
c) Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten durch den unabhängigen Dispatcheur	145
d) Reduzierung des Risikos der Aufgabe der Reise .....	145
VI. Internationale Vereinheitlichung und Bewährung als Wert an sich .....	146
H. Analoge Anwendung der Großen Haverei .....	147
I. Öffentlich-rechtlicher Aufopferungsanspruch .....	148

### *3. Kapitel*

<b>Grundlagen der Versicherung der Großen Haverei</b>	151
A. Zusammenhang der Großen Haverei und der Seeversicherung .....	151
B. Struktur der Seeversicherung .....	151
I. Versicherbare Interessen .....	151
II. Haftpflichtrisiken .....	152
III. Wichtigste Märkte .....	153
C. Rechtsgrundlagen der Seeversicherung in Deutschland .....	153
I. Kaskoversicherung .....	154
II. Güterversicherung .....	154
III. P&I Versicherung .....	155
IV. Inhaltskontrolle .....	155
1. Allgemeines Zivil- und Handelsrecht als gesetzliches Leitbild .....	155
2. Fehlendes wirtschaftliches und intellektuelles Machtgefälle im Rahmen der	
Interessenabwägung .....	156
3. Branchenübliche Klauseln als Gewohnheiten und Gebräuche .....	156
4. Gesetzgeberische Gestaltungsmöglichkeiten .....	157

D. Versicherung der Großen Haverei in Deutschland .....	157
I. Schiffskaskoversicherung nach den DTV-ADS 2009 .....	157
1. Allgemeine Deckung .....	157
a) Erklärung der Großen Haverei .....	158
b) Voraussetzungen der Großen Haverei .....	158
c) Deckung der Aufopferungen des Versicherungsnehmers .....	159
d) Deckung der Aufwendungen des Versicherungsnehmers .....	159
e) Deckung der Havereibeiträge, für die der Versicherungsnehmer haftet ...	161
f) Deckung des Bergelohns und der Aufwendungen für die Verhütung und Begrenzung von Umweltschäden .....	162
g) Erweiterte Deckung für Ballastreisen und Reisen nur mit reedereigener Ladung .....	163
h) Abwendung eines versicherten Schadens als Deckungsvoraussetzung ...	164
aa) Keine Besserstellung des Versicherungsnehmers .....	164
bb) Versicherte Schäden .....	164
(1) Verschulden des Versicherungsnehmers .....	165
(a) Einhaltung von Schiffssicherheitsbestimmungen, Ziff. 33.1 ...	165
(b) Anfängliche Seetüchtigkeit und Einhaltung der Gefahrgut- vorschriften, Ziff. 33.2 (sofern vereinbart) .....	167
(aa) Spezialfälle der Herbeiführung des Versicherungsfalls ...	167
(bb) Herbeiführung des Versicherungsfalls .....	168
(2) Abnutzung und grobe Vernachlässigung .....	169
(3) Obliegenheitsverletzung .....	169
2. General Average Absorption Clause/Übernahmeklausel .....	169
3. Anspruchsübergang .....	169
4. Zwischenergebnis .....	170
II. Güterversicherung nach den DTV-Güter 2000/2011 .....	171
1. Allgemeine Deckung .....	171
a) Allgefahrendeckung und eingeschränkte Deckung .....	171
b) Einschränkungen .....	172
aa) Verschulden des Versicherungsnehmers .....	172
bb) Obliegenheitsverletzung .....	172
2. Deckung bei Großer Haverei .....	173
a) Deckung der Aufopferungen des Versicherungsnehmers .....	173
b) Deckung der Aufwendungen des Versicherungsnehmers .....	173
c) Deckung der Havereibeiträge, für die der Versicherungsnehmer haftet ...	173
aa) Allgemeines .....	173
bb) Begrenzungen der Ersatzleistung .....	174
cc) Fälle, in denen der Beitragswert den Versicherungswert übersteigt ...	175
d) Freistellung hinsichtlich der Both-to-Blame-Collision-Clause .....	176

e) Zwischenergebnis .....	176
III. General Average Disbursements-Versicherung .....	177
IV. Seehaftpflichtversicherung .....	178
V. Versicherung der Großen Haverei bei Binnenschiffen .....	179
VI. Zwischenergebnis .....	180

