

International Max Planck Research School for Maritime Affairs
at the University of Hamburg

HAMBURG STUDIES ON MARITIME AFFAIRS 6

Rainer Altfuldisch

Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See

Bestandsaufnahme,
Rechtsvergleich
und Überlegungen
de lege ferenda



Springer

International Max Planck Research School (IMPRS)
for Maritime Affairs
at the University of Hamburg

Hamburg Studies on Maritime Affairs

Volume 6

Edited by

Jürgen Basedow
Peter Ehlers
Hartmut Graßl
Hans-Joachim Koch
Rainer Lagoni
Gerhard Lammel
Ulrich Magnus
Peter Mankowski
Marian Paschke
Jürgen Sündermann
Richard Tol
Rüdiger Wolfrum

Rainer Altfuldisch

Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See

Bestandsaufnahme, Rechtsvergleich
und Überlegungen de lege ferenda

Rainer Altfuldisch
R.Altfuldisch@web.de

Erstgutachter: Professor Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow
Zweitgutachter: Professor Dr. Gerrit Winter
Tag des Kolloquiums: 26. April 2006

ISSN 1614-2462

ISBN 978-3-540-47212-4 Springer Berlin Heidelberg New York

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.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funk- und Tonübertragung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland vom 9. September 1965 in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtsgesetzes.

Springer ist ein Unternehmen von Springer Science+Business Media

springer.de

© Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2007

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Herstellung: LE-TeX Jelonek, Schmidt & Vöckler GbR, Leipzig
Umschlaggestaltung: Erich Kirchner, Heidelberg

SPIN 11899846

64/3100YL - 5 4 3 2 1 0

Gedruckt auf säurefreiem Papier

Vorwort

Diese Arbeit entstand auf Anregung und unter der Ägide von Herrn Professor Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow, Geschäftsführender Direktor am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht, Hamburg, dem ich an erster Stelle für seine Betreuung, sein Engagement, die Übernahme der Mühen des Erstgutachtens und die vielfachen Möglichkeiten danken möchte, die er mir im Zusammenhang mit der Erstellung meiner Dissertation eröffnet hat.

Von besonderer Bedeutung für die Fertigstellung des Buches in der vorliegenden Form war meine Aufnahme in die International Max Planck Research School for Maritime Affairs (www.maritimeaffairs.org), der ich seit ihrer Gründung im April 2002 als Stipendiat angehörte. Die hier erfahrene Förderung hat weit über die großzügige finanzielle Unterstützung hinaus das Entstehen der Arbeit wesentlich beeinflusst. Die Direktoren der Research School sowie meine Kollegen und Mitstipendiaten haben in zahlreichen Diskussionen zur Bildung der in diesem Buch festgehaltenen Meinungen beigetragen. Dafür danke ich ihnen. Auch die scheinbar unerschöpflichen Quellen des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht in Hamburg und die zeitweise Überlassung eines Arbeitsplatzes haben die Arbeit sehr gefördert. Dank schulde ich der Research School auch für die Aufnahme meiner Dissertation in die Schriftenreihe Hamburg Studies on Maritime Affairs und den großzügigen Druckkostenzuschuss für die Veröffentlichung. In der Schriftenreihe gliedert sich die Arbeit in eine umfassende Untersuchung zu Meeresangelegenheiten und leistet hoffentlich einen kleinen Beitrag zu diesem Gesamtwerk.

Besonderen Dank möchte ich auch Herrn Professor Dr. Rainer Lagoni aussprechen, der mir als Direktor des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht in Hamburg für die längste Zeit meiner Recherchen einen Arbeitsplatz in den Räumlichkeiten des Instituts in der Heimhuder Straße zur Verfügung gestellt hat. Die flexiblen Zugangsmöglichkeiten zum Institut, dessen eindrucksvoll ausgestattete Bibliothek und ihre stets diskussionsbereiten und -freudigen Mitarbeiter haben den Grundstock für diese Arbeit gelegt.

Dank sage ich auch der FAZIT Stiftung, die meine Arbeit vor der Aufnahme in die Research School und während des Anfangs meines Referendariats unterstützt hat. Ferner danke ich Herrn Professor Dr. Gerit Winter für die schnelle Erstellung des Zweitgutachtens.

Die Arbeit berücksichtigt Literatur, Rechtsprechung und aktuelle Entwicklungen bis April 2006.

Hamburg, im September 2006

Rainer Altfuldisch

Inhaltsübersicht

Einleitung	1
1. Kapitel. Die aktuellen Regelungen auf internationaler Ebene	3
A. Das Internationale Haftungs- und Entschädigungssystem bei Ölschäden	3
I. Allgemeines und Vorgeschichte	3
II. Das Haftungsübereinkommen von 1992.....	6
III. Das Fondsübereinkommen von 1992	46
IV. Das Protokoll von 2003 zur Errichtung des Supplementary Fund.....	54
V. Das Bunkerölübereinkommen 2001	56
B. Haftung und Entschädigung für Schäden durch den Transport von anderen gefährlichen und schädlichen Stoffen – Das HNS-Übereinkommen.....	58
I. Allgemein	58
II. Anwendungsbereich	59
III. Haftungsteil, Art. 7-12 HNS-Übk.....	63
IV. Entschädigungsteil, Art. 13-36 HNS-Übk.	68
V. Prozessuale Fragen	72
C. Zusammenfassung zu Kapitel 1.....	73
2. Kapitel. Zwischenbilanz: Erfüllen die Übereinkommen ihre Ziele?	77
A. Definition der Ziele	77
B. Angemessenheit des Schadensersatzes.....	78
I. Inhalt des Schadensersatzes	78
II. Umfang des Schadensersatzes	79
C. Vollständige Durchsetzbarkeit der Ansprüche	82
D. Zügiger Ersatz	83
E. Präventivwirkung	83
F. Ergebnis zu Kapitel 2	84
3. Kapitel. Ein Blick in die USA – der US Oil Pollution Act von 1990.....	87
A. Allgemeines.....	87
B. Anwendungsbereich	88
I. Sachlicher Anwendungsbereich.....	88
II. Räumlicher Anwendungsbereich.....	89
III. Zeitlicher Anwendungsbereich	90
C. Haftungsbegründung	90

D. Haftungsausschluss	91
E. Haftungsumfang	92
I. Beschränkte Haftung	92
II. Unbeschränkte Haftung	93
F. Inhalt und Wirkung der Haftung	96
I. Wirkung gegenüber anderen Regelungen	96
II. Haftende Personen	98
III. Gegenstand der Haftung	100
G. Versicherungspflicht	109
H. Der Oil Spill Liability Trust Fund	111
I. Prozessuale Fragen	113
I. Gerichtsbarkeit	113
II. Verjährung	114
J. Exkurs: Das Recht Kaliforniens – der Lempert-Keene-Seastrand Oil Spill Prevention and Response Act	114
K. Zusammenfassung zu Kapitel 3	115
4. Kapitel. Die aktuelle Änderungsdiskussion	119
A. Überlegungen auf Europäischer Ebene	119
I. Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds in Europa – COPE-Fonds	121
II. Verbesserung der internationalen Haftungsregeln	121
III. Notfalls Einführung eigener europäischer Haftungsregeln	123
IV. Sonstiges	124
B. Überlegungen auf Internationaler Ebene	124
I. Erhöhung der maximalen Entschädigungssummen – Supplementary Fund	124
II. Verbesserung der Haftungsregeln	125
III. Erweiterung der Erstattungsfähigkeit von Umweltschäden	128
IV. Sonstiges	130
C. Zusammenfassung zu Kapitel 4	131
5. Kapitel. Überlegungen de lege ferenda – die Ausgestaltung des zukünftigen Systems	135
A. Ausgangslage	135
B. Grundsätzliche Systemüberlegungen	135
I. Einstufiger oder mehrstufiger Schadensausgleich	136
II. Potentielle Lastenträger	138
C. Einzelüberlegungen – die Eckpfeiler des Systems	140
I. Haftung	140
II. Entschädigung durch Fonds	176
III. Verhältnis von Haftung und Fonds – ein haftungsersetzender oder primärer Fonds als Alternative?	183
IV. Zusätzliche Absicherung – Auffangfonds oder staatliche Ausfallhaftung?	185
D. Inhalt des Schadensersatzes	190

I. Der Ersatz von Vermögensschäden	190
II. Der Ersatz von Umweltschäden.....	191
E. Sonderfragen	216
I. Schäden auf hoher See.....	216
II. Verfahrensfragen – Ein internationales Gremium als	
Auslegungsinstanz?	218
F. Ergebnis zu Kapitel 5 und Vorschläge de lege ferenda	224
Schlussbemerkung.....	229
Literaturverzeichnis	231

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
1. Kapitel. Die aktuellen Regelungen auf internationaler Ebene	3
A. Das Internationale Haftungs- und Entschädigungssystem bei Ölschäden	3
I. Allgemeines und Vorgeschichte	3
II. Das Haftungsübereinkommen von 1992.....	6
1. Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens.....	7
a. Sachlicher Anwendungsbereich.....	7
aa. Der Schiffsbegriff, Art. I Nr. 1 ÖIHÜ	7
bb. Das erfasste Öl, Art. I Nr. 5 ÖIHÜ	9
b. Räumlicher Anwendungsbereich	11
c. Zeitlicher Anwendungsbereich	12
2. Haftungsbegründung	14
3. Haftungsausschluss	15
4. Haftungsbegrenzung.....	16
a. Die grundsätzliche Möglichkeit der Haftungsbegrenzung.....	16
b. Unbeschränkte Haftung wegen Verlusts des Haftungsbeschränkungsrechtes.....	18
5. Inhalt und Wirkung der Haftung	20
a. Haftungskanalisation auf den Eigentümer.....	20
b. Ausschließliche Wirkung der Haftung.....	22
c. Umfang der Haftung	23
aa. Allgemeines	23
bb. Auslegung	24
cc. Die Praxis des IOPC Fonds.....	24
dd. Einzelne Schadensgruppen	25
(1). Sachschäden	25
(2). Personenschäden	26
(3). Vermögensschäden.....	28
(4). Schutzmaßnahmen	31
(5). Abgrenzung von Bergungsarbeiten zu Schutzmaßnahmen	33
(6). Umweltschäden	34
(7). Feste Kosten	41
6. Versicherungspflicht, Art. VII ÖIHÜ	42
7. Prozessuale Fragen	43

a. Erlöschen der Ansprüche, Art. VIII ÖIHÜ	43
b. Zuständiges Gericht, Art. IX ÖIHÜ	44
c. Anerkennung und Vollstreckung, Art. X ÖIHÜ	45
III. Das Fondsübereinkommen von 1992	46
1. Allgemeines	46
2. Struktur und Verwaltung des Fonds	47
3. Anwendungsbereich	48
4. Voraussetzungen für eine Zahlungspflicht des Fonds	48
5. Inhalt und Umfang der Entschädigung	49
6. Finanzierung des Fonds	51
7. Prozessuale Fragen	53
IV. Das Protokoll von 2003 zur Errichtung des Supplementary Fund	54
V. Das Bunkerölübereinkommen 2001	56
B. Haftung und Entschädigung für Schäden durch den Transport von anderen gefährlichen und schädlichen Stoffen –	
Das HNS-Übereinkommen	58
I. Allgemein	58
II. Anwendungsbereich	59
1. Sachlicher Anwendungsbereich	59
a. Der Schiffsbegriff des HNS-Übereinkommens	59
b. Die vom HNS-Übereinkommen erfassten gefährlichen und schädlichen Stoffe	60
c. Ausgeschlossene Stoffe	61
2. Räumlicher Anwendungsbereich	61
3. Zeitlicher Anwendungsbereich	62
III. Haftungsteil, Art. 7-12 HNS-Übk.	63
1. Haftungsbegründung	63
2. Haftungsschluss	63
3. Haftungsbegrenzung	64
4. Inhalt und Wirkung der Haftung	65
a. Haftungskanalisation und ausschließende Wirkung	65
b. Gegenstand der Haftung	66
5. Versicherungspflicht	67
IV. Entschädigungsteil, Art. 13-36 HNS-Übk.	68
1. Voraussetzungen für eine Zahlungspflicht des Fonds	69
2. Inhalt und Umfang der Entschädigung	70
3. Finanzierung des Fonds	70
V. Prozessuale Fragen	72
C. Zusammenfassung zu Kapitel 1	73
 2. Kapitel. Zwischenbilanz: Erfüllen die Übereinkommen ihre Ziele?	77
A. Definition der Ziele	77
B. Angemessenheit des Schadensersatzes	78
I. Inhalt des Schadensersatzes	78
II. Umfang des Schadensersatzes	79
C. Vollständige Durchsetzbarkeit der Ansprüche	82

D. Zügiger Ersatz	83
E. Präventivwirkung	83
F. Ergebnis zu Kapitel 2	84
3. Kapitel. Ein Blick in die USA – der US Oil Pollution Act von 1990.....	87
A. Allgemeines	87
B. Anwendungsbereich	88
I. Sachlicher Anwendungsbereich	88
1. Erfasste Objekte	88
2. Erfasste Öle	89
II. Räumlicher Anwendungsbereich	89
III. Zeitlicher Anwendungsbereich	90
C. Haftungsbegründung	90
D. Haftungsausschluss	91
E. Haftungsumfang	92
I. Beschränkte Haftung	92
II. Unbeschränkte Haftung	93
F. Inhalt und Wirkung der Haftung	96
I. Wirkung gegenüber anderen Regelungen	96
II. Haftende Personen	98
1. Eigentümer, Betreiber und Bareboat-Charterer des Schiffes	98
2. Haftung von Dritten	100
III. Gegenstand der Haftung	100
1. Aufwendungsersatz für Aufräum- und Reinigungsarbeiten, § 2702 (b) (1) OPA	101
2. Umweltschäden, § 2702 (b) (2) (A) OPA	102
a. Wiederherstellungskosten	103
b. Wertminderung und entgangener Gebrauchs- und Nutzungswert (reiner Umweltschaden)	103
c. Bewertungskosten	106
3. Sachschäden und Vermögensfolgeschäden, § 2702 (b) (2) (B) OPA	106
4. Vermögensschäden, § 2702 (b) (2) (C)-(E) OPA	106
a. Entgangene Nutzung eines Naturguts zum Lebensunterhalt („loss of subsistence use“), § 2702 (b) (2) (C) OPA	106
b. Entgangener Gewinn und Einkommensverluste („loss of profits and earning capacity“), § 2702 (b) (2) (E) OPA	107
c. Einnahmeverluste der öffentlichen Hand („loss of revenues“), § 2702 (b) (2) (D) OPA	108
5. Zusätzliche Ausgaben der öffentlichen Hand	108
6. Personenschäden	108
7. Strafschadensersatz	109
G. Versicherungspflicht	109
H. Der Oil Spill Liability Trust Fund	111

