

Havarie-Grosse – die unterschätzte Gefahr

400 bis 500 Havarien bzw. havarieähnliche Ereignisse auf den Weltmeeren mit Schäden in oft mehrfacher Millionenhöhe zeigen, dass trotz allen technischen Fortschritts die Seefahrt noch immer erhebliche Risiken birgt.



Havarie nach Wassereintritt – die „Cougar Ace“ im Juli 2006 © dpa

Oft kann ein in Seenot geratenes Schiff mit Ladung durch überlegtes Handeln des Kapitäns gerettet werden. Dann liegt die so genannte Havarie-Grosse vor. Definiert wird diese, wenn aufgrund der außergewöhnlichen Umstände bewusst Schäden bzw. Kosten in Kauf genommen werden, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten. Meist handelt es sich dabei um Kosten für das Abschleppen des Schiffs oder Verluste durch die Opferung von Gütern.

Für diese Kosten haften – wenn die Bedingungen für eine Havarie-Grosse vorliegen – alle an dem Seetransport beteiligten Parteien im Verhältnis zu den geretteten Waren. Auf die Unternehmen können so Ansprüche bis zur Höhe des eigentlichen Warenwertes zukommen. Auch dann, wenn die eigene Ware unbeschadet am Zielort angekommen ist oder am Nothafen gelöscht wurde. Die Unversehrtheit, so die dahinterstehende Überlegung, konnte in diesen Fällen nur durch die Opferung von Waren anderer Unternehmen erreicht werden. Geregelt wird die Havarie-Grosse auf nationaler Basis im Handelsgesetzbuch (HGB) in den Paragraphen 700 bis 739 sowie international in den York/Antwerp-Rules.

Wie wichtig der Kostenaspekt der Havarie-Grosse sein kann, zeigen unter anderem die Beispiele „Cougar Ace“, die im Juli 2006 mit 4.813 Fahrzeugen havarierte,

und der Fall „Hyundai Fortune“ im März 2006. Allein hier wird ein Schadenvolumen von 300 Millionen USD geschätzt.

Tritt die Havarie-Grosse ein, macht der Reeder sein Pfandrecht üblicherweise an der Ware geltend und hält die unbeschädigte Ware ein. So lange, bis der Eigentümer seinen Kostenanteil an der Havarie-Grosse zahlt. Ist das Gut nicht versichert, geschieht dies in der Regel bar (Cash deposit). Besteht eine Transportversicherung, verpflichten sich die Versicherungsgesellschaften per Havarie-Grosse-Verpflichtungsschein (Average Guarantee) zur späteren Zahlung.

Da jeder Seetransport die Gefahr der Havarie-Grosse birgt, empfiehlt sich unbedingt der Abschluss einer Warentransportversicherung. Dies enthält – wie beispielsweise der WorldCover-Plus aus unserem Haus – selbstverständlich die Versicherung der Havarie-Grosse.

Für Fragen zu diesen Themen stehen Ihnen unsere Experten gern in Ihrem SCHUNCKHAUS zur Verfügung. Oder Sie wenden Sie sich direkt an EderR@schunck.de

Rudolf Christian Eder