#### 4. Kapitel

##### **Kritik** 181

A. Maßstab der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit .....	181
I. Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs .....	181
II. Wirtschaftlichkeit .....	182
B. Kompliziert, zeitaufwändig und kostspielig .....	182
I. Komplexität .....	183
1. Komplexe Regelungen und aufwändiges Verfahren .....	183
2. Trend der Ausweitung des Anwendungsbereichs .....	184
3. Feststellung der zu vergütenden Aufopferungen (Passivmasse) .....	185
4. Feststellung der beitragspflichtigen Werte (Aktivmasse) .....	185
a) Erfordernis, alle geretteten Werte festzustellen .....	185
b) Konfliktfelder .....	186
5. Verbindung aller Beteiligten in der Regulierung .....	186
6. Einlagen und Sicherheiten .....	187
II. Zeitaufwand .....	187
1. Verzögerungen durch Feststellung und Zusammenstellung der Daten .....	188
2. Zeitaufwand beim Dispatcheur .....	188
3. Verzögerungen durch einheitliche Verfahrenslänge .....	188
4. Verzögerungen durch Gutachten und Rechtsstreitigkeiten .....	189
5. Verfahrensdauer bis zum Abschluss der Dispache .....	189
6. Verfahrensdauer bis zur endgültigen Regulierung .....	190
7. Verzögerung durch (attraktive) Verzinsung .....	191
8. Beschleunigungsansätze .....	191
III. Kosten .....	192
1. Erstellung der Dispache sowie Einlagen und Sicherheiten .....	192
2. Streitigkeiten über Tatsachen oder Rechtsfragen .....	192
3. Einlagen, Sicherheiten und Rückstellungen .....	192
4. Gesteigerte Gemein-/Verwaltungskosten als versteckte Kosten .....	193
5. Geringe Vergütungsansprüche führen zu hohen relativen Kosten .....	193
IV. Zwischenergebnis .....	194

- C. Kritik an der Rechtfertigung der Großen Haverei ..... 195
  - I. Umlageverfahren gegenüber reiner Versicherungslösung nachteilig ..... 195
    - 1. Umlage stellt eigenes Risiko dar ..... 195
    - 2. Versicherungen haben Vorteile gegenüber einem Umlageverfahren ..... 196
      - a) Allgemeiner Vorteil von Versicherungen ..... 196
      - b) Doppelter Risikotransfer ..... 197
      - c) Rechtfertigung des doppelten/dreifachen Risikotransfers ..... 197
        - aa) Vermeidung akkumulierten Risikos bei Seeversicherern ..... 198
        - bb) Beteiligung Dritter an Schäden ..... 198
        - cc) Unvollständiger Versicherungsschutz ..... 198
          - (1) Freiwilliger Verzicht auf Versicherungsschutz ..... 198
          - (2) Obliegenheitsverletzungen, Ausschlüsse und Nichtversicherbarkeit ..... 200
        - dd) Auswirkungen auf die Schadenshistorie ..... 201
      - d) Konkrete Vorteile von Versicherungen durch individuelle Verhaltenssteuerung ..... 201
        - aa) Moralisches Risiko (*moral hazard*) bei Großer Haverei ..... 201
        - bb) Präventionsfunktion von Versicherungsmechanismen ..... 202
        - cc) Präventionsfunktion macht moralisches Risiko von Versicherungen beherrschbar, hat aber nicht vergleichbare Auswirkungen auf das moralische Risiko bei Großer Haverei ..... 203
    - 3. Zwischenergebnis ..... 204
  - II. Schifffahrt heute Routinedienstleistung ..... 204
  - III. Schadensminderung durch Große Haverei zweifelhaft ..... 206
    - 1. Berücksichtigung des Haftungsrechts ..... 206
      - a) Präventionsfunktion des Haftungsrechts ..... 206
      - b) Folgerungen aus der Präventionsfunktion des Haftungsrechts (auch für das Haftungsrecht *de lege ferenda*) ..... 208
        - aa) Verteilung des Risikos nach Beherrschungssphären ..... 208
        - bb) Haftung für widerleglich vermutetes Verschulden ..... 209
        - cc) Keine Begrenzung der Haftung ..... 209
      - c) Risikoverteilung in Abweichung von den Beherrschungssphären und moralisches Risiko durch Informationsasymmetrien (Missbrauchsrisiko) führen zu höherem Schadensrisiko ..... 210
      - d) Verhaltenssteuerung sollte über Haftungsrecht erreicht werden ..... 211
        - aa) Haftungsrecht wirkt früher präventiv und reduziert dadurch Gefahren und zukünftige Schäden ..... 211
        - bb) Haftungsrecht kann auch nach Gefahreintritt Schäden mindern ..... 212
    - 2. Anreizwirkung in Gefahrensituationen zweifelhaft ..... 213
      - a) Sichere Navigation, Sicherheit und gute Seemannschaft als Handlungsmaßstab des Kapitäns ..... 213