I. Prozessuale Fragen.....	113
I. Gerichtsbarkeit	113
II. Verjährung.....	114
J. Exkurs: Das Recht Kaliforniens – der Lempert-Keene-Seastrand Oil Spill Prevention and Response Act.....	114
K. Zusammenfassung zu Kapitel 3	115
4. Kapitel. Die aktuelle Änderungsdiskussion.....	119
A. Überlegungen auf Europäischer Ebene	119
I. Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds in Europa – COPE-Fonds.....	121
II. Verbesserung der internationalen Haftungsregeln.....	121
1. Haftungssummen und Haftungsbeschränkung	122
2. Haftende Personen	122
3. Erweiterung des Ersatzes für Umweltschäden	122
III. Notfalls Einführung eigener europäischer Haftungsregeln.....	123
IV. Sonstiges.....	124
B. Überlegungen auf Internationaler Ebene.....	124
I. Erhöhung der maximalen Entschädigungssummen – Supplementary Fund.....	124
II. Verbesserung der Haftungsregeln.....	125
1. Anhebung der Haftungssummen	125
2. Freiwillige Anhebung der Haftungssummen für kleinere Schiffe – STOPIA	126
3. Anhebung der Haftungssummen für Schiffe von geringer Qualität und Schiffen mit potentiell besonders gefährlicher Ladung	127
4. Einbeziehung weiterer Parteien in die Haftung.....	127
5. Das Haftungsbeschränkungsrecht des Eigentümers.....	127
6. Ausdehnung der Versicherungspflicht	128
III. Erweiterung der Erstattungsfähigkeit von Umweltschäden.....	128
1. Einbeziehung von reinen Umweltschäden	128
2. Erweiterung des Ersatzes für Wiederherstellungskosten – Ersatz für die Einbringung gleichwertiger Komponenten	130
3. Bewertungskosten	130
IV. Sonstiges.....	130
C. Zusammenfassung zu Kapitel 4	131
5. Kapitel. Überlegungen de lege ferenda – die Ausgestaltung des zukünftigen Systems.....	135
A. Ausgangslage	135
B. Grundsätzliche Systemüberlegungen	135
I. Einstufiger oder mehrstufiger Schadensausgleich	136
1. Ausschließlich individueller Schadensausgleich mittels Haftung?	136

2. Ausschließlich kollektiver Schadensausgleich z.B. durch einen Fonds?.....	137
3. Ergebnis: Kombination von individuellem und kollektiven Schadensausgleich.....	138
II. Potentielle Lastenträger	138
1. Schifffahrtsseite.....	138
2. Ladungsseite.....	139
3. Sonstige.....	140
C. Einzelüberlegungen – die Eckpfeiler des Systems	140
I. Haftung.....	140
1. Gefährdungs- oder Verschuldenshaftung?	140
2. Haftende Personen.....	143
a. Kanalisierung der Haftung oder mehrere potentiell Haftende?.....	143
b. Mögliche weitere Haftungsgegner.....	146
aa. Personen der Schifffahrtsseite.....	147
(1). Charterer.....	147
(a). Bareboat-Charter.....	148
(b). Zeitcharter.....	149
(c). Reisecharter	150
(2). Manager und Operator.....	150
(3). Kapitän	152
bb. Personen der Ladungsseite.....	152
(1). Verlader.....	153
(2). Befrachter.....	153
(3). Ablader und Empfänger	155
(4). Zum Transport verpflichtete Kaufvertragspartei	155
(5). Ladungseigentümer	156
c. Ergebnis zu 2.	160
3. Umfang der Haftung – Haftungsbegrenzung oder unbeschränkte Haftung?	161
a. Erfordernis einer Haftungsbegrenzung?	161
b. Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts – Absenkung des Verschuldensgrads?.....	166
c. Einheitliche Haftungssumme statt Staffelung der Haftungsgrenzen.....	168
d. Höhe der Haftungsbegrenzung	171
e. Verteilung bei Überschreiten der Haftungsgrenzen.....	171
4. Ausschlussgründe.....	172
5. Durchsetzbarkeit der Ansprüche	173
a. Pflichtversicherung.....	174
b. Haftungsdurchgriff?.....	175
II. Entschädigung durch Fonds.....	176
1. Wegfall bzw. Erhöhung der maximalen Entschädigungssummen	176

a. Erster Lösungsvorschlag: Aufhebung der Entschädigungsgrenze – ein unbegrenzter Fonds	176
b. Zweiter Lösungsvorschlag: Erhöhung der Entschädigungssummen des internationalen Fonds	177
c. Dritter Lösungsvorschlag: Schaffung eines zusätzlichen Fonds auf dritter Ebene.....	177
d. Ergebnis.....	178
2. Erweiterung des Kreises beitragspflichtiger Personen?	179
3. Einführung einer risikoabhängigen Beitragsbemessung	180
4. Ausdehnung der Entschädigungspflicht auf Schäden durch Kriegshandlungen?.....	181
5. Absenkung der Beweismaßanforderungen.....	182
III. Verhältnis von Haftung und Fonds – ein haftungsersetzender oder primärer Fonds als Alternative?	183
IV. Zusätzliche Absicherung – Auffangfonds oder staatliche Ausfallhaftung?	185
1. Erfordernis einer zusätzlichen Sicherung?	185
2. Ausgestaltung der zusätzlichen Sicherungskomponente	186
D. Inhalt des Schadensersatzes	190
I. Der Ersatz von Vermögensschäden	190
II. Der Ersatz von Umweltschäden.....	191
1. Einleitung und Abgrenzung der Schäden	191
2. Möglichkeiten des Ersatzes für Umweltschäden.....	192
a. Restitution (Primäre Wiederherstellung)	193
b. Sachkompensation – Die Einbringung gleichwertiger Komponenten (Kompensatorische Wiederherstellung).....	193
c. Kompensation in Geld	195
aa. Möglichkeiten der Wertermittlung bei Umweltschäden	196
(1). Schadensbewertung über den Markt	196
(2). Indirekte Bewertungsmethoden.....	197
(a). Bewertung über Schadensvermeidungskosten.....	197
(b). Reisekostenmethode	198
(c). Hedonische Preisermittlung (Marktdivergenztheorie).....	199
(d). Zusammenfassung zu den indirekten Bewertungsmethoden	200
(3). Direkte Bewertungsmethoden – Die Befragungs- methode (Contingent Valuation Methodology).....	201
bb. Ergebnis zu den Möglichkeiten der Wertermittlung.....	203
cc. Kritische Würdigung	204
3. Aktivlegitimation – wer kann die Schäden an der Umwelt geltend machen?.....	209
a. Derzeitige Situation in ausgewählten Staaten.....	210
b. Bestehende Vorschläge für eine zukünftige Ausgestaltung der Aktivlegitimation.....	212
c. Kritische Würdigung und Ergebnis	213

4. Ergebnis.....	215
E. Sonderfragen	216
I. Schäden auf hoher See.....	216
II. Verfahrensfragen – Ein internationales Gremium als Auslegungsinstanz?	218
1. Der IOPC Fonds	220
2. Der Internationale Seegerichtshof	221
F. Ergebnis zu Kapitel 5 und Vorschläge de lege ferenda	224
Schlussbemerkung.....	229
Literaturverzeichnis.....	231

Abkürzungsverzeichnis

Für allgemein übliche Abkürzungen wird ferner auf Duden, Die deutsche Rechtschreibung, 24. Auflage 2006, Kirchner's Abkürzungsverzeichnis der Rechtssprache, 5. Auflage 2003 und The Bluebook, A Uniform System of Citation, 17. Auflage, Cambridge, Mass. 2000 verwiesen.

ADMO	Annuaire de Droit Maritime et Océanique
AMC	American Maritime Cases
ÄndProt.	Änderungsprotokoll
Ann. Rep.	Annual Report
ArzneimittelG	Arzneimittelgesetz
AtomG	Atomgesetz
BDGVR	Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht
BRT	Bruttoregistertonne
BRZ	Bruttoreaumzahl
Can.-U.S. L. J.	Canada-United States Law Journal
C.F.R.	Code of Federal Regulations
CERCLA	Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act, 42 U.S.C. § 9601-9675
CMI	Comité Maritime International
COFR	Certificate of Financial Responsibility
COPE Fund	Compensation for Oil Pollution in Europe Fund
CRISTAL	Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution
CRTD	Übereinkommen v. 10.10.1989 über die Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen
CVM	Contingent Valuation Methodology
CWA	Clean Water Act, 33 U.S.C. §§ 1251-1387
Dir. Mar.	Diritto Marittimo
DS	Deutsche Seeschifffahrt
DVIS	Deutscher Verein für Internationales Seerecht
Duke Envntl. L. & Policy F.	Duke Environmental Law & Policy Forum
Duke L. J.	Duke Law Journal
Envtl. Law.	The Environmental Lawyer
ETL	European Transport Law
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
Fordham Envntl. L. J.	Fordham Environmental Law Journal
Fordham Int. L. J.	Fordham International Law Journal
GeLa	Gefährliche Ladung

Georgia J. Int. Comp. L.	Georgia Journal of International and Comparative Law
H.R. Conf. Rep.	House of Representatives Conference Report
Harv. L. Rev.	Harvard Law Review
HBÜ	Londoner Übereinkommen v. 19.11.1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen
HNS-Übk.	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996
Hofstra L. Rev.	Hofstra Law Review
Houst. J. Int. L.	Houston Journal of International Law
IGH	Internationaler Gerichtshof, Den Haag
IJSL	International Journal of Shipping Law
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMDG-Code	International Maritime Dangerous Goods-Code v. 17.8.1987
IMO	International Maritime Organization
Int. Law Forum	International law forum: the journal of the International Law Association
Int. M. L.	International Maritime Law
Int'l J. Estuarine & Coastal L.	International Journal of Estuarine and Coastal Law
IOPC Fonds	Internationaler Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden
IOPC Fonds 71	IOPC Fonds von 1971
IOPC Fonds 92	IOPC Fonds von 1992
IOPCF	International Oil Pollution Compensation Fund
ISGH	Internationaler Seegerichtshof, Hamburg
ISL	Institute of Shipping Economics and Logistics
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.
J. Energy Nat. Resources L.	Journal of Energy and Natural Resources Law
JDI	Journal du Droit International
JIML	Journal of International Maritime Law
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
Lloyd's MCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
Mar. Pol. Mgmt.	Maritime Policy and Management
Mar. Risk Int.	Maritime Risk International
MARPOL 1973/ 78	Internationales Übereinkommen v. 2.11.1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
Nat. Resources J.	Natural Resources Journal
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
Nw. U. L. Rev.	Northwestern University Law Review
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OCS	Outer Continental Shelf
ÖIFÜ	siehe ÖIFÜ 92
ÖIFÜ 71	Internationales Übereinkommen v. 18.12.1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden
ÖIFÜ 92	ÖIFÜ i.d.F. des Protokolls von 1992

ÖIHÜ	siehe ÖIHÜ 92
ÖIHÜ 69	Internationales Übereinkommen v. 29.11.1996 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden
ÖIHÜ 92	ÖIHÜ i.d.F. des Protokolls von 1992
ÖlmeldeVO	Verordnung zur Ermittlung der zum Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden nach dem Ölschadengesetz beitragspflichtigen Ölmengen v. 10.6.1996
ÖISG	Ölschadengesetz v. 30.9.1988, BGBl. 1988 I, 1770
OPA	U.S. Oil Pollution Act of 1990, 33 U.S.C. §§ 2701-2761
OSLTF	Oil Spill Liability Trust Fund
OSPR	California Department of Fish and Game's Office of Oil Spill Prevention and Response
OSPRA	Lempert-Keene-Seastrand Oil Spill Prevention and Response Act, California Government Code §§ 8574.1-8670.73
P&I	Protection and Indemnity
Pace Envtl. L. Rev.	Pace Environmental Law Review
ProdHaftG	Produkthaftungsgesetz
RECIEL	Review of European Community & international environmental law
Rev. Litig.	The Review of Litigation
Santa Clara L. Rev.	Santa Clara Law Review
SeehandelsR	Seehandelsrecht
SF	Supplementary Fund
SOPF	Ship-source Oil Pollution Fund (Kanada)
SRÜ	Seerechtsübereinkommen (United Nations Convention on the Law of the Sea)
St. Mary's L. J.	St. Mary's Law Journal
STOPIA	Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
StVG	Straßenverkehrsgesetz
Supp.	Supplement
SVertO	Seerechtliche Verteilungsordnung v. 25.7.1986
Sw. L. J.	Southwestern Law Journal
SZR	Sonderziehungsrechte (des Internationalen Währungsfonds)
TMLJ	Tulane Maritime Law Journal
TOPIA	Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
TOVALOP	Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution
Tul. Envtl. L. J.	Tulane Environmental Law Journal
Tul. L. Rev.	Tulane Law Review
U. Balt. J. Envtl. L.	University of Baltimore Journal of Environmental Law
U. Chi. L. Rev.	The University of Chicago Law Review
U. Pa. J. Int'l Econ. L.	University of Pennsylvania Journal of International Economic Law
U.S.C.	United States Code
U.S.C.A.	United States Code Annotated
U.S.C.C.A.N.	United States Code Congressional and Administrative News

U.S.F. Mar. L. J.	University of San Francisco Maritime Law Journal
UmweltHG	Umwelthaftungsgesetz v. 20.12.1990
Umwelthaftungs-RL	Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.4.2004 über die Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden, ABl. EU 2004 L 143, S. 56 ff.
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) i. d. Bek. v. 23.9.1986
WMU J. Mar. Aff.	WMU Journal of Maritime Affairs
ZEuP	Zeitschrift für Europäisches Privatrecht

Einleitung

Autos, Kraftwerke, Schiffe, die Industrie und vieles mehr – unsere Gesellschaft ist mehr denn je abhängig von einer Ressource: dem Öl. Öl ist deshalb mit Abstand das am meisten beförderte Wirtschaftsgut der Welt. Nach wie vor ist das wichtigste Transportmittel für Öl das Schiff. Circa 11.000 Tankschiffe¹ bewegen pro Jahr ungefähr 1,6 Milliarden Tonnen Öl über die Weltmeere². Bemessen nach dem Gewicht macht dies ca. 40% der insgesamt auf dem Seeweg transportierten Güter aus³. Nicht in allen Fällen kommt die Fracht an ihrem Bestimmungsort an. Es geschehen immer wieder Unfälle, bei denen Tanker nicht unerhebliche Teile ihrer Ladung verlieren. Manche dieser Unfälle haben Ausmaße, die ganze Regionen oder sogar mehrere Länder betreffen. Einige Leser werden noch Namen von Schiffen aus früheren Unfällen, z.B. „Torrey Canyon“, „Antonio Gramsci“ oder „Exxon Valdez“ erinnern. Aber auch in jüngerer Zeit haben Tankerunfälle, wie der Unfall der „Erika“ im Dezember 1999 vor der Küste der Bretagne oder das Unglück der „Prestige“ 2002 vor der galizischen Küste, Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Kilometerlange Teppiche aus Öl, welche die Küsten und damit deren Leben bedrohen, sind regelmäßig die Folge. Tausende von Vögeln, Fischen und anderen Lebewesen fallen der giftigen Masse zum Opfer. Die Existenz ganzer Wirtschaftszweige kann bedroht sein.