b) Geeignetheit von Ladungsaufopferung zur Rettung oft zweifelhaft . . . . .	213
c) Ohne Große Haverei bestehen Anreize aufgrund des Haftungsrechts und der Reputation . . . . .	214
3. Anreize zu geringeren Investitionen in Zustand und Bemannung vor einem Havereifall und übermäßiger Sorgfalt nach einem Havereifall . . . . .	215
4. Zwischenergebnis . . . . .	216
IV. Billigkeit erfordert Große Haverei nicht . . . . .	216
1. Theorie der Gerechtigkeit . . . . .	216
2. Vergleich mit anderen Rechtsinstituten und Alternativen für einen gerechten Schadensausgleich . . . . .	218
3. Vergleich mit Regelungen außerhalb der Schiffsbeförderung . . . . .	218
V. Vergütungsanspruch trotz Verschuldens unbillig . . . . .	221
1. Vergütungsanspruch des Gefahrverursachers . . . . .	221
2. Vergütungsanspruch eines anderen Beteiligten . . . . .	223
VI. Bedeutung von internationaler Vereinheitlichung und Bewährung nicht über- schätzen . . . . .	223
VII. Zwischenergebnis . . . . .	224
D. Kritik an einzelnen Regelungen der Großen Haverei . . . . .	225
I. Vergütungsfähigkeit von Bergungskosten . . . . .	225
1. Kritik an der Vergütungsfähigkeit aufgrund doppelter Verteilung zum Preis der Nachteile der Großen Haverei . . . . .	225
2. Entkopplung der Bergungskosten von der Großen Haverei nicht durch bloße Aufhebung der Vergütungsfähigkeit möglich . . . . .	226
3. Argumente für eine Vergütungsfähigkeit . . . . .	226
a) Vereinfachung der Bergungsabwicklung . . . . .	226
b) Signifikante Unterschiede beider Verteilungen . . . . .	226
aa) Fälle, in denen der Reeder Bergungskosten allein trägt . . . . .	227
bb) Fälle, in denen in Großer Haverei eine hohe Vergütung berücksichtigt wird . . . . .	227
c) Fälle, in denen sich die geretteten Werte zwischen den maßgeblichen Zeitpunkten unterscheiden . . . . .	227
4. Argumente gegen eine doppelte Verteilung . . . . .	228
5. Behandlung der Bergungskosten in den YAR 2004 und 2016 . . . . .	228
6. Zwischenergebnis . . . . .	229
II. Vergütungsfähigkeit von Aufwendungen zur Fortsetzung der Reise . . . . .	229
1. Vergütungsfähigkeit von Heuern . . . . .	230
2. Vergütungsfähigkeit von Notreparaturkosten . . . . .	231
III. Keine Abzüge „neu für alt“ bei Schiffen unter 15 Jahren, danach pauschaler Drittelauszug . . . . .	233

E. Zusammenfassende Kritik ..... 233

    I. Befürworter ..... 233

    II. Positionen, die bei der Vorbereitung der YAR 2016 im Zusammenhang mit der Frage nach der Abschaffung der Großen Haverei geäußert wurden ..... 234

    III. Kritiker ..... 235

    IV. Stellungnahme ..... 236

*5. Kapitel*

**Auswirkungen eines Verzichts** ..... 238

A. Handelsrechtliche Auswirkungen ..... 238

    I. Ansprüche des Schiffseigentümers ..... 239

        1. Vertragliche Ansprüche ..... 239

            a) Sofern Heuerverhältnis zwischen Eigentümer und Kapitän besteht ..... 239

                aa) Pflichten des Kapitäns ..... 239

                bb) Beschädigung in Pflichterfüllung ..... 239

                cc) Verschuldensmaßstab ..... 240

                    (1) Allgemein ..... 240

                    (2) Beschränkte Arbeitnehmerhaftung ..... 240

                    (3) Beweislast ..... 240

                    (4) Zwischenergebnis ..... 241

            b) Wenn Schiffseigentümer Schiff einem Dritten ohne Kapitän zur Verfügung stellt ..... 241

                aa) Pflichtverletzung ..... 241

                bb) Vertretenmüssen ..... 241

                    (1) Rechtswidrigkeit ..... 241

                        (a) Einwilligung kein Rechtfertigungsgrund ..... 242

                        (b) Aggressiver Notstand als Rechtfertigungsgrund ..... 242

                            (aa) Objektive gegenwärtige Gefahr ..... 242

                            (bb) Vorsätzliche Einwirkung auf fremde Sache ..... 243

                            (cc) Objektive Geeignetheit und objektive Notwendigkeit der Einwirkung ..... 243

                            (dd) Unverhältnismäßige Größe des drohenden Schadens ..... 244

                            (ee) Zwischenergebnis ..... 244

                    (2) Sofern kein aggressiver Notstand vorliegt: Verschulden ..... 245

                cc) Zwischenergebnis ..... 245

        2. Vertragsähnlicher Anspruch aus Geschäftsführung ohne Auftrag ..... 245

        3. Deliktische Ansprüche ..... 247

            a) Deliktischer Anspruch gegen den Kapitän aus § 823 Abs. 1 BGB ..... 247

                aa) Rechtfertigungsgründe: Einwilligung und aggressiver Notstand ..... 247



bb) Sofern kein Rechtfertigungsgrund eingreift: Verschulden	247
b) Deliktischer Anspruch gegen den Kapitän aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 303 Abs. 1 StGB	248
c) Deliktischer Anspruch gegen den Geschäftsherrn des Kapitäns	249
aa) Fälle, in denen der Kapitän auf Anweisung des Geschäftsherrn handelt	249
bb) Haftung für den Kapitän als Verrichtungsgehilfen	249
4. Anspruch aus aggressivem Notstand	250
a) Passivlegitimation	250
b) Sonderfall des Einwirkenden im Rechtssinne	251
c) Umfang des Schadens	252
aa) Allgemeine Grundsätze	252
bb) Auswirkung von Reserveursachen	253
5. Bereicherungsrechtlicher Anspruch	253
6. Zwischenergebnis für Ansprüche der Schiffsinteressenten	254
II. Ansprüche der Ladungseigentümer	254
1. Vertragliche Ansprüche	254
a) Besteht ein Heuervertrag zwischen dem Ladungseigentümer und dem Kapitän	254
b) Aus Frachtvertrag wegen Sachschäden	255
aa) Obhutshaftung	255
bb) Rechtswidrigkeit	255
cc) Haftung für widerleglich vermutetes Verschulden	255
dd) Bei besonderer Schadensursache wird fehlendes Verschulden widerleglich vermutet	256
(1) Gefahren oder Unfälle der See (Seegefahren) im Sinne von § 499 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 HGB	257
(2) Bergungsmaßnahmen auf Seegewässern im Sinne von § 499 Abs. 1 S. 1 Nr. 9 HGB	257
ee) Besonderheit des see- oder ladungsuntüchtigen Schiffes	258
ff) Abwendungsmöglichkeit der Gefahr	258
gg) Umfang der Zurechnung des Verschuldens	259
hh) Ausnahme von der Verschuldenszurechnung für nautisches Verschulden, Feuer und Explosion	259
ii) Haftungsbeschränkung	261
jj) Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nur bei qualifiziertem Verschulden des Verfrachters selbst	262
kk) Zwischenergebnis	262
c) Aus Frachtvertrag wegen Verspätung	263
2. Keine vertragsähnlichen Ansprüche aus Geschäftsführung ohne Auftrag	263