Die internationale Gemeinschaft hat im Laufe der Jahre eine Vielzahl von Regelungen erarbeitet, welche die Sicherheit von Öltransporten erhöhen soll⁴. In erster Linie sind dies Sicherheitsvorschriften, durch die Unfälle und deren Ausmaße verhindert oder wenigstens verringert werden sollen. Kein noch so ausgefeiltes Sicherheitssystem kann aber – jedenfalls derzeit – verhindern, dass Tankerunfälle weiter geschehen. Die zentrale Frage für die Opfer bleibt nach einem Unfall deshalb, ob und wie sie für die Schäden entschädigt werden. Nach dem Unglück der „Torrey Canyon“ 1967 hat die internationale Gemeinschaft ein System zur Haftung und Entschädigung bei Tankerunfällen entwickelt. So sind das Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und das Ölfondsübereinkommen von 1971 entstanden. Beide Übereinkommen haben seitdem in zahlreichen Fällen für Entschädigungen

¹ Siehe die Statistik des VDR, www.reederverband.de. Die Zahl reduziert sich auf ca. 8.000, wenn man die Anzahl der kleinen, überwiegend im Küstenbereich operierenden, Schiffe weglässt.

² ISL, Shipping Statistics Yearbook 2001, S. 113.

³ Siehe Statistik der OECD unter <http://www.oecd.org/pdf/M000014000/M00014876.pdf>.

⁴ Siehe hierzu z.B. R. Lagoni, AVR 32 (1994), 382 ff.

gesorgt, die anderenfalls nicht möglich gewesen wären. Allerdings sind in der Vergangenheit auch immer wieder Unfälle vorgekommen, bei denen keine zufriedenstellende Entschädigung erlangt werden konnte. Trotz einiger Änderungen der Übereinkommen, insbesondere durch deren Neufassung in den Protokollen von 1992, ist in den letzten Jahren die Kritik lauter geworden, dass die Übereinkommen ihren Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Spätestens die Unfälle der „Nakhodka“, der „Erika“ und zuletzt auch der „Prestige“ haben die Diskussion über die Angemessenheit des Haftungs- und Entschädigungssystems neu entfacht.

Die Arbeit setzt sich zum Ziel, das gegenwärtige Haftungs- und Entschädigungssystem für Schäden durch Tankerunfälle zu untersuchen, seine Stärken und Schwächen herauszuarbeiten und Vorschläge für ein neues bzw. verbessertes Haftungs- und Entschädigungssystem anzubieten.

Hierzu wird im ersten Kapitel das aktuelle internationale Haftungs- und Entschädigungssystem dargestellt. Die Darstellung beginnt mit dem oben bereits angesprochenen System für Schäden durch Ölverschmutzungen durch Tanker. Ergänzend wird anschließend auf das Bunkerölübereinkommen von 2001 eingegangen, welches Ölverschmutzungen durch andere Schiffe als Tanker regelt. Wegen seiner Parallelen zur Ölhaftung wird schließlich der durch das HNS-Übereinkommen von 1996 geregelte Bereich der Schäden durch andere gefährliche und schädliche Stoffe als Öl angesprochen. Beide Übereinkommen sind dem Ölhaftungs- und Ölfondsübereinkommen nachgebildet, enthalten aber, da sie jüngeren Ursprungs sind, einige Unterschiede, die auch als Anregungen für ein verbessertes System für Schäden durch Tankerunfälle verwendet werden können.

Im zweiten Kapitel werden die internationalen Übereinkommen einer kritischen Betrachtung unterzogen und untersucht, inwieweit sie die an sie gesetzten Anforderungen erfüllen oder das System Lücken und Schwächen aufweist.

Das dritte Kapitel dient dazu, durch einen rechtsvergleichenden Blick auf den US Oil Pollution Act von 1990 Anregungen für Alternativen zu erlangen. Die USA sind als einzige bedeutende Schifffahrtsnation nicht Vertragsstaat der internationalen Übereinkommen geworden, sondern haben stattdessen nach dem Unglück der „Exxon Valdez“ 1989 im Prinz William Sund vor Alaska den Oil Pollution Act als eigene nationale Regelung erlassen. Diese Regelung unterscheidet sich in einigen Punkten deutlich von denen des internationalen Regimes. Die Unterschiede sollen herausgearbeitet und als Beitrag für eine Diskussion im fünften Kapitel verwendet werden.

In Kapitel vier stellt die Arbeit die aktuelle Änderungsdiskussion auf internationaler und europäischer Ebene dar. Auch hier werden einzelne Aspekte herausgearbeitet und in die Überlegungen *de lege ferenda* im fünften Kapitel eingearbeitet.

Das fünfte Kapitel befasst sich ausführlich mit den wichtigsten Aspekten eines möglichen neuen bzw. verbesserten Haftungs- und Entschädigungssystems. Dabei werden die gewonnenen Kenntnisse aus den vorherigen Kapiteln verwendet, um systematisch die verschiedenen Möglichkeiten eines neuen Systems zu untersuchen und die besten Komponenten hierfür zu identifizieren. Das Kapitel schließt mit Vorschlägen für ein revidiertes Haftungs- und Entschädigungsregime.

1. Kapitel. Die aktuellen Regelungen auf internationaler Ebene

A. Das Internationale Haftungs- und Entschädigungssystem bei Ölschäden

I. Allgemeines und Vorgeschichte

Die ersten grundlegenden Schritte für die Schaffung eines internationalen Haftungs- und Entschädigungsregimes für Ölverschmutzungsschäden wurden bereits im Jahre 1969 mit der Verabschiedung des sogenannten Ölhaftungsübereinkommens⁵ (ÖIHÜ 69) auf einer Diplomatischen Konferenz der IMCO⁶ in Brüssel und zwei Jahre später durch die Ergänzung dieses Übereinkommens mit dem sogenannten Fondsübereinkommen⁷ (ÖIFÜ 71) getan. Auslöser für das Tätigwerden der internationalen Staatengemeinschaft war der spektakuläre Unfall der „Torrey Canyon“ vor der Küste Cornwalls im Jahre 1967⁸. Seitdem bestand ein immer stärker wachsendes internationales Regime für den Ausgleich von Ölverschmutzungsschäden durch den Transport von Öl auf See.

Grundgedanke dieses Regelungswerks war die Schaffung eines zweistufigen Haftungs- und Entschädigungssystems. Danach haftet zunächst alleine der Eigentümer des Schiffes unabhängig von einem eventuellen Verschulden für Schäden, die durch das Ausfließen oder Ablassen von Öl aus dem Schiff erfolgt sind. Als Ausgleich für den weiten Haftungsbereich der Gefährdungshaftung hat der Eigentümer im Gegenzug die Möglichkeit, seine Haftung auf eine Höchstsumme zu begrenzen. Auf einer zweiten Stufe kann der International Oil Pollution Compensa-

⁵ Internationales Übereinkommen vom 29.11.1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (ÖIHÜ), BGBl. 1975 II, 301 (305).

⁶ Die IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) ist die Vorgängerorganisation der IMO (International Maritime Organization).

⁷ Internationale Übereinkommen vom 18.12.1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (ÖIFÜ), BGBl. 1975 II, 301 (320).

⁸ Siehe Herber, SeehandelsR § 22 VI 2 a bb, S. 190; Renger, TranspR 1993, 132; Gehring, in: Internationale Verrechtlichung, S. 227 (229).

tion Fund (IOPC Fund)⁹ für Entschädigungszahlungen in Anspruch genommen werden.

Wie bei internationalen Übereinkommen kaum vermeidbar, dauerte es allerdings bis zum Inkrafttreten dieser Übereinkommen noch einige Jahre. So trat das Haftungsübereinkommen erst 1975¹⁰ und das Fondsübereinkommen 1978¹¹ in Kraft. Unter anderem aus diesem Grund haben sich die Mineralölgesellschaften¹² parallel zu den völkerrechtlichen Verträgen entschlossen, zwei zusätzliche freiwillige privatrechtliche Verträge abzuschließen¹³. Das erste, dem ÖIHÜ nachgebildete Übereinkommen, war das „Tanker Owners’ Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution“ (TOVALOP), das bereits im Oktober 1969 in Kraft trat¹⁴. Als entsprechendes Äquivalent zum ÖIFÜ wurde 1971 der „Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution“ (CRISTAL) geschaffen, welcher 1971 in Kraft trat¹⁵. Mit den privaten Verträgen war beabsichtigt, die Lücken zu füllen, welche die völkerrechtlichen Verträge offen ließen. Dies waren zum einen zeitliche Lücken, die durch den erforderlichen Zeitraum bis zur völkerrechtlichen Umsetzung und dem Inkrafttreten der Übereinkommen entstanden. Zum anderen sollten TOVALOP und CRISTAL die Übereinkommen aber auch inhaltlich ergänzen. Als privatrechtliche Verträge wirkten diese unabhängig von staatlichen Beitritten und damit auch in Staaten, die den völkerrechtlichen Übereinkommen nicht beigetreten waren. Zudem erfassten sie auch Schäden durch das Bunkeröl unbeladener Tanker¹⁶, welche durch die ursprüngliche Version der Übereinkommen ebenfalls nicht abgedeckt wurden¹⁷. Sowohl TOVALOP als auch CRISTAL sind im Februar 1997 eingestellt worden, da mit dem Inkrafttreten der Änderungsprotokolle zum ÖIHÜ und ÖIFÜ von 1992 im

⁹ Die Arbeit spricht im Folgenden überwiegend von „dem IOPC Fonds“. Gemeint ist dann regelmäßig der IOPC Fonds von 1992. Wenn auf den rechtlich selbständigen IOPC Fonds 1971 Bezug genommen wird, wird dieser ausdrücklich als solcher bezeichnet. Wird von „den Fonds“ gesprochen, sind sowohl der Fonds von 1971 als auch der von 1992 gemeint.

¹⁰ Das Übereinkommen trat für Deutschland am 18.8.1975 in Kraft, BGBl. 1975 II, 1106.

¹¹ Das Fondsübereinkommen trat für Deutschland am 16.10.1978 in Kraft, BGBl. 1978 II, 1211.

¹² Ursprünglich waren dies die sieben größten Gesellschaften BP, Esso, Gulf, Mobil, Standard Oil (Standard Oil Company of California und Standard Oil Company (New Jersey)) und Texaco, die bis zur Mitte der achtziger Jahre damit rund 98 % der Öltankertonnage erfassten hatten, siehe Herber, RabelsZ 34 (1970), 223 (247); Arzt/ Jürgens, KJ 1993, 146 (159).

¹³ Zu TOVALOP und CRISTAL siehe Gehring/ Jachtenfuchs, S. 156 ff., 164 ff. und Luge, S. 92 ff.

¹⁴ Abgedruckt bei Bates/ Benson, Ziff. 4.505.

¹⁵ Abgedruckt bei Bates/ Benson, Ziff. 4.506.

¹⁶ Siehe Arzt/ Jürgens, KJ 1993, 146 (159); Puttfarcken, SeehandelsR, Rn. 793.

¹⁷ Siehe II 1 a, S. 7 ff.

Jahr 1996 zum einen eine (fast) weltweite Abdeckung¹⁸ durch die Übereinkommen erreicht und zum anderen eine große Erhöhung der Haftungsgrenzen vorgenommen wurde. Dadurch hatte sich der ergänzende Charakter der Vereinbarungen und damit auch ihr Zweck erübrigt¹⁹.

Ein erstes Protokoll zu den Übereinkommen wurde 1976 beschlossen²⁰. Damit wurde der den Übereinkommen zugrunde liegende Goldfranken durch das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds ersetzt. Die ersten inhaltlichen Änderungen wurden durch das Protokoll von 1984²¹ angestrebt, welches aber nicht durchgesetzt werden konnte.

Im Jahre 1992 sind die Übereinkommen schließlich in einigen Punkten revidiert worden. Der Inhalt der Protokolle ist im wesentlichen mit den Protokollen von 1984 identisch. Allerdings wurden die Voraussetzungen für das Inkrafttreten abgesenkt, um ein erneutes Scheitern der Protokolle zu verhindern. Durch die 92er Protokolle wurden insbesondere die Haftungsgrenzen und Entschädigungsgrenzen der Übereinkommen deutlich angehoben. Da zunächst nicht alle Vertragsstaaten ihre Zustimmung für die Änderung geben wollten, schlug man mit den Protokollen einen zweigeteilten Weg ein. Ein Teil der Vertragsstaaten nahm die Protokolle an und wendete deshalb die Übereinkommen in der revidierten Fassung (ÖIHÜ 92 und ÖIFÜ 92) an. Der andere Teil der Vertragsstaaten lehnte eine Unterzeichnung der Protokolle ab und wendete weiterhin die Übereinkommen von 1969 und 1971 an.

Für eine Übergangszeit bestanden deshalb zwei Regimes nebeneinander. Das ursprüngliche Regime von 1969/71 und das revidierte in der Fassung von 1992. Den Mitgliedstaaten war es möglich, beiden Regimes gleichzeitig anzugehören. Dies sollte einen stufenweisen Übergang von den 69/71er Übereinkommen zu den 92er Übereinkommen schaffen, ohne das Inkrafttreten der Protokolle von 1992 zu verhindern²². Die Schadensregulierung wurde daher stufenweise zunächst nach den alten und nur für den Fall, dass ein unbefriedigter Schadenstil übrig blieb, anschließend nach dem neuen Regime vorgenommen.

Diese Übergangsphase endete am 15.5.1998, nachdem durch die Ratifikation der Niederlande die erforderliche Gesamtmenge beitragspflichtigen Öls erreicht wurde und damit die Voraussetzungen für die obligatorische Kündigung des Öl-

¹⁸ Das ÖIHÜ 92 hat z. Zt. 109 Mitgliedstaaten und deckt damit ca. 94 % der weltweiten Tonnage ab, siehe www.imo.org. Hinzu kommen weitere 45 Staaten, die noch Mitglied des ÖIHÜ 69 sind, siehe www.iopcfund.org.

¹⁹ Siehe Ganten, TranspR 1997, 397 (400); Wolfrum/ Langenfeld, S. 21 f.; zu TOVALOP und CRISTAL allgemein siehe auch de la Rue, IJSL 1996, 285 ff. und Rinio, NuR 1997, 22 (25 f.).

²⁰ Siehe BGBl. 1980 II, 721 (724 ff.); das Protokoll trat für Deutschland am 8.4.1981 in Kraft, siehe BGBl. 1981 II, 122.

²¹ BGBl. 1988 II, 705 (707 ff.); siehe hierzu Jacobsen/ Yellen, JMLC 1984, 467 ff.

²² Renger, TranspR 1993, 132 (134); Ganten, TranspR 1997, 397 (400).

HÜ 69 und des ÖIFÜ 71 gegeben waren²³. Seit dem 16.5.1998 liegen deshalb zwei getrennte Regimes vor. Den Mitgliedstaaten ist es nicht mehr gestattet, in beiden Systemen gleichzeitig zu sein²⁴.

Nachdem anfänglich das alte Regime noch eine entscheidende Rolle gespielt hat und auch nach dem Inkrafttreten des Protokolls von 1992 die Mehrheit der Vertragsstaaten zunächst bei dem alten Regime verblieb, hat sich die Situation inzwischen umgekehrt. Zwar bestehen beide Systeme, wenn auch mit Einschränkungen, weiterhin nebeneinander, das ursprüngliche System hat aber immer mehr an Bedeutung verloren. Zum 1.10.2005 hatte das alte Regime nur noch 42 Vertragsstaaten, die Übereinkommen von 1992 hingegen 91²⁵. Nachdem zwischenzeitlich die Abwicklung des Fonds von 1971 beschlossen worden ist²⁶, wurde dieser im Laufe des Jahres 2002 eingestellt²⁷. Für Schäden, die nach der Einstellung des Fonds auftreten, kommt damit nur eine Entschädigung durch den Fonds von 1992 in Betracht.