3. Deliktische Ansprüche	264
a) Deliktischer Anspruch gegen den Kapitän aus § 823 Abs. 1 BGB	264
aa) Einrede milderer Haftung	264
bb) Frachtvertraglich vereinbarte mildere Haftung	265
cc) Zwischenergebnis	266
b) Deliktischer Anspruch gegen den Kapitän aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 303 Abs. 1 StGB	266
c) Deliktischer Anspruch gegen den Geschäftsherrn des Kapitäns	266
aa) Fälle, in denen der Kapitän auf Anweisung des Geschäftsherrn handelt	266
bb) Haftung für den Kapitän als Verrichtungsgehilfen	267
4. Anspruch aus aggressivem Notstand	267
5. Bereicherungsrechtlicher Anspruch	268
6. Anspruch gegen den Reeder oder Ausrüster	268
7. Zwischenergebnis für Ansprüche der Ladungsinteressenten	269
III. (Schnellstmögliche) Weiterbeförderung ohne Vergütungsfähigkeit	269
1. Eventuelles Problem durch Transportverzögerungen	269
2. Havereifall als Beförderungshindernis	270
a) Voraussetzung für ein Beförderungshindernis	270
b) Weisungserteilung durch Verfügungsberechtigten	271
c) Kostentragung nach Risikosphären	271
d) Widerlegliche Vermutung der Zuordnung zur Risikosphäre des Verfrachters	272
e) Mögliche Rechtsstreitigkeiten und Versicherungsdeckung	272
f) Zwischenergebnis	272
3. Eventuelles Problem durch Aufgabe der Reise	273
IV. Globale Haftungsbeschränkung	275
V. Regressansprüche und Freistellungsanspruch des Kapitäns gegen seinen Arbeitgeber	276
VI. Stellungnahme zu den rechtlichen Auswirkungen	276
B. Versicherungsrechtliche Auswirkungen	278
I. Schiffskaskoversicherung	278
II. Güterversicherung	280
III. Seehaftpflichtversicherung	280
IV. Stellungnahme zu den Auswirkungen in der Seeversicherung	281
C. Eventuelles Problem durch Rechtsunsicherheit	282
D. Zusammenfassende Stellungnahme zu den Auswirkungen	284
I. Neuordnung der Risiken, der Vergütung für die Risikübernahme und das Problem des nichtversicherten Anwendungsbereichs	284
II. Nothafenkosten	284

III. Zeit- und Kosteneinsparungen .....	285
IV. Historische Beispiele .....	286

### *6. Kapitel*

### **Lösungen** 287

A. Ursachen für die Beibehaltung der Großen Haverei und Anforderungen für Reformen	287
B. Weg der Abschaffung .....	290
I. Stimmen für eine vollständige Abschaffung der Großen Haverei .....	290
1. Große Haverei kein unverzichtbarer Bestandteil des Seerechts .....	290
2. Reine Versicherungslösung als Alternative .....	290
II. Wege der Abschaffung .....	292
1. Abschaffung durch ein internationales Übereinkommen .....	292
2. Abschaffung durch Verzichtsklauseln .....	292
III. Stellungnahme zur Abschaffung .....	293
C. Weg der Veränderung und Vereinfachung .....	294
I. Erfordernis einer gesetzlichen Regelung und die Möglichkeit, auf die York- Antwerpener Regeln zu verweisen .....	295
1. Gründe für eine gesetzliche Regelung .....	295
2. Verweis als gesetzliche Regelung .....	295
3. Norwegen, Dänemark, Schweden und Finnland .....	296
4. Schweiz und die Niederlande .....	297
5. Stellungnahme .....	297
II. Vorschlag der Abschaffung mit Ausnahme für Bergelöhne .....	298
III. Abschaffung für Aufopferungen, nicht für Aufwendungen .....	301
IV. Abschaffung der Vergütungsfähigkeit von Aufwendungen zur Fortsetzung der gemeinsamen Reise .....	301
V. Einführung von Bagatellgrenzen .....	304
1. Bagatellgrenzen innerhalb der YAR .....	304
2. Bagatellgrenzen in den Frachtverträgen .....	305
VI. Versicherungslösungen unter grundsätzlicher Beibehaltung der Großen Haverei	306
1. General Average Absorption Clauses (Übernahmeklauseln) für Aufopferun- gen und Aufwendungen in Großer Haverei .....	306
a) Allgemeiner Regelungsinhalt .....	306
b) Vor- und Nachteile .....	308
c) Standardübernahmeklausel der BIMCO .....	310
d) Übernahmeklausel in der deutschen Schiffskaskoversicherung nach DTV- ADS 2009 .....	312

2. Separate Übernahmeversicherung ..... 313

    a) Separate Übernahmeversicherung für Havereibeiträge der Ladung ..... 313

        aa) Allgemeines ..... 313

        bb) Swiss Re ..... 314

    b) Extended General Average Absorption-Versicherung für alle Vergütungs-  
        ansprüche ..... 316

    c) Garantie für Gesamtvergütung ..... 317

3. „Forderungskauf“ durch den P&I-Versicherer ..... 317

4. Einzelfalllösungen der Versicherer ..... 317

VII. Vereinfachungen im Rahmen der Sicherheitsleistung ..... 318

    1. Vermeidung der Wertermittlung durch unbeschränkte Garantie ..... 318

    2. Forderungsausfaldeckung statt Sicherheitsleistung ..... 318

    3. Vereinheitlichung der Sicherheitsleistungen und Vermeidung der Wertermitt-  
        lung durch Einheitswert ..... 318