Aufgrund der nunmehr geringeren Bedeutung der Übereinkommen von 1969/71 wird im Folgenden vorrangig auf die Regelungen der Übereinkommen in der Fassung der Protokolle von 1992 eingegangen werden. Bei besonderer Relevanz wird im Einzelnen an den entsprechenden Stellen auf abweichende Regelungen des ursprünglichen Regimes von 1969/71 hingewiesen.

II. Das Haftungsübereinkommen von 1992

Das Haftungsübereinkommen von 1992 stellt den ersten Grundpfeiler des aktuellen internationalen Haftungs- und Entschädigungssystems dar.

²³ Nach Art. 31 des Fondprotokolls von 1992 war die obligatorische Kündigung der Vertragsstaaten des ÖIFÜ 92 vorgesehen, sobald die Gesamtmenge des beitragspflichtigen Öls der Vertragsstaaten 750 Mio. Tonnen erreicht hat, siehe Ganten, TranspR 1997, 397 (400); Renger, TranspR 1993, 132 (134); Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 10.

²⁴ Siehe Renger, in: Großschäden, S. 151 (153).

²⁵ Siehe www.iopcfund.org; mit Wirkung zum 30.6.2006 werden den 92er Übereinkommen 4 weitere Staaten beitreten, so dass die Zahl der Vertragsstaaten dann 95 beträgt.

²⁶ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 2000, S. 24 ff.

²⁷ Die Abwicklung des Fonds wurde im tacit amendment Verfahren beschlossen. Da bis zum 27.3.2001 nicht wenigstens ein Drittel der Vertragsstaaten der Abwicklung widersprochen hatten und die erforderliche Zahl von 25 Vertragsstaaten mit der Kündigung des Übereinkommens durch die Vereinigten Arabischen Emirate unterschritten wurde, wurde der Fonds mit Wirkung vom 24.5.2002 eingestellt, siehe IOPCF, Dokument vom 10.5.2002 „IOPC Funds meetings: April 2002 – In Brief“, S. 1.

1. Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens

a. Sachlicher Anwendungsbereich

aa. Der Schiffsbegriff, Art. I Nr. 1 ÖIHÜ

In sachlicher Hinsicht gilt das ÖIHÜ nicht für alle Schiffe, die Öl befördern respektive an Bord führen. Erfasst werden zum einen nur bestimmte Schiffe und zum anderen nur bestimmte Fahrten dieser Schiffe. Nach Art. I Nr. 1 ÖIHÜ gelten als Schiffe i.S.d. ÖIHÜ nur solche, die zur Beförderung von Öl als Bulkladung gebaut oder hergerichtet sind. In erster Linie sind damit Tankschiffe gemeint, die Öl als Massengut transportieren²⁸. Allerdings können auch alle anderen Schiffe, z.B. Kombischiffe²⁹, unter den Schiffsbegriff fallen. Voraussetzung ist lediglich, dass sie wenigstens teilweise zur Beförderung von Öl als Massengut gebaut oder hergerichtet sind³⁰. Umstritten ist allerdings, ob auch sogenannte offshore crafts unter den Schiffsbegriff des ÖIHÜ fallen. Der Problematik ist bisher nicht viel Beachtung geschenkt worden. Eine Differenzierung, die sinnvoll erscheint und sich durchsetzen könnte, hat der IOPC Fonds erarbeitet. Danach sollen offshore crafts nur dann als Schiffe i.S.d. ÖIHÜ angesehen werden, wenn sie Öl als Ladung transportieren und sich auf einer Fahrt von oder zu einem Hafen oder Terminal befinden, der außerhalb des Ölfeldes liegt, in dem sie üblicherweise eingesetzt werden. Wenn sie das Ölfeld hingegen lediglich aus operativen Gründen oder z.B. zur Vermeidung von schlechtem Wetter verlassen, sollen sie nicht als Schiff i.S.d. Übereinkommens betrachtet werden³¹.

Weiter schränkt Art. I Nr. 1 ÖIHÜ die Schiffsdefinition auf bestimmte Fahrten des Schiffes ein. In erster Linie greift das ÖIHÜ bei allen Fahrten, bei denen tatsächlich Öl als Bulkladung befördert wird. Im Gegensatz zum ÖIHÜ 69 erfasst das ÖIHÜ 92 aber auch jede Fahrt, die auf eine solche Beförderung folgt. Damit sind auch die Verunreinigungen durch die Ölrückstände in den Tanks unbeladener Tanker gedeckt, es sein denn der Schiffseigner weist nach, dass er auf der Leerfahrt keine Rückstände von Bulköl hatte³². Ebenfalls in den Anwendungsbereich

²⁸ Looks/ Sinkus, TranspR 1994, 263 (265); Renger, TranspR 1993, 132 (133); Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 2.

²⁹ Sogenannte OBOs (oil/ bulk/ ore ships), siehe de la Rue/ Anderson, S. 80.

³⁰ Schaps/ Abraham, Band I, Anh II § 485, Bem. zu Art. I Nr. 1 ÖIHÜ; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b bb, S. 192; Edye, S. 15; Klumb, S. 192 f.; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 2.

³¹ Siehe IOPCF Ann. Rep. 1999, S. 34 und IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 18.3, S. 42.

³² Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b bb, S. 192; Wolfrum/ Langenfeld, S. 10.; Mensah, FS Herber (1999), S. 401 (431); Renger, TranspR 1993, 132 (133); die Neuregelung dürfte vor allem die illegale Tankreinigung auf See im Auge gehabt haben. Damit dürfte der frühere Streit um die Frage, ob illegale Tankreinigungen vom Anwendungsbereich des Übereinkommens erfasst sind, geklärt sein; siehe de la Motte, S. 227 f., Fn. 1407; siehe auch Edye, S. 19, Fn. 49; Funke, DS 08/ 1997, 7; dies entspricht auch der Auffassung des IOPC Fonds, der die Frage der Behandlung von unbeladenen Tankern extra durch eine dafür eingesetzte Arbeitsgruppe klären ließ, siehe IOPCF Ann. Rep. 2000, S. 33 f.;

des ÖIHÜ fallen Schäden durch Bunkeröl, insofern das Schiff der Definition des ÖIHÜ unterliegt und sich auf einer von diesem erfassten Fahrt befindet³³. Der Grund liegt darin, dass anhand der Schäden nur schwer ersichtlich ist, ob diese durch ausgelaufenes Bulk- oder Bunkeröl erfolgt sind, was eine praktikable Trennung der Schäden kaum möglich macht. Die Erweiterung des Übereinkommens auf Schäden durch Bunkeröl von Tankern war daher erforderlich, um einen effektiven Schutz zu gewährleisten³⁴.

Nicht unter den sachlichen Anwendungsbereich fallen alle anderen seegängigen Schiffe, insbesondere Trockenfrachter und Passagierschiffe³⁵. Dementsprechend werden Verschmutzungsschäden durch Bunkeröl dieser Schiffe nicht vom ÖIHÜ erfasst. Zwar führen auch diese Schiffe häufig größere Mengen Öls als Bunkeröl mit sich, hier besteht im Gegensatz zu Tankschiffen aber keine Schwierigkeit festzustellen, ob es sich um Bulk- oder Bunkeröl handelt, da von vornherein nur Bunkeröl mitgeführt wurde. Deshalb wurde die als Ausnahme gedachte Erweiterung auf Bunkeröl nicht auf andere Schiffe ausgedehnt³⁶. Die dadurch entstehende Lücke wird aber voraussichtlich in naher Zukunft geschlossen werden, wenn das Bunkerölübereinkommen vom 23.3.2001³⁷ in Kraft treten wird. Nach diesem Übereinkommen werden auch Schäden durch Bunkeröl von Nichttankern erfasst.

Eine weitere Ausnahme macht das Haftungsübereinkommen in Art. XI. Danach sind Kriegsschiffe und alle anderen staatlichen nicht gewerblich genutzten Schiffe von dem Übereinkommen ausgenommen³⁸. Nicht unter diese Ausnahme fallen staatliche Schiffe, die für gewerbliche Zwecke benutzt werden³⁹. Eine Besonderheit besteht allerdings dahingehend, dass für diese keine Versicherung abgeschlossen werden muss. Es reicht, wenn das Schiff eine staatliche Bescheinigung über die Deckung der Haftung nach Art. V Abs. 1 ÖIHÜ mitführt⁴⁰.

Nicht eindeutig klärt das Ölhaftungsübereinkommen indes, ob auch Ölverschmutzungen, die sich durch das aus einem Wrack auslaufende Öl ergeben, erfasst werden. Zweifel ergeben sich, da Art. I Nr. 1 ÖIHÜ unter der Schiffsdefinition nur Seefahrzeuge erfasst, die tatsächlich Öl befördern oder auf einer darauf folgenden Fahrt sind. Für ein Wrack trifft dies nicht mehr zu. Streng genommen

zur früheren Gegenansicht siehe Schaps/ Abraham, Band I, Anh II § 485, Bem. zu Art. III ÖIHÜ; Klumb, S. 195 f.

³³ Denkschrift zum ÄndProt. 84, BTDrucks. 11/892, S. 45; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b bb, S. 192; Mensah, FS Herber (1999), S. 401 (431); Renger, TranspR 1993, 132 (133).

³⁴ Siehe Denkschrift zum ÖIHÜ 69, BTDrucks. 7/2299, S. 60; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b bb, S. 192.

³⁵ Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b bb, S. 192; Edye, S. 15; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 2; de la Rue/ Anderson, S. 79.

³⁶ Mensah, FS Herber (1999), S. 401 (430).

³⁷ International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001, siehe hierzu IMO Dokument vom 23.3.2001, „IMO adopts bunkers convention“ und unten V, S. 56.

³⁸ Art. XI Abs. 1 ÖIHÜ.

³⁹ Art. XI Abs. 2 ÖIHÜ.

⁴⁰ Art. VII Abs. 12 ÖIHÜ; siehe auch unten 6, S. 42 f.

würde ein Wrack deshalb nicht mehr unter die Schiffsdefinition des Übereinkommens fallen⁴¹. Allerdings sprechen die Definition des haftungsauslösenden Ereignisses und der Sinn des Übereinkommens gegen diese Sichtweise. Das Ereignis wird weit definiert als ein „Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Verschmutzungsschäden verursachen“⁴². Entscheidend ist deshalb zunächst, dass ein Ereignis im Rahmen des ÖIHÜ vorliegt. Selbst wenn im Rahmen dieses Ereignisses aus dem Schiff ein Wrack werden sollte, hindert dies die bereits begründete Anwendung des Haftungsübereinkommens nicht. Etwas anderes kann nur gelten, wenn zwischen dem Ereignis und dem Auslaufen des Öls aus dem Wrack ein erheblicher Zeitraum liegt oder ein zusätzliches Ereignis eintritt, z.B. die Kollision eines Schiffes mit dem Wrack, welches ein weiteres Auslaufen verursacht⁴³. Von Bedeutung könnte dies z.B. im Fall der im November 2002 vor der spanischen Atlantikküste gesunkenen „Prestige“⁴⁴ sein. Aus dem in ca. 3.800 Meter Tiefe liegenden Wrack der „Prestige“ ist noch Wochen nach deren Untergang Öl ausgelaufen, das die Küsten Spaniens, Portugals und Frankreichs verschmutzt hat. Das Auslaufen des Öls aus dem Wrack dürfte sich aber als eine Folge des Leckschlagens des Schiffes darstellen. Damit fallen wohl auch die später durch das Wrack verursachten Schäden in den Anwendungsbereich des ÖIHÜ.

bb. Das erfasste Öl, Art. I Nr. 5 ÖIHÜ

Auch hinsichtlich des transportierten Öls gibt es Einschränkungen. Nicht jedes Öl, das von einem Schiff i.S.d. ÖIHÜ transportiert wird, fällt zwingend in dessen Anwendungsbereich. Nach der Definition von Art. I Nr. 5 ÖIHÜ sind ausdrücklich nur beständige Kohlenwasserstoffmineralöle erfasst⁴⁵. Als Beispiele für diese Gruppe werden Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl aufgeführt. Neben diesen ausdrücklich genannten werden allerdings auch Bitumen und Zwischenprodukte der Raffination wie der sogenannten Cracking-Feed-Stock zu den beständigen Ölen gezählt⁴⁶. Ausgeschlossen vom Anwendungsbereich des Über-

⁴¹ Siehe auch Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 43.

⁴² Art. I Nr. 8 ÖIHÜ.

⁴³ So auch Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-19, S. 199; Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 43.

⁴⁴ Die „Prestige“ war ein 26 Jahre altes Einhüllen-Öltankschiff, das unter der Flagge der Bahamas fuhr und 77.000 Tonnen schweres Heizöl an Bord hatte. Am 13.11.2002 geriet die „Prestige“ vor der Küste Galiciens in Seenot und sank schließlich am 19.11.2002 ca. 130 Seemeilen vor der spanischen Küste mit dem größten Teil seiner Ladung. Zum Unfall der „Prestige“ siehe z.B. Höges/ Jäger/ Zuber, *Der Spiegel* v. 16.12.2002, S. 156 ff. und die Mitteilung der Europäischen Kommission nach dem Untergang der „Prestige“, KOM (2002), 681 endg., S. 4.

⁴⁵ Im Gegensatz dazu war neben der Gruppe der Kohlenwasserstoffmineralöle vom ÖIHÜ 69 auch Walfischtran als schweres Fischöl erfasst. Diese als Zugeständnis an Japan gemachte Erweiterung wurde mit den Protokollen von 1992 jedoch aus dem Anwendungsbereich ausgenommen; siehe Herber, *SeehandelsR*, § 22 VI 2 b bb, S. 192; Wilkens, S. 180; Mensah, *FS Herber* (1999), S. 401 (431), Fn. 68.

⁴⁶ Edye, S. 17 f.; Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-13, S. 197.

einkommens sind hingegen alle nichtbeständigen Öle. Hierzu gehören vor allem Benzin, Kerosin und leichtes Dieselöl⁴⁷.

Problematisch kann im Einzelfall die Abgrenzung zwischen beständigen und unbeständigen Ölen sein. Dies ist umso bedeutungsvoller, da die Unterscheidung nicht erst im Unglücksfall relevant wird, sondern schon im Vorfeld berücksichtigt werden muss. Da der Transport von beständigen Ölen durch die Anwendung des Haftungsübereinkommens eine Versicherungspflicht des Schiffseigentümers auslöst⁴⁸, ist es bei Transport von Öl stets von Bedeutung, ob es sich um beständige – und damit die Versicherungspflicht des ÖIHÜ nicht auslösende – oder unbeständige – und damit die Versicherungspflicht des ÖIHÜ nicht auslösende – Öle handelt. Schon deshalb ist es nicht möglich nur darauf abzustellen, ob tatsächlich ein Verschmutzungsschaden eingetreten ist⁴⁹. Vielmehr muss das Übereinkommen anhand seines Zweckes, eine Haftung für Verschmutzungsschäden zu schaffen, und anhand der genannten Beispiele dahingehend ausgelegt werden, dass maßgeblich auf die Gefahr einer Verschmutzung durch den in Frage stehenden Stoff abgestellt wird⁵⁰. Nur wenn die Gefahr besteht, dass von dem entsprechenden Öl eine den aufgezählten Ölen gleichwertige Verschmutzung ausgeht, wird man es als beständiges Öl i.S.d. ÖIHÜ ansehen können⁵¹.

Eine weitere Orientierung, die in der Praxis hilfreich, juristisch aber nicht verbindlich ist, gibt der „Non-Technical Guide to the Nature and Definition of Persistent Oil“ des IOPC Fonds⁵². Danach richtet sich die Beständigkeit vor allem danach, zu welchem Anteil und in welcher Zeit das Öl sich verflüchtigen würde⁵³.

Zu einer verbindlichen Definition oder gar einer Auflistung der beständigen Öle ist es bisher nicht gekommen. Dies schien den Delegationen der Konferenzen stets eine praktisch nicht realisierbare Forderung zu sein⁵⁴. Auch zu einer Lösung des Problems durch die Aufnahme der nichtbeständigen Öle in den Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens, wie es nach den Beratungen zum Haftungsübereinkommen 1969 auch in den Beratungen zu den Protokollen 1984 und 1992 wieder erwogen wurde⁵⁵, kam es nicht. Nach Ansicht der Mehrheit der Delegationen konnte eine wirkliche Verschmutzungsgefahr nur von beständigem Öl ausgehen. Die Beschaffenheit von nichtbeständigem Öl hielt man hingegen nicht im ausreichenden Maße für gefährlich⁵⁶. So bleibt für Verschmutzungsschäden

⁴⁷ Wilkens, S. 180; Edye, S. 18; Mensah, FS Herber (1999), S. 401 (431); Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 2.

⁴⁸ Siehe unten 6, S. 42 f.

⁴⁹ Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-12, S. 196 f.; Edye, S. 17.

⁵⁰ Edye, S. 17.

⁵¹ Edye, S. 17.

⁵² Anhang zu IOPCF Dokument Fund/A.4/11 v. 15.7.1981.

⁵³ A.a.O., S. 15 ff.; hierzu Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-12, S. 197; de la Rue/ Anderson, S. 86.

⁵⁴ Siehe Edye, S. 16 f.

⁵⁵ Siehe Edye, S. 16 f.

⁵⁶ Siehe Wu, Pollution from the Carriage of Oil by Sea, S. 40; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b bb, S. 192.

durch nichtbeständige Öle weiterhin allenfalls das nationale Recht ausschlaggebend⁵⁷.

b. Räumlicher Anwendungsbereich

In seiner räumlichen Ausdehnung erstreckt sich das Übereinkommen auf alle Verschmutzungsschäden, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates einschließlich seines Küstenmeeres verursacht worden sind⁵⁸. Darüber hinaus sind seit dem Protokoll von 1992 auch Schäden in der ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaats oder, falls eine solche nicht existiert, in einem der ausschließlichen Wirtschaftszone äquivalenten Gebiet des Vertragsstaats erfasst⁵⁹.

Der Begriff der Verursachung in Art. II ÖIHÜ zielt auf den Schaden, nicht etwa auf die Verschmutzung ab. Maßgebend für die Bestimmung des Anwendungsbereichs ist damit nur der Ort, an dem der Schaden selbst eingetreten ist. Wo das Öl ausgetreten ist, spielt dagegen keine Rolle⁶⁰.

Im Gegensatz zum sonst im Seerecht häufig anwendbaren Flaggenprinzip⁶¹ geht das Ölhaftungsübereinkommen alleine vom Territorialitätsprinzip aus⁶². Alle Verschmutzungsschäden, die in dem definierten Gebiet auftreten, werden von ihm erfasst. Das Haftungsübereinkommen gilt damit auch gegenüber Schiffen aus Nichtvertragsstaaten⁶³. Alle anderen Faktoren, wie z.B. die Staatsflagge des Schiffes, die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz des Eigentümers haben für die Bestimmung des räumlichen Anwendungsbereichs keine Bedeutung⁶⁴. Dies bewirkt vor allem, dass eine Umgehung der Haftungsvorschriften durch die Registrierung

⁵⁷ Edye, S. 16 f.

⁵⁸ Art. II lit. a i ÖIHÜ.

⁵⁹ Art. II lit. a ii ÖIHÜ; die Erweiterung wurde erst durch das Prot. 92 neu eingefügt, da die ausschließliche Wirtschaftszone erst nach Verabschiedung des ÖIHÜ 69 durch das SRÜ von 1982 geschaffen wurde, siehe Rabe, SeehandelsR, § 485, Rn. 87; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b cc, S. 192.

⁶⁰ Klumb, S. 193.

⁶¹ Siehe hierzu Wilkens, S. 182.

⁶² Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-34, S. 204; Herber, RabelsZ 34 (1970), 223 (237); Looks/ Sinkus, TranspR 1994, 263 (264).

⁶³ Zumindest faktisch, da auch Schiffe aus Nichtvertragsstaaten nach Art. VII Abs. 11 ÖIHÜ der Versicherungspflicht unterfallen, siehe Staudinger/ von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 236; Bremer, S. 163; Wilkens, S. 181 f.; Edye, S. 15 f.; Wolfrum/ Langenfeld, S. 12; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 2; auch Rabe, SeehandelsR, § 485, Rn. 87; Beckert/ Breuer, Rn. 1689; Puttfarken, SeehandelsR, Rn. 793; a.A. anscheinend Kreuzer, in: Münchener Kommentar zum BGB, Art. 38 EGBGB a.F. Rn. 175, der – allerdings obiter dictum – nur „Seefahrzeuge der Vertragsstaaten“ erwähnt.

⁶⁴ Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-34, S. 204; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 2; Wilkens, S. 181; Edye, S. 15 f.

in einem sogenannten „Billigflaggen-Staat“⁶⁵, der nicht Vertragsstaat des Übereinkommens ist, ausgeschlossen ist.

Die alleinige Anlehnung an das Territorialitätsprinzip findet in Deutschland noch Verstärkung darin, dass das Haftungsübereinkommen nicht nur für Fälle mit Auslandsberührung, d.h. z.B. bei der Beteiligung eines ausländischen Schiffes, sondern auch für rein innerdeutsche Fälle gilt⁶⁶. Ein Verschmutzungsschaden eines deutschen Schiffes im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik fällt damit auch unter den Anwendungsbereich des ÖIHÜ.

Außerhalb der in Art. II ÖIHÜ bestimmten Gebiete können die Haftungsregeln jedoch keine Anwendung finden. Schäden, die z.B. in der Antarktis oder der Hohen See eintreten, können nicht über das Ölhaftungsübereinkommen geltend gemacht werden⁶⁷. Eine Ausnahme gilt lediglich für das Ergreifen von Schutzmaßnahmen. Durch die Einführung des Art. II lit. b ÖIHÜ⁶⁸ wurde klargestellt, dass die Aufwendungen für Schutzmaßnahmen unabhängig davon ersetzt werden, wo sie getroffen worden sind. Sie werden deshalb auch ersetzt, wenn sie außerhalb des räumlichen Anwendungsbereichs des ÖIHÜ vorgenommen worden sind, um Schäden innerhalb dessen räumlichen Anwendungsbereichs zu verhindern⁶⁹.

c. Zeitlicher Anwendungsbereich

Der zeitliche Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens ist nicht ausdrücklich definiert. Allerdings gibt es einige Stellen im Übereinkommen, aus denen man Rückschlüsse darauf ziehen könnte. Zunächst stellt das Übereinkommen bei der Definition des Schiffsbegriffs in Art. 1 Nr. 1 auf den Vorgang der Beförderung ab. Eine genauere Festlegung darauf, wann die Beförderung anfängt oder aufhört, findet sich aber nicht. Problematisch kann dies vor allem dann werden, wenn während des Lade- oder Löschvorgangs ein Verschmutzungsschaden verur-

⁶⁵ Zur Billigflaggenproblematik siehe die Beiträge von Drobnig, Basedow und Wolfrum in Drobnig/ Basedow/ Wolfrum, *Recht der Flagge und „Billige Flaggen“ – Neuere Entwicklungen im Internationalen Privatrecht und Völkerrecht*.

⁶⁶ Die Erweiterung auf innerdeutsche Tatbestände wurde zunächst durch das Vertragsgesetz v. 18.3.1975 (BGBl. 1975 II, 301) vorgenommen. Allerdings wurde das Vertragsgesetz zwischenzeitlich durch das ÖISG wieder aufgehoben und an seiner Stelle eine Verweisung in § 1 ÖISG auf die Übereinkommen gesetzt. Da diese als rein deklaratorisch angesehen wird, erschließt sich die Anwendung auf innerdeutsche Tatbestände nunmehr erst über den Anwendungsbereich des Übereinkommens selbst, siehe Rabe, *SeehandelsR*, § 485, Rn. 87; Herber, *SeehandelsR*, § 22 VI 2 b aa, S. 191 und gg, S. 195; Edye, S. 15 f.

⁶⁷ Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 60; Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 44; Wilkens, S. 203 f.; Klumb, S. 193 f.; auch Staudinger/ von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 236 a.E.; de la Rue/ Anderson, S. 76 f.; Arzt/ Jürgens, *KJ* 1993, 146 (155).

⁶⁸ Diese Vorschrift wurde erst durch das ÖIHÜ ÄndProt. 92 eingefügt. Im Rahmen des ÖIHÜ 69 war diese Frage noch offen und streitig, siehe Herber, *SeehandelsR*, § 22 VI 2 b cc, S. 192 f.

⁶⁹ Herber, *SeehandelsR*, § 22 VI 2 b cc, S. 192.

sacht wird. Zählt der Lade- bzw. Löschvorgang bereits zur Beförderung⁷⁰ oder ist er der eigentlichen Beförderung vorgeschaltet und fällt damit aus dem Anwendungsbereich des Haftungsübereinkommens heraus?

Ausgehend von der haftungsbegründenden Norm des Art. III Abs. 1 ÖIHÜ, haftet der Eigentümer „für alle Verschmutzungsschäden, die infolge des Ereignisses durch das Schiff verursacht wurden“. Der Schaden muss also „durch das Schiff“ verursacht worden sein. Dies könnte bedeuten, dass das Übereinkommen erst greifen soll, wenn das Öl tatsächlich an Bord des Schiffes ist. In diese Richtung weist auch die Definition des Verschmutzungsschadens (Art. I Nr. 6 ÖIHÜ) selbst. Danach sind Verschmutzungsschäden Verluste oder Schäden, die auf einer Verunreinigung beruhen, die durch „aus dem Schiff“ ausgetretenes Öl verursacht wurde. Der Wortlaut des Übereinkommens scheint also darauf hinzudeuten, dass das Öl bereits an Bord des Schiffes sein muss, wodurch der Lade- und Löschvorgang – jedenfalls für solche Schäden, die durch Lade- oder Löscheinrichtungen verursacht werden – nicht in den Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens fallen würden⁷¹.

Allerdings kann man die Formulierung „aus dem Schiff“ auch anders verstehen, als in der eben dargestellten engen Weise. *Herber* schlägt vor, sich an der Rechtsprechung zum WHG⁷² zu orientieren. Erfasst wäre der Lade- oder Löschvorgang danach, wenn das verursachende Leck im Schiff oder einer schiffsseitig gestellten Installation ist, nicht aber, wenn das Leck in einer Ladeeinrichtung aufgetreten ist, die nicht zum Schiff gehört⁷³. Zum gleichen Ergebnis kommt auch *Edye*, der danach unterscheidet, in wessen Verantwortungsbereich die Fehlerquelle liegt⁷⁴. Beim Löschvorgang seien noch alle Schäden erfasst, die auf Mängeln an den Löschvorrichtungen des Reeders beruhen und damit seinem Verantwortungsbereich unterliegen. Gleiches gilt für den Ladevorgang, obwohl das Öl streng genommen noch nicht im Schiff ist und deshalb auch nicht „aus dem Schiff“ austreten kann. Hier sei aber eine teleologische Reduktion erforderlich, insofern der Fehler wieder im Verantwortungsbereich des Reeders liegt.

Die Einbeziehung des Lade- und Löschvorgangs unter der Bedingung, dass es sich wenigstens um schiffsseitig gestellte Installationen handelt, ist eine einleuchtende Interpretation des Übereinkommens. Der Grundgedanke des ÖIHÜ 69 war es, dem Schiffseigner anstelle der Ladung die primäre Verantwortung aufzuerlegen, da er derjenige war, der die Kontrolle über das Schiff und dessen Installatio-

⁷⁰ Diese Variante wurde für das CRTD und das HNS-Übk. gewählt, wo der Lade- und Entladevorgang durch Art. 3 Abs. 3 bzw. Art. 1 Nr. 9 ausdrücklich in die Haftung des Beförderers mit einbezogen ist.

⁷¹ Diese Ansicht scheinen *Abecassis/ Jarashow*, Section 3, 10-14, S. 198 zu sein, obwohl sie an anderer Stelle (Section 3, 10-07, S. 195) formulieren, dass unter den Schiffsbegriff Schiffe „probably from the commencement of loading to completion of final discharge“ fallen.

⁷² Vgl. BGHZ 76, 35 (40).

⁷³ *Herber*, SeehandelsR, § 22 VI 2 b cc, S. 193.

⁷⁴ Zum Folgenden siehe *Edye*, S. 21 f.

nen hatte⁷⁵. Er sollte also verantwortlich für die Verhinderung von Schäden sein und musste dementsprechend eintreten, wenn trotzdem ein Schaden entstand. Im Übrigen zeigen auch die Texte des CRTD⁷⁶ und des HNS-Übereinkommens⁷⁷, dass unter den Begriff der Beförderung durchaus auch der Lade- und Löschvorgang fallen kann⁷⁸. Dies sollte auch für den zeitlichen Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens gelten, insofern es sich um eine Fehlerquelle im Verantwortungsbereich des Eigentümers handelt.

2. Haftungsbegründung

Die Begründung der Haftung richtet sich nach Art. III Abs. 1 ÖIHÜ. Der Eigentümer haftet danach im Rahmen einer Gefährdungshaftung für alle Verschmutzungsschäden, die infolge des in Art. I Abs. 8 ÖIHÜ definierten Ereignisses durch das Schiff verursacht wurden. Ein Verschulden ist nicht erforderlich. Die Haftung knüpft unmittelbar an die Gefährlichkeit des Unternehmens – also die Beförderung von Öl auf See – an⁷⁹.

Maßgebend für die Haftungsbegründung ist deshalb, ob ein Ereignis in Sinne des Ölhaftungsübereinkommens stattgefunden hat. Nach der Definition des Art. I Nr. 8 ÖIHÜ versteht das Übereinkommen hierunter

„einen Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Verschmutzungsschäden verursachen oder eine schwere unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung solcher Schäden darstellen“.

Grundsätzlich scheint nach dem deutschen Wortlaut also jeder Vorfall erfasst zu sein, durch den ein Verschmutzungsschaden verursacht wird. Dies würde Schäden durch Unfälle ebenso erfassen wie vorsätzlich herbeigeführte Schäden, z.B. durch Tankwaschungen⁸⁰. Aufgrund des englischen Wortlauts, der statt von einem „Ereignis“ von „incident“ spricht, wurden im Rahmen des ÖIHÜ 69 an diesem umfassenden Verständnis aber Zweifel laut.