VIII. Vereinfachungen im Rahmen der Datenverarbeitung ..... 319

IX. Zwischenergebnis ..... 319

*7. Kapitel*

**Zusammenfassung der Ergebnisse** ..... 322

A. Hervorzuhebende Ergebnisse hinsichtlich der Rechtsgrundlagen ..... 322

B. Rolle des Verschuldens ..... 323

C. Versicherung der Großen Haverei ..... 325

D. Rechtfertigung und grundsätzliche Kritik ..... 325

E. Auswirkungen eines Verzichts ..... 326

    I. Auswirkungen für die Haftung ..... 326

    II. Auswirkungen für die Seeverversicherung ..... 328

F. Lösungen ..... 329

G. Ausblick ..... 331

**Literaturverzeichnis** ..... 333

**Stichwortverzeichnis** ..... 349

## **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

Abbildung 1: Ursachen der Großen Haverei in Prozent, 1996/2004 .....	59
Abbildung 2: Havereikosten unabhängig von der Ursache in Prozent, Studie von 2004 ...	82
Abbildung 3: Verschulden in Großer Haverei (in Prozent aller Fälle), Studie von 2004 ...	93
Abbildung 4: Ursachen der Großen Haverei in Prozent, 1996/2004 .....	128
Abbildung 5: Ansprüche nach Art des Schiffes, Studie von 1996 .....	129
Abbildung 6: Benötigte Zeit für die Dispache in Jahren .....	190
Tabelle 1: Havereikosten in Abhängigkeit von der Ursache in Prozent (gerundet), Studie von 1996 .....	82

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen grundsätzlich nach Kirchner (*Kirchner, Hildebert/Pannier, Dietrich, Abkürzungsverzeichnis der Rechtssprache, 7. Aufl., Berlin 2013*), subsidiär nach Duden (*Duden – Die deutsche Rechtschreibung, 27. Aufl., Berlin 2017*). Vorrangig und im Übrigen wurden folgende Abkürzungen verwendet:

AAA	Association of Average Adjusters
ADR	Alternative Dispute Resolution (alternative Streitbeilegungsmethoden)
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen von 1919
AHGB	Allgemeines Handelsgesetzbuch von 1863 (Österreich)
AMD	Association Mondiale de Dispatcheurs
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
BIMCO-AC	Standard General Average Absorption Clause der BIMCO
CIF	Cost Insurance Freight (Incoterms-Code für Kosten, Versicherung und Fracht bis zum Bestimmungshafen)
CMA CGM	Compagnie Maritime d'Affrètement – Compagnie Générale Maritime
CMI	Comité Maritime International
COSCO	China Ocean Shipping Company
DTV	Deutsche Transport-Versicherer; (früher: „Deutscher Transportversicherungs-Verband“)
DTV-ADS	DTV – Allgemeine Deutsche Seeschiffsversicherungsbedingungen
DTV-Güter	DTV-Güterversicherungsbedingungen
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
HBÜ	Haftungsbeschränkungübereinkommen
ICE	Intercontinental Exchange
ICS	International Chamber of Shipping
IGP&I	International Group of P&I Clubs
ISM-Code	International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention
I.U.M.I.	International Union of Marine Insurance
IVR	Internationale Vereinigung des Rheinschiffahrtsregisters
LIBOR	London Interbank Offered Rate
LOF	Lloyd's Open Form
MIA	Marine Insurance Act (Vereinigtes Königreich)
MOL	Mitsui O.S.K. Lines
MSC	Mediterranean Shipping Company
P&I	Protection & Indemnity (Versicherung)
RoRo-Schiff	Roll-on-roll-off-Schiff = Frachtschiff, auf das die beweglichen Güter gefahren werden
SCOPIC	Special Compensation P&I Club Clause
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea = Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

TDI	Trade Disruption Insurance (Ertragsausfallversicherung)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Container)
YAR	York-Antwerpener Regeln

## 1. Kapitel

# Einleitung

## A. Hintergrund

Havarie<sup>1</sup> bezeichnet im Allgemeinen einen Seeunfall, also einen durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachten Schaden, jedoch unter Ausschluss von Personenschäden.<sup>2</sup> Der Begriff *Havarie* ist vom Rechtsbegriff der Großen *Haverei* (in der Verkehrssprache auch Havarie grosse<sup>3</sup>; englisch: *general average*)<sup>4</sup> zu unterscheiden. Für den Tatbestand, dass auf Anordnung der Schiffsführung von Schiff und/oder Ladung vorsätzlich ein außergewöhnliches Opfer (Aufopferung) erbracht wird, um das am gemeinsamen Wagnis einer Schiffsreise beteiligte Eigentum vor oder aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, sieht das Rechtsinstitut der Großen Haverei als Rechtsfolge eine Umlage (Dispache) der Aufopferung auf alle geretteten Werte vor. Aufwendungen sind Aufopferungen dabei gleichgestellt. Haverei bezeichnet somit die vermögensrechtliche Abwicklung einer Aufopferung im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes.