Einige Stimmen in der Literatur distanzieren sich von dem weiten Verständnis und wollten das Übereinkommen ausschließlich auf Vorfälle anwenden, die Folge einer unfallbedingten Verschmutzung waren⁸¹. Verunreinigungen, die durch andere Ursachen hervorgerufen wurden, wie z.B. durch das absichtliche Einleiten von Ölrückständen oder das Auswaschen der Tanks, sollten dagegen nicht zu den von Art. I Nr. 8 ÖIHÜ erfassten Ereignissen zählen. Auf den Wortlaut allein wird sich

⁷⁵ Siehe Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 61.

⁷⁶ Art. 3 Abs. 3 CRTD, s.o. Fn. 70.

⁷⁷ Art. 1 Nr. 9 HNS-Übk., s.o. Fn. 70.

⁷⁸ Nach Edye, S. 21, lässt sich sogar schon aus dem allgemeinen Sprachgebrauch schließen, dass die Beförderung auch den Lade- und Löschvorgang erfasst.

⁷⁹ Siehe Wilkens, S. 184.

⁸⁰ So die überwiegende Ansicht, z.B. Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-14, S. 198; de la Motte, S. 227; Edye, S. 18 f. m.w.N.; Renger, TranspR 1993, 132 (133); Wolfrum/Langenfeld, S. 10.

⁸¹ So z.B. Schaps/ Abraham, Band I, Anh II § 485, Bem. zu Art. III Abs. 1 ÖIHÜ; Klumb, S. 195 f.; Lucchini, JDI 1970, 795 (815).

diese Sichtweise aber kaum stützen lassen, wie *Klumb* trotz gegenteiliger Ansicht eingesteht⁸², da dieser zumindest so offen formuliert ist, dass er beide Möglichkeiten erfassen könnte⁸³. Die Begründung dieser Ansicht fußt auf dem Willen der Vertragsstaaten, die sich auf der diplomatischen Konferenz – zumindest ausdrücklich – nur auf die Haftung für Unfälle geeinigt hätten⁸⁴. Allerdings würde diese Sichtweise dem Sinn des Haftungsübereinkommens als Sonderrecht für Ölverschmutzungen widersprechen und zu einem Wertungswiderspruch mit der allgemeinen Haftungsbeschränkung des HBÜ⁸⁵ führen. Ziel der Sonderregelung war es auch, für den schadensträchtigeren Bereich der Ölverschmutzungen höhere Haftungsgrenzen zu schaffen, als sie nach den allgemeinen Haftungsbeschränkungsregeln bestanden⁸⁶. Beschränkte man die Anwendung des Ölhaftungsübereinkommens aber auf unfallbedingte Verschmutzungen, führte dies zu einer Privilegierung des Eigentümers bei allen Verschmutzungen, die nicht durch Unfälle verursacht wurden. Die Folge wäre, dass ein vorsätzlicher Schädiger, der bewusst z.B. durch eine illegale Tankreinigung einen Verschmutzungsschaden hervorruft, besser stehen würde als derjenige, der nur durch einen – möglicherweise sogar unverschuldet herbeigeführten – Unfall einen Schaden verursacht hat⁸⁷.

Im Ergebnis muss die Definition des Ereignisses in Art. I Nr. 8 ÖIHÜ also weit genug verstanden werden, um auch Vorfälle mit einzubeziehen, die nicht durch einen Unfall verursacht worden sind. Diese Sichtweise lässt sich nach der Revision des Übereinkommens für das ÖIHÜ 92 noch dadurch bestärken, dass das Übereinkommen auf Ballastfahrten erweitert wurde. Diese Erweiterung kann kaum etwas anderes bezweckt haben, als auch die illegale Tankreinigung in den Anwendungsbereich des ÖIHÜ einzubeziehen⁸⁸. Spätestens damit ist deutlich geworden, dass sich das Übereinkommen auch auf Verschmutzungsschäden erstrecken soll, die während des üblichen Betriebs des Schiffes entstehen. Ein Unfall ist nicht erforderlich.

3. Haftungsausschluss

Von der Last der Gefährdungshaftung wird der Eigentümer des Schiffes nur dann befreit, wenn einer der Ausnahmetatbestände des Art. III Abs. 2 ÖIHÜ gegeben ist. Danach ist die Haftung des Eigentümers in drei Fällen ausgeschlossen. Erstens, wenn der Schaden durch Kriegshandlungen, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder durch ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares

⁸² Klumb, S. 195.

⁸³ So auch Wilkens, S. 180.

⁸⁴ Siehe Klumb, S. 195 f.; Wilkens, S. 180 f.

⁸⁵ Londoner Übereinkommen vom 19.11.1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (HBÜ), BGBl. 1986 II, 786.

⁸⁶ Siehe Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b aa, S. 191.

⁸⁷ Ebenso Edye, S. 18 f., Fn. 49.

⁸⁸ Siehe de la Motte, S. 227 f., Fn. 1407; Wolfrum/ Langenfeld, S. 10; Renger, TranspR 1993, 132 (133).

Naturereignis entstanden ist⁸⁹. Zweitens, wenn der Schaden ausschließlich durch eine Handlung verursacht wurde, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde⁹⁰ und drittens, wenn der Schaden durch die Fahrlässigkeit einer Regierung oder einer anderen Stelle verursacht wurde, die für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlich ist⁹¹. Letzteres zielt vor allem auf Unfälle ab, die durch unrichtige Seekarten verursacht werden.

4. Haftungsbegrenzung

a. Die grundsätzliche Möglichkeit der Haftungsbegrenzung

Als Gegenstück zu der weitreichenden Gefährdungshaftung des Eigentümers hat dieser die Möglichkeit, seine Haftung auf einen Höchstbetrag zu begrenzen. Nach der Systematik des ÖIHÜ haftet der Eigentümer theoretisch zunächst unbeschränkt. Er kann seine Haftung aber beschränken, indem er gem. Art. V Abs. 3 einen Fonds in Höhe des Gesamtbetrages seiner Haftung errichtet⁹². Die Vorschrift bestimmt, dass der Fonds „entweder durch die Hinterlegung des Betrags oder durch Vorlage einer Bankgarantie oder einer anderen nach den Rechtsvorschriften des Vertragsstaats, in dem der Fonds errichtet wird, zulässigen und von dem Gericht oder jeder sonstigen zuständigen Stelle für ausreichend erachteten Garantie errichtet werden“ kann. Damit schafft das ÖIHÜ die Situation, dass in einigen Vertragsstaaten die Fonderrichtung lediglich durch eine Garantie möglich ist, während in anderen die gerichtliche Hinterlegung von Geld die einzige Möglichkeit ist⁹³. In beiden Fällen ist damit aber sichergestellt, dass ein Fonds nur bei vorheriger Bereitstellung effektiven Haftungskapitals errichtet werden kann. Eine einredeweise Geltendmachung der Beschränkung ohne Fonderrichtung ist anders als nach allgemeinem Haftungsbeschränkungsrecht⁹⁴ nicht möglich⁹⁵.

Sobald der Fonds nach den Vorschriften des Art. V ÖIHÜ errichtet wurde, können Ansprüche nur noch gegen diesen, jedoch nicht mehr gegen andere Vermögenswerte des Eigentümers geltend gemacht werden⁹⁶. So ist z.B. die Beschlagnahme eines Schiffes nicht mehr zulässig⁹⁷. In der Praxis ist die Beschränkung der Haftung daher die Regel.

Die zentrale Frage der Haftungsbegrenzung ist die Summe, bis zu welcher der Eigentümer haftet. Das Ölhaftungsübereinkommen nimmt hier eine Staffelung

⁸⁹ Art. III Abs. 2 lit. a ÖIHÜ.

⁹⁰ Art. III Abs. 2 lit. b ÖIHÜ.

⁹¹ Art. III Abs. 2 lit. c ÖIHÜ.

⁹² In Deutschland geschieht dies durch die Einleitung eines gerichtlichen Verteilungsverfahrens nach der SVertO (§ 487 e Abs. 1), siehe Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b ee, S. 194.

⁹³ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 108 f.

⁹⁴ Vgl. § 487 e Abs. 2 HGB.

⁹⁵ Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b ee, S. 194.

⁹⁶ Art. VI Abs. 1 lit. a ÖIHÜ.

⁹⁷ Renger, in: Großschäden, S. 151 (155).

nach der Größe des Schiffes vor⁹⁸. Die bisherigen Höchstgrenzen des Haftungsübereinkommens wurden durch eine Resolution der IMO vom 18.10.2000 um ca. 50 % angehoben⁹⁹. Seit dem 1.11.2003 haftet der Eigentümer kleiner Schiffe bis zu einer Größe von 5.000 BRZ bis zu einem Betrag von max. 4,51 Mio. Sonderziehungsrechten (SZR). Für Schiffe über 5.000 BRZ erhöht sich dieser Betrag um 631 SZR pro weitere BRZ, erreicht aber seine absolute Höchstgrenze bei 89,77 Millionen SZR. Rechnerisch ist dieser Höchstbetrag ab Schiffen mit einer Größe von etwas weniger als 140.000 BRZ erreicht.

In der Vergangenheit waren diese Grenzen einer Politik der immer wiederkehrenden Anhebung unterworfen. Das heißt, dass regelmäßig nach Unfällen, welche die Haftungsgrenzen überschritten haben, die Haftungsgrenzen weiter nach oben gesetzt wurden. Der Grund dafür liegt wohl darin, dass schon bei den Beratungen zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 die ersten Haftungsgrenzen weniger unter dem Gesichtspunkt festgelegt wurden, welche Höhe erforderlich und sinnvoll sein würde, sondern anhand der – von Versicherungsseite ermittelten – Kapazität des Versicherungsmarktes festgelegt wurden¹⁰⁰. In der Folge bedurfte es daher stets eines Unglücks, das die bisherigen Grenzen überstieg, und einer anschließenden politischen Diskussion über die unzureichenden bestehenden Haftungsgrenzen, bis diese wieder erhöht wurden¹⁰¹.

Nach den Unfällen der „Nakhodka“¹⁰² 1997 vor Japan und der „Erika“¹⁰³ im Dezember 1999 vor der französischen Küste und der Aufmerksamkeit, die vor allem der Unfall der „Erika“, in den europäischen Medien erzeugt hatte, war wieder eine solche Situation gegeben. Insbesondere auf den Druck Frankreichs hin beschloss der Rechtsausschuss der IMO im Oktober 2000 eine 50-prozentige Erhöhung der Haftungsgrenzen. Wie lange die erneute Erhöhung allerdings Bestand hat, scheint fraglich. Das jüngste Tankerunglück der „Prestige“ vor der nordspanischen Atlantikküste, dessen Schäden sich nach ersten Schätzungen der spanischen Regierung auf mindestens € 3 Milliarden belaufen¹⁰⁴, zeigt wieder einmal, wie weit die Haftungssummen des ÖIHÜ von der tatsächlichen Schadenshöhe entfernt liegen können.

⁹⁸ Siehe Art. V Abs. 1 ÖIHÜ.

⁹⁹ Siehe IMO Dokument vom 17.11.2000, „IMO raises compensation limits for oil pollution disasters“, S. 1. Die bisherige Haftungsgrenze betrug 3 Mio. SRZ für Schiffe bis 5.000 BRZ. Für größere Schiffe erhöhte sich der Betrag pro weitere Bruttoreaumzahl um 420 SRZ und erreichte bei 59,7 Mio. SRZ seine absoluten Höchstgrenze.

¹⁰⁰ Die englischen Versicherer übten hierbei starken Einfluss aus; siehe Herber, RabelsZ 34 (1970), 223 (241).

¹⁰¹ Siehe Renger, in: FS Lorenz (1994), S. 433; siehe auch IOPCF Ann. Rep. 2000, S. 113.

¹⁰² Das genaue Ausmaß der Schäden ist nur schwer zu erfassen. Bis Ende 2001 wurden gegenüber dem IOPC Fonds Forderungen in Höhe von ca. € 300 Mio. geltend gemacht, siehe IOPC Fonds, Ann.Rep. 2001, S. 69.

¹⁰³ Auch hier ist die endgültige Schadenssumme noch nicht feststellbar. Bis zum 21.3.2003 sind dem Fonds aber bereits Klagen in Höhe von ca. € 197 Mio. eingereicht worden, siehe <http://www.iopcfund.org/erika.htm>.

¹⁰⁴ Siehe U. Müller, Die Welt v. 14.12.02, S. 12; Höges/ Jäger/ Zuber, Der Spiegel v. 16.12.2002, S. 158.

Ist die Haftung begrenzt und überschreitet der entstandene Schaden den Höchstbetrag, wird der maximale Haftungsbetrag unter den Geschädigten anteilig verteilt¹⁰⁵. Anders als beim ÖIHÜ 69 steht beim ÖIHÜ 92 ein vereinfachtes Verfahren zur Anhebung der Haftungsgrenzen zur Verfügung. Dadurch können die Vertragsstaaten im Rechtsausschuss der IMO mit Zweidrittelmehrheit die Anhebung der Höchstbeträge beschließen¹⁰⁶. Sofern innerhalb von achtzehn Monaten nicht wenigstens ein Viertel der Staaten der Änderung widersprechen, tritt diese nach weiteren achtzehn Monaten automatisch in Kraft¹⁰⁷.

b. Unbeschränkte Haftung wegen Verlusts des Haftungsbeschränkungsrechtes

Der Eigentümer hat demnach das Recht, durch die Errichtung eines Haftungsfonds nach Art. V ÖIHÜ seine Haftung auf einen bestimmten Betrag zu begrenzen. Art. V Abs. 2 ÖIHÜ sieht allerdings vor, dass der Eigentümer das Recht zur Haftungsbeschränkung verlieren kann und in der Folge einer unbegrenzten Haftung ausgesetzt ist. Hierzu muss der Eigentümer entweder in Schädigungsabsicht oder zumindest leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden¹⁰⁸, gehandelt haben.

Art. V Abs. 2 ÖIHÜ formuliert, dass der Eigentümer nur durch Handlungen, die „von ihm selbst“ begangen wurden, sein Haftungsbeschränkungsrecht verlieren kann. In der Praxis wirft diese Formulierung Fragen auf. Anders als in den Anfängen der Schifffahrt, ist der Eigentümer heutzutage kaum noch der einzelne Kaufmann, der aus seinem Kontor heraus den Einsatz seines Schiffes plant und leitet. Vielmehr sind Eigentümer der Schiffe üblicherweise Gesellschaften. Wesen Verhalten innerhalb der Gesellschaft ist aber maßgebend¹⁰⁹? Nur das der Organe bzw. Gesellschafter oder auch das von leitenden Angestellten? Kann eventuell sogar ein Verhalten des Kapitäns oder anderer „Hilfspersonen“ dem Eigentümer zugerechnet werden? Das Übereinkommen gibt hierzu keine klare Antwort. Auch entsprechende Rechtsprechung zum Ölhaftungsübereinkommen gibt es weder in Deutschland noch in anderen Vertragsstaaten.

Allerdings ist die in Art. V Abs. 2 ÖIHÜ verwendete Formulierung über das Ölhaftungsübereinkommen hinaus auch in anderen Übereinkommen anzutreffen, so z.B. in Art. 4 HBÜ. Die hierzu bestehende Rechtsprechung kann als Orientierung für das Verständnis der ÖIHÜ-Norm verwendet werden¹¹⁰. Danach stellt sich folgendes Bild dar:

¹⁰⁵ Art. V Abs. 4 ÖIHÜ.

¹⁰⁶ Art. 15 ÄndProt. ÖIHÜ 92.

¹⁰⁷ Art. 15 Abs. 7 und 9 ÄndProt. ÖIHÜ 92.

¹⁰⁸ Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b ee, S. 195, bezeichnet diese Formulierung vereinfacht mit dem in der deutschen Rechtsprache wohl eingängigeren Begriff der bewussten groben Fahrlässigkeit.

¹⁰⁹ Umfassend zu dieser Problematik siehe Stachow, S. 224 ff.

¹¹⁰ So auch Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b ee, S. 195; Puttfarcken, SeehandelsR, Rn. 833; ausführlich zur Vergleichbarkeit der Regelungen Stachow, S. 234 f.

Nach englischem Recht ist das Verhalten des „*alter ego*“ der Gesellschaft maßgeblich. Damit sind Verhaltensweisen der Personen erfasst, die tatsächlich die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes innehaben, auch wenn sie keine leitende gesellschaftsrechtliche Position bekleiden. Die Rechtsprechung hat dies im „Lady Gwendolen“-Fall entschieden und später bestätigt¹¹¹. Damit liegt ein „eigenes“ Verschulden der Gesellschaft in drei Fällen vor: bei einem Verschulden der Geschäftsführung (*board of directors*) selbst, bei einem Verschulden des *alter ego*, das nicht der Geschäftsführung angehören muss¹¹², und bei dem Verschulden einer Person oder der Gesellschaft, die der registrierte *ship's manager* ist oder der das gesamte *ship's management* übertragen worden ist¹¹³. Daneben kann auch die Übertragung von Verantwortlichkeit durch die Gesellschaft ein „eigenes“ Verschulden auslösen, wenn sie fehlerhaft war oder aber nach der Übertragung eine ungenügende Beaufsichtigung festzustellen ist¹¹⁴.

Nach deutschem Recht wäre das „persönliche“ Verschulden der Reederei bei juristischen Personen das Verhalten eines vertretungsberechtigten Organs und bei Personengesellschaften das Verhalten eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters¹¹⁵. Hier bereits eine Grenze zu ziehen, würde die Möglichkeit der Haftungsdurchbrechung sehr einengen. Entsprechend wird vorgeschlagen, die Verantwortlichkeit im Rahmen einer Organhaftung auszuweiten. Danach sollen die Person auf deren Verschulden es ankommt, durch eine entsprechende Anwendung von § 31 BGB zu bestimmen sein¹¹⁶. Ferner soll auch derjenige, der nach § 30 BGB als besonderer Vertreter für gewisse Geschäfte bestellt ist, in den Kreis der Personen einzubeziehen sein, durch welche die Gesellschaft handelt¹¹⁷. Die Rechtsprechung lässt es hierbei genügen, dass unabhängig von einer satzungsmäßigen Bestellung oder rechtsgeschäftlichen Vertretungsmacht „dem Vertreter durch allgemeine Betriebsregel und Handhabung bedeutsame wesensmäßige Funktionen der juristischen Person zur selbständigen eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind, dass er also die juristische Person auf diese Weise repräsentiert“¹¹⁸.

Welche Personen im Einzelnen unter den so zu bestimmenden Kreis zu fassen sind, lässt sich abstrakt allerdings schwer sagen. Die Frage ist stets anhand der o-

¹¹¹ In *The Lady Gwendolen* (1965) 1 Lloyd's Rep. 335, C.A. wurde der für die Verkehrsabteilung des Reeders, ein Brauerreibetrieb, verantwortliche Direktor als *alter ego* der Reederei angesehen, obwohl dieser nicht *Member of the board* war und den Einsatz der Schiffe auf einen *Marine Superintendent* delegiert hatte; bestätigt wurde diese Rechtsprechung u.a. in *The Marion* (1984) 2 Lloyd's Rep. 1 H.L.; zur englischen Rechtslage siehe ferner de la Rue/ Anderson, S. 103 ff. und Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 165 ff.

¹¹² *The Lady Gwendolen* (1965) 1 Lloyd's Rep. 335, C.A.

¹¹³ Siehe *The Marion* (1984) 2 Lloyd's Rep. 1 H.L.

¹¹⁴ Grime, S. 107 f.

¹¹⁵ § 487 d HGB.

¹¹⁶ So Rabe, *SeehandelsR*, LondonHBÜ 1976, Art. 4, Rn. 7 m.w.N.; Schaps/ Abraham, Band I, § 486 Rn. 17; Stachow, S. 232 ff., 235.

¹¹⁷ Rabe, *SeehandelsR*, LondonHBÜ 1976, Art. 4, Rn. 7; Puttfarken, *SeehandelsR*, Rn. 833.

¹¹⁸ BGH NJW 1968, 391 (391 f.).

bigen Kriterien im Einzelfall zu beurteilen. In Bezug auf die Schiffsführung an Board scheint aber Zurückhaltung geboten. Insbesondere ist fraglich, ob ein Verschulden des Kapitäns dem Eigentümer als eigenes zuzurechnen ist. Die englische Rechtsprechung steht überwiegend auf dem Standpunkt, dass ein Verschulden des Kapitäns nicht zuzurechnen ist¹¹⁹. In der deutschen Rechtsprechung finden sich keine entsprechenden Entscheidungen. Die Literatur spricht sich, soweit das Thema aufgegriffen wird, ebenfalls gegen eine Zurechnung aus¹²⁰. Das Gleiche gilt auch für das Verhalten anderer „Hilfspersonen“, etwa Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen¹²¹. Dem ist mit Blick auf den ausdrücklichen Wortlaut der Norm zuzustimmen.

Zu einer erleichterten Haftungsdurchbrechung kann es seit Geltung des ISM-Codes kommen¹²². Der ISM-Beauftragte ist zwar nicht als Repräsentant im Sinne der o.g. Rechtsprechung anzusehen, er muss aber das Ergebnis der nach dem ISM-Code regelmäßig durchzuführenden Sicherheitsüberprüfungen dem Reeder mitteilen. Bleibt der Reeder bei negativen Ergebnissen untätig, liegt die Annahme eines eigenen Verschuldens des Eigentümers nahe, da die tatsächliche Vermutung dafür spricht, dass der Reeder von etwa bestehenden Sicherheitsmängeln Kenntnis hatte¹²³. Dennoch wird in derartigen Fällen eine Durchbrechung der Haftung die Ausnahme sein, da daraus nicht gleichzeitig geschlossen werden kann, dass das Bewusstsein hieraus könne ein Schaden resultieren, vorgelegen hat¹²⁴.

Auch über die eben erörterten Fälle, gelingt die Haftungsdurchbrechung. In der Praxis wegen ihrer engen Grenzen und der Beweislast, die auf den Geschädigten fällt¹²⁵, in der Regel jedoch nicht, so dass die Haftung überwiegend auf die dargestellten Höchstbeträge begrenzt bleibt¹²⁶.

5. Inhalt und Wirkung der Haftung

a. Haftungskanalisation auf den Eigentümer

Wie bereits erwähnt wurde, ist der Anspruchsgegner für die Haftung nach dem Ölhaftungsübereinkommen der Eigentümer des Schiffes, welches den Schaden

¹¹⁹ Vgl. *The Lady Gwendolen* (1965) 1 Lloyd's Rep. 335 C.A.; *The England* (1973) 1 Lloyd's Rep. 373 C.A.; *The Marion* (1984) 2 Lloyd's Rep. 1 H.L.

¹²⁰ So Rabe, SeehandelsR, LondonHBÜ 1976, Art. 4, Rn. 2; Schaps/ Abraham, Band I, § 486 Rn. 16; Stachow, S. 236.

¹²¹ Rabe, SeehandelsR, LondonHBÜ 1976, Art. 4, Rn. 2; Schaps/ Abraham, Band I, § 486 Rn. 16; Stachow, S. 225; Grime, S. 105.

¹²² Für Öltankschiffe ist der ISM-Code bereits seit dem 1.7.1998 verbindlich.

¹²³ So auch de la Motte, S. 303 f.; Rabe, SeehandelsR, LondonHBÜ 1976, Art. 4, Rn. 2, 7; wohl auch Griggs/ Williams, S. 28.

¹²⁴ Ebenso de la Motte, S. 308; Rabe, SeehandelsR, LondonHBÜ 1976, Art. 4, Rn. 7.

¹²⁵ Art. V Abs. 2 ÖIHÜ; siehe auch Little/ Hamilton, Lloyd's MCLQ 1997, 391 (399); Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 166.

¹²⁶ Siehe Gauci, RECIEL 1999, 29 (30), der schreibt, dass die Haftungsdurchbrechung je nach Auslegung der nationalen Gerichte im besten Fall äußerst schwierig und im schlechtesten Fall schlicht unmöglich sei.

verursacht hat¹²⁷. Nach Art. I Nr. 3 ÖIHÜ ist Eigentümer im Sinne des ÖIHÜ die Person, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist oder falls keine Eintragung vorliegt, derjenige, dem das Schiff gehört. Es haftet also nur der sachenrechtliche Eigentümer, nicht aber der Reeder als solches oder der Ausrüster oder Charterer¹²⁸.

Gleichzeitig mit der Belastung des Schiffseigentümers als Haftungsgegner des ÖIHÜ sperrt Art. III Abs. 4 ÖIHÜ die Geltendmachung von Ansprüchen gegen eine Vielzahl weiterer Transportbeteiligter. Ansprüche gegen Bedienstete oder Beauftragte des Eigentümers, Besatzungsmitglieder, Lotsen, vor allem aber gegen Charterer, Ausrüster, Betreiber und Berger sind grundsätzlich sowohl nach den Regeln des Ölhaftungsübereinkommens als auch nach anderen Regeln ausgeschlossen¹²⁹. Lediglich wenn sie die Schäden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass solche Schäden eintreten können, verursacht haben, können auch gegen diese Personen Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden¹³⁰. Voraussetzung ist aber, dass das nationale Recht oder andere Übereinkommen eine entsprechende Rechtsgrundlage bereithält. Das ÖIHÜ selbst hält auch bei schuldhafter Verursachung keine Anspruchsgrundlage gegen diese Personen bereit.

Ansprüche gegen andere als die in Art. III Abs. 4 ÖIHÜ genannten Personen, z.B. Klassifikationsgesellschaften oder den Eigentümer des Öls, sind hingegen weiterhin zulässig, sofern entsprechende internationale, regionale aber auch nationale Regelungen dies vorsehen¹³¹. Im Ergebnis führt das Haftungsübereinkommen damit zu einer beschränkten Kanalisierung der Haftung auf den Eigentümer des Schiffes. Der Zweck dieser Kanalisierung liegt freilich nicht vordergründig in einer Privilegierung dieser Personen gegenüber dem Eigentümer. Vielmehr sollen die Geschädigten durch die Kanalisierung auf eine leicht zu ermittelnde Person ihre Forderungen möglichst einfach durchsetzen können¹³². Dies stellt auch Art. III Abs. 5 klar, indem er ausdrücklich hervorhebt, dass eventuelle Rückgriffsrechte des Eigentümers gegen Dritte durch die Kanalisierung nicht beeinträchtigt werden.

¹²⁷ Art. III Abs. 1 ÖIHÜ.

¹²⁸ Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b bb, S. 192; Schaps/ Abraham, Band I, Anh II § 485, Bem. zu Art. I Nr. 3 ÖIHÜ, siehe hierzu auch den Ausschluss in Art. III Abs. 4 ÖIHÜ. Etwas anderes gilt nur für Schiffe, die einem Staat gehören und von einer Gesellschaft betrieben werden, die in dem betreffenden Staat als Ausrüster oder Reeder des Schiffes eingetragen ist. In diesem Fall ist die Gesellschaft, obwohl sie formal nur als Reeder oder Ausrüster gilt, trotzdem Eigentümer i.S.d. Ölhaftungsübereinkommens, siehe Art. I Nr. 3 S. 2.

¹²⁹ Art. III Abs. 4 S. 2 lit. a - f ÖIHÜ 92. Nach dem ÖIHÜ 69 galt dieses Privileg nur für die Bediensteten und Beauftragten des Eigentümers. Dies wurde aber im ÖIHÜ 92 geändert, da es als unbillig empfunden wurde, dass z.B. Charterer und Berger in Fällen, in denen der Eigentümer seine Haftung nach dem ÖIHÜ beschränken konnte, nach allgemeinen Haftungsregeln über dieses Maß hinaus haften mussten – so geschehen im Falle des Tankers „Tanio“, siehe Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b aa, S. 192.

¹³⁰ Art. III Abs. 4 a.E.

¹³¹ Siehe Brans, Int. Law Forum 2000, 67 (68).

¹³² Siehe Mensah, FS Herber (1999), S. 401 (421).

b. Ausschließliche Wirkung der Haftung

Gleichzeitig entfaltet die Haftung gegenüber dem Eigentümer eine ausschließliche Wirkung. Nach Art. III Abs. 4 S. 1 ÖIHÜ können Ansprüche gegen den Eigentümer wegen Verschmutzungsschäden nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden. Alle anderen Haftungsvorschriften, insbesondere nach innerstaatlichem Recht, sind nicht anwendbar. Im Rahmen des materiellen deutschen Rechts ist damit vor allem ein Rückgriff auf § 823 BGB und § 22 WHG ausgeschlossen¹³³. Der Grund für die ausschließliche Wirkung liegt auf der Hand: nur wenn neben den Regeln des Ölhaftungsübereinkommens keine anderen, eventuell weitergehenden Regelungen, anwendbar sind, kann die zentrale Haftungsbeschränkung des Übereinkommens ihre Wirkung entfalten¹³⁴. Die ausschließliche Wirkung des Übereinkommens greift allerdings nur, soweit es sich um Ansprüche „wegen Verschmutzungsschäden“ handelt¹³⁵. Andere Ansprüche fallen nicht in den Anwendungsbereich des ÖIHÜ und können deshalb nach allgemeinen, z.B. regionalen oder nationalen Regelungen geltend gemacht werden¹³⁶. Daraus ergibt sich auch, dass solche Ansprüche nicht nur gegen den Eigentümer sondern auch gegen andere Personen geltend gemacht werden können. Wenn es sich um Ansprüche handelt, die dem ÖIHÜ nicht unterliegen, kann auch dessen Kanalisierungswirkung nicht greifen¹³⁷.

Aufgrund der fast weltweiten Abdeckung durch das Übereinkommen¹³⁸, besteht ein effektives Netz, das Klagen für Tankerunfälle ausschließlich im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens zulässt. Lediglich eine nennenswerte Seehandelsnation ist nicht in dieses System integriert: die USA. Dort bleiben Klagen auf Grundlage des später darzustellenden US Oil Pollution Act jedenfalls aus amerikanischer Sichtweise möglich¹³⁹. Ob auf diese Weise gewonnene Ansprüche in einem Vertragsstaat schließlich durchgesetzt werden können, bleibt allerdings eine Frage der jeweils geltenden Anerkennungs- und Vollstreckungsregeln.

¹³³ Siehe Denkschrift zum ÖIHÜ 69, BTDrucks. 7/2299, S. 61; Rabe, SeehandelsR, § 485, Rn. 87; Schaps/ Abraham, Band I, Anh II § 485, Bem. zu Art. III Abs. 4 ÖIHÜ; Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-22, S. 200.

¹³⁴ Siehe Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b aa, S. 191; de la Rue/ Anderson, S. 96 f.