Es handelt sich bei der Schadensverteilung der Großen Haverei um eine Ausnahme vom schadensrechtlichen Grundsatz, dass der Schädiger den vorsätzlich an einem Rechtsgut eines anderen zugefügten Schaden in voller Höhe allein trägt.<sup>5</sup> Hintergrund dieser Ausnahme ist der Gedanke, dass alle am gemeinsamen Wagnis einer Seereise beteiligten Interessen sich an dem Opfer beteiligen, da es auch zur Rettung ihrer Werte erbracht wurde.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Havarie ist entlehnt aus dem französischen *avarie* für „Schaden“ und ist zurückzuführen auf das arabische *awār* für „Schaden, Fehlerhaftigkeit“ beziehungsweise *ʿawārīya* „durch Meerwasser beschädigte Ware“. (*Pfeifer*, Etymologisches Wörterbuch des Deutschen; *Kluge/Seebold*, Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache).

<sup>2</sup> Vgl. Rabe, 4. Aufl., Vor § 700 Rn. 2.

<sup>3</sup> *Schwampe*, in: Bruck/Möller, 9. Aufl., § 130 Rn. 98 bezeichnet den Begriff der Großen Haverei als „aufgegebene altertümliche Bezeichnung“ und spricht sich mit der Praxis für die Verwendung des Begriffs Havarie-grosse aus.

<sup>4</sup> Französisch: *avarie commune*, spanisch: *avería común*, norwegisch: *felleshavari*, *grosshavari*, schwedisch: *gemensamt haveri*, niederländisch: *averij-grosse*.

<sup>5</sup> *Lindemann*, Die Gefahrengemeinschaft bei der Seehandelsfahrt, 1.

<sup>6</sup> *Bahnsen*, in: Rabe/Bahnsen, 5. Aufl., § 588 Rn. 50; *Hartenstein*, in: Hartenstein/Reuschle, Handbuch des Fachanwalts, Kap. 4 Rn. 276, 278.



Trotz seines antiken Ursprungs<sup>7</sup> ist diese Ausgleichsregelung auch heute noch von großer Bedeutung im internationalen Seerecht. Mit dieser Arbeit soll gezeigt werden, wie die zukünftige Entwicklung für das Rechtsinstitut der Großen Haverei aussehen könnte. Rechtsinstitut meint hier die Gesamtheit der Normen zur Regelung des zugrundeliegenden Lebenssachverhalts einer Großen Haverei. Untersuchungsgegenstände sind einerseits eine mögliche Ersetzung und andererseits eine mögliche Änderung des Rechtsinstituts.

## B. Motivation

Die Lösung des dem Rechtsinstitut zugrunde liegenden Lebenssachverhalts stammt in ihrer Grundidee aus der Antike,<sup>8</sup> in der es noch keine Seeversicherungen im heutigen Sinne gab. Und auch die erste auf internationale Harmonisierung zielende Fassung der Rechtsregeln der Großen Haverei, die York-Antwerpener Regeln (YAR) aus dem Jahre 1877,<sup>9</sup> stammt aus der Zeit, in der erstmals ein Hochseedampfschiff ohne Segel in Dienst gestellt wurde. Erst rund achtzig Jahre später begann die Umstellung auf den Containerhandel. Der technische Fortschritt führte zu einer erheblichen Beschleunigung des Seehandels. Heute wird der Stückguttransport von Containerschiffen dominiert. Die größten Frachtschiffe haben dabei ein Containervolumen von über 20.000 TEU-Standardcontainern<sup>10</sup>; in denen sich zum Teil – nämlich bei konsolidierten Containern – Ladung mehrerer Ladungseigentümer (Sammelladung) befindet. 2013 havarierte die *MOL Comfort* mit circa 4.100 Containern und 3.100 Tonnen Schweröl; die eingeleitete Bergung des in zwei Teile zerbrochenen Schiffs war allerdings erfolglos und es sanken zunächst das Achter- und zwei Wochen später auch das Vorderschiff.<sup>11</sup> Wäre ein Teil der Ladung tatsächlich gerettet worden, wäre diese Havarie zu einer sehr großen Großen Haverei geworden.

Es stellt sich somit die Frage, ob die rechtliche Lösung, die einst einen angemessenen Interessenausgleich herbeiführte und die mit den Jahren an Komplexität gewonnen hat, in Anbetracht der Entwicklung des modernen Seehandels – insbesondere in Anbetracht von Megaschiffen, bei denen enorme Gesamtladungswerte

---

<sup>7</sup> Näher hierzu S. 35.

<sup>8</sup> Näher hierzu S. 35.

<sup>9</sup> Näher hierzu S. 49.

<sup>10</sup> Beispielsweise die *OOCL Germany*, die *Munich Maersk* und die *MOL Triumph*.

<sup>11</sup> *Mitsui O.S.K. Lines Ltd.*, Urgent Update (No. 12): Incident Involving the Containership *MOL Comfort*; *Mitsui O.S.K. Lines Ltd.*, Update (No. 25): Incident Involving the Containership *MOL Comfort*.

von durchschnittlich einer halben Milliarden USD möglich sind<sup>12</sup> – und unter Berücksichtigung der Versicherbarkeit von Risiken anachronistisch ist. Um diese Frage beantworten zu können, bedarf es der Untersuchung, welche Modifikationen oder alternativen rechtlichen Lösungen für die zugrundeliegenden Lebenssachverhalte in Betracht kommen und wie dabei die beteiligten Interessen schnell, leicht, kostengünstig und gerecht ausgeglichen werden können. Mit dieser Untersuchung soll diese Arbeit einen Beitrag dazu leisten, die rechtliche Lösung von Fällen Großer Haverei im wirtschaftlichen Interesse von Reedern und Ladungsbeteiligten in Zukunft verbessern zu können und dadurch die Leichtigkeit des Seehandels zu erhöhen.

Der Vergleichsmaßstab für die Beurteilung von Modifikationen und Alternativen ist dabei die Tatsache, dass es sich bei der gegenwärtigen Regelung um einen über Jahrhunderte gewachsenen und etablierten Mechanismus handelt, mit dem die am Seehandel beteiligten Parteien vertraut sind.<sup>13</sup> Allein hieraus aber abzuleiten, dass das Rechtsinstitut einen optimalen Interessenausgleich herbeiführt, oder nur aufgrund der praktischen Herausforderungen einer Anpassung der internationalen Rechtslage selbst die Diskussion schon nicht zu führen, wäre jedoch ein Fehler, weil dadurch ein möglicher rechtlicher und wirtschaftlicher Fortschritt im Keim erstickt würde.<sup>14</sup>

## C. Gang der Darstellung

Die Große Haverei ist ein komplexes Rechtsinstitut. Um die Grundlagen für die Untersuchung der Zukunft zu legen, muss zunächst die gegenwärtige Ausformung des Rechtsinstituts untersucht werden. Eingeführt wird dieses handelsrechtliche 2. Kapitel der Arbeit mit einem Überblick über die Geschichte und die Rechtsquellen. Kern dieses Abschnittes ist die Untersuchung der Tatbestands- und der Rechtsfolgenseite. Für das Gesamtbild ist zudem die Frage wichtig, welche Auswirkung ein Verschulden im Zusammenhang mit der Großen Haverei spielt und wie sich die Praxis der Großen Haverei in der Statistik darstellt. Im Folgenden wird weiter untersucht, wie die Große Haverei dogmatisch einzuordnen ist, wie sie gerechtfertigt wird und welche Funktionen ihr zugeschrieben werden. Dies bildet den Anknüpfungspunkt für eine kritische Untersuchung der Großen Haverei im 4. Kapitel der Arbeit.

Zunächst wird jedoch der enge Zusammenhang zwischen Großer Haverei und Seeversicherung aufgezeigt. Ohne die Berücksichtigung der Seeversicherung kann

---

<sup>12</sup> Ausgehend von 18.000 TEU-Containern (*Twenty-foot Equivalent Unit*) zu durchschnittlich je 25.000 USD (Herleitung des Wertes für 2004: Wang/Olivier/Notteboom et al., Ports, Cities, and Global Supply Chains, 85).

<sup>13</sup> Aus diesem Grund für die Beibehaltung etwa: *British Maritime Law Association*, Reply to CMI Questionnaire, 1.

<sup>14</sup> Ähnlich *Remé*, Abschaffung oder Vereinfachung der Großen Haverei, 3–4.