¹³⁵ Art. III Abs. 4 S. 1 ÖIHÜ.

¹³⁶ De la Rue/ Anderson, S. 96, 99; Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-23, S. 200 f.; Edye, S. 14.

¹³⁷ Siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 4.

¹³⁸ Siehe oben I, S. 5, Fn. 18.

¹³⁹ So ließ z.B. der US Court of Appeals, Seventh Circuit, im Fall der „Amoco Cadiz“ die Klage eines französischen Klägers für Schäden durch den Unfall des Tankers vor der französischen Küste zu, siehe US Court of Appeals, Seventh Circuit, January 24, 1992, AMC 1992, 913.

c. Umfang der Haftung

aa. Allgemeines

Als Zwischenergebnis lässt sich festhalten, dass dem Geschädigten gegen den Eigentümer des Schiffes im Rahmen einer Gefährdungshaftung ein Anspruch auf Ersatz der durch auslaufendes Öl entstandenen Verschmutzungsschäden zusteht. Die Haftung ist kanalisiert auf den Eigentümer und in der Höhe beschränkbar. Eine zentrale Frage ist aber noch offen: welches sind die Schäden, für die der Eigentümer haftet?

Aus Art. III Abs. 1 ÖIHÜ lässt sich entnehmen, dass der Eigentümer „für alle Verschmutzungsschäden, die infolge des Ereignisses durch das Schiff verursacht wurden“ haftet. Der Schlüsselbegriff ist also die Formulierung „Verschmutzungsschaden“. Dieser wird in Art. I Nr. 6 lit. a ÖIHÜ weiter definiert als:

„Verluste oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Öl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung hervorgerufen werden, gleichviel wo das Ausfließen oder Ablassen erfolgt;...“.

Zusätzlich grenzt Art. I Nr. 6 lit. a ÖIHÜ die Ersatzfähigkeit von Umweltschäden ein¹⁴⁰, indem er fortfährt:

„...jedoch wird der Schadensersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt, ausgenommen der auf Grund dieser Beeinträchtigung entgangene Gewinn, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt“.

In lit. b wird ferner klargestellt, dass auch die Kosten von Schutzmaßnahmen erfasst sind.

Damit endet die Definition des Verschmutzungsschadens. Klar ausgedrückt wird darin lediglich, dass nur solche Verluste oder Schäden erfasst sind, die auf einer durch austretendes Öl zurückzuführenden Verunreinigung beruhen. Dadurch soll der Charakter des Übereinkommens als Sonderregelung für Schäden deutlich werden, die gerade durch die spezifischen Eigenschaften von schwer löslichem Öl entstehen¹⁴¹. Ausgeschlossen sind deshalb Explosion- oder Feuerschäden, die mit einem Tankerunfall in Verbindung stehen, da diese zwar auf dem Unfall, nicht jedoch auf der Verschmutzung selbst beruhen¹⁴². Zu einer weitergehenden Klarstellung konnten sich die Vertragsstaaten weder bei den Beratungen zum Übereinkommen von 1969 noch im Laufe der Revision des Übereinkommens 1992 durchringen¹⁴³.

¹⁴⁰ Diese Klarstellung wurde erst durch das Protokoll von 1992 in das Haftungsübereinkommen aufgenommen. Das ÖIHÜ 69 enthält diese Ergänzung nicht.

¹⁴¹ Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (236).

¹⁴² Schaps/ Abraham, Band I, Anh II § 485, Bem. zu Art. I Nr. 6 ÖIHÜ; Renger, in: *Großschäden*, S. 151 (154); Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (245).

¹⁴³ Siehe Denkschrift zu den Überereinkommen, BTDrucks. 7/2299, S. 60; Herber, *SeehandelsR*, § 22 VI 2 b dd, S. 193; Renger, in: *Großschäden*, S. 151 (163).

Im Folgenden soll daher betrachtet werden, für welche Schäden sich hieraus eine klare Bestimmung herleiten lässt und wie in weniger eindeutigen Fällen der verbleibende Spielraum bei der Auslegung der Definition der Verschmutzungsschäden verstanden wird. Auf diese Weise soll herausgearbeitet werden, welche Schäden im Ergebnis vom Ölhafungsübereinkommen erfasst sind und welche nicht hierüber geltend gemacht werden können.

bb. Auslegung

Aufgrund der unklaren Formulierung war von vornherein abzusehen, dass die Schadensfrage in hohem Maße von der Auslegung durch die nationalen Gerichte abhängig ist. Die Vertragsstaaten haben dies auf den Konferenzen gesehen, sich aber, um überhaupt eine konsensfähige Lösung zu erreichen, bewusst auf die weite Formulierung des Schadensbegriffs geeinigt und die damit einhergehenden Unsicherheiten und möglichen Divergenzen in der Auslegung durch die nationalen Gerichte als hinnehmbar bezeichnet¹⁴⁴.

Im deutschen Recht gibt es noch keine Rechtsprechung zur Auslegung des Schadensbegriffs im Ölhafungsübereinkommen. *Herber* schlägt daher vor, die Auslegung in Deutschland grundsätzlich an der Rechtsprechung zu § 22 WHG zu orientieren¹⁴⁵. Eine Auslegung anhand des nationalen Rechts dürfte aber angesichts des internationalen Charakters der Regelungen nicht frei von Bedenken sein. Als internationale Regelung ist die Auslegung grundsätzlich autonom anhand des Übereinkommens vorzunehmen. Nur so kann der internationale Charakter berücksichtigt und das Ziel des internationalen Einheitsrechts erreicht werden. Aus diesem Grunde sollte auch die Einrichtung eines internationalen Gremiums in Erwägung gezogen werden, das verbindlich über Auslegungsfragen der Übereinkommen entscheidet¹⁴⁶.

cc. Die Praxis des IOPC Fonds

Von dieser Erwägung lässt sich auch der IOPC Fonds leiten, wenn er durch Leitlinien und Definitionsvorschläge versucht, die Auslegung international möglichst einheitlich zu gestalten¹⁴⁷. Hierzu hat der Fonds zum einen 1994 „Criteria for the

¹⁴⁴ Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 60; siehe auch Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-57, S. 211; Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (235 f.); Edye, S. 25; man kann mit Renger aber bezweifeln, ob die Auswirkungen der unterschiedlichen Auslegung des ersatzfähigen Schadens in ihrer Bedeutung seinerzeit tatsächlich vollständig erkannt wurden, siehe Renger, in: *Großschäden*, S. 151 (163).

¹⁴⁵ Herber, *SeehandelsR*, § 22 VI 2 b dd, S. 193.

¹⁴⁶ Siehe hierzu unten, 5. Kapitel E II, S. 218 ff.

¹⁴⁷ Siehe hierzu den Direktor der Fonds Jacobsson, in: *Schriften des DVIS*, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 12 f.; auf die besondere Bedeutung einer international einheitlichen Auslegung zum Funktionieren des internationalen Regimes weist dieser auch hin in: *Schriften des DVIS*, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 13.

Admissibility of Claims¹⁴⁸ entwickelt, zum anderen zu speziellen Fragen durch Resolutionen der Fondsversammlung Stellung genommen. Eigentlich kann der Fonds formal mit seinen Definitionen und Beschlüssen nur seine eigene Regulierungspraxis regeln und damit allein das Sekretariat des Fonds und insbesondere dessen Direktor binden¹⁴⁹. Der Fonds als eigenständige juristische Person, dessen Existenz auf dem Fondsübereinkommen beruht, hat also keine Möglichkeit, bindend zur Auslegung des Haftungsübereinkommens Stellung zu nehmen. Selbst ein Beschluss der Versammlung des Fonds ist für die Auslegung des ÖIHÜ rechtlich in keiner Weise verbindlich. Kein nationales Gericht ist demnach bei der Auslegung des Haftungsübereinkommens an die Regulierungspraxis oder die Leitlinien des IOPC Fonds gebunden¹⁵⁰.

Dennoch hat der Standpunkt des Fonds auch außerhalb seiner eigenen Regulierungspraxis eine gewisse Bedeutung. In den Beschlüssen der Fondsversammlung spiegelt sich der gemeinsame Wille der Vertragsstaaten auf internationaler Ebene wieder. Zwar sind die Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens nicht identisch mit denen des Haftungsübereinkommens, aber aufgrund einer weitgehenden Übereinstimmung¹⁵¹ lässt sich zumindest ein gewisser gemeinsamer internationaler Wille erkennen¹⁵². Dennoch darf die Praxis des IOPC Fonds nicht als strenge Vorgabe zur Auslegung der Übereinkommen verstanden werden. Zumindest ein indizieller Charakter kann ihr unter Umständen innewohnen. Die nationalen Gerichte haben so die Möglichkeit, auf einfachem Wege festzustellen, auf welcher Ebene sich ein Konsens für eine bestimmte Auslegungsfrage hat finden lassen und können dies als Indiz dafür nehmen, in welche Richtung eine international verstandene Auslegung gehen könnte. Im Folgenden wird deshalb an den entsprechenden Stellen auf die besondere Praxis des IOPC Fonds hingewiesen.

dd. Einzelne Schadensgruppen

(1). Sachschäden

Zunächst treten bei Ölverschmutzungen häufig Sachschäden auf. Fischerboote, Jachten, Fischereigeräte, Strände, Strandanlagen, Fischkulturen, Hafenanlagen, Landungsbrücken, Uferdämme und vieles mehr werden verunreinigt, beschädigt oder zerstört.

¹⁴⁸ IOPCF Dokument Fund/A.17/ 23, Fund/WGR.7/ 21, Punkt 7, S. 3 ff.

¹⁴⁹ Siehe Ganten, TranspR 1997, 397 (399).

¹⁵⁰ Hierauf weist besonders eindringlich Edye, S. 24 f. hin; siehe auch Ganten, TranspR 1997, 397 (399); Wetterstein, ADMO 14 (1996), 37 (43); dies hat jüngst auch der schottische Court of Session im Fall *Landcatch v. Braer Corporation* betont, siehe Watt, Lloyd's MCLQ (2000) 128, 16 (17).

¹⁵¹ Nicht alle Vertragsstaaten des Haftungsübereinkommens sind gleichzeitig Mitglied des Fondsübereinkommens. Anders herum müssen aber alle Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens immer zwingend auch Mitglieder des Haftungsübereinkommens sein. Dies ergibt sich schon aus der Logik, dass das Fondsübereinkommen die Entschädigung nach dem Haftungsübereinkommen lediglich ergänzen soll.

¹⁵² Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 12.

Sofern die Sache sich im Eigentum einer Person befindet, liegt unproblematisch ein ersatzfähiger Schaden vor¹⁵³. Dabei kommt es auch nicht darauf an, ob der Schaden bei einer Privatperson, einer juristischen Person des Privatrechts oder gar einer juristischen Person des öffentlichen Rechts eingetreten ist. Das ÖIHÜ spricht an mehreren Stellen von der „geschädigten Person“¹⁵⁴ und definiert die „Person“ gleichzeitig als „eine natürliche oder juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts einschließlich von Staaten und ihren Gebietskörperschaften“¹⁵⁵. Damit ist klargestellt, dass auch die öffentliche Hand grundsätzlich einen Schaden i.S.d. ÖIHÜ erleiden und Ansprüche hieraus geltend machen kann¹⁵⁶.

Aufgrund des weiten Verschmutzungsbegriffs wird angenommen, dass Schadensersatz grundsätzlich in Form von Naturalrestitution zu leisten ist¹⁵⁷. In der Praxis wird der Schadensersatz bei lediglich verschmutzten oder beschädigten Sachen allerdings regelmäßig durch den Ersatz der Kosten für die Reinigung bzw. die Reparatur vorgenommen. Kann die verschmutzte Sache nicht gereinigt oder repariert werden, sind die Kosten der Neuanschaffung zu erstatten¹⁵⁸.

Anspruchsberechtigt ist im letzteren Fall nur der Eigentümer der Sache, da im Falle eines verschmutzungsbedingten Substanzschadens zwar der Eigentümer, nicht aber der Besitzer einen Schaden erlitten hat. Anders verhält es sich hingegen bei Reinigungskosten, hier können neben dem Eigentümer auch andere berechnigte Besitzer, z.B. Mieter und Pächter anspruchsberechtigt sein¹⁵⁹.

Bei Reinigungs- und Reparaturkosten ist eine weitere Voraussetzung für den Ersatz, dass die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zu dem erreichten oder erwarteten Nutzen stehen und nicht von vornherein vorauszusehen war, dass die ergriffenen Maßnahmen erfolglos sein würden¹⁶⁰. Die Frage der Angemessenheit lässt aber einen weiten Beurteilungsspielraum zu, so dass in der nationalen Rechtsprechung voraussichtlich wieder unterschiedliche Ergebnisse entstehen könnten.

(2). Personenschäden

Denkbar ist weiter das Auftreten von Personenschäden. Allerdings treten diese in der Praxis nur sehr selten als unmittelbare Folge von Ölverschmutzungen auf.

¹⁵³ Siehe Edye, S. 27; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 13; Renger, TranspR 1993, 132; Wetterstein, ADMO 14 (1996), 37 (38); siehe auch de la Rue/ Anderson, S. 434 ff.

¹⁵⁴ So z.B. in Art. III Abs. 3 und in der Präambel zum ÖIHÜ 69.

¹⁵⁵ Art. I Nr. 2 ÖIHÜ.

¹⁵⁶ Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 59.; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b dd, S. 193; Edye, S. 27 f.

¹⁵⁷ Siehe Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b dd, S. 193; Edye, S. 27.

¹⁵⁸ Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 13; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 9. Dies entspricht der deutschen Regelung in § 249 Abs. 1, 2 S. 1 BGB.

¹⁵⁹ Edye, S. 27.

¹⁶⁰ Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 13 f.; siehe auch de la Rue/ Anderson, S. 396 ff.

Dementsprechend finden sich in der Literatur verhältnismäßig wenige Stellungnahmen hierzu. Trotzdem soll aus zwei Gründen kurz darauf eingegangen werden. Zum einen, weil der Text des Ölhaftungsübereinkommens den Ersatz von Personenschäden auf den ersten Blick zumindest nicht auszuschließen scheint und zum anderen, weil die Frage durch ein englisches Urteil aus dem Jahr 1998 an Relevanz gewonnen hat.

Der Wortlaut des Art. I Nr. 6 ÖIHÜ beschränkt sich darauf, von „Verlusten oder Schäden“ zu sprechen. Erforderlich ist nur, dass diese Schäden auf einer durch austretendes Öl zurückzuführenden Verunreinigung beruhen, sich also als Folge der spezifischen Gefahr des Ölaustrittes darstellen¹⁶¹. Demnach müsste man bei Personenschäden genauso unterscheiden wie auch bei allen anderen Schäden. Ersetzbar sind deshalb nur Personenschäden, die gerade eine typische Folge der Ölverschmutzung sind¹⁶². Andere Personenschäden, z.B. solche die erst durch ein Feuer oder eine Explosion herbeigeführt werden, fallen dagegen nicht unter den Schadensbegriff des ÖIHÜ¹⁶³. Ebenfalls vom Ölhaftungsübereinkommen erfasst sind auch Personenschäden, die im Laufe von Schutzmaßnahmen entstehen. Auch hier lässt sich Art. I Nr. 6 lit. a und lit. b sowie Nr. 7 keine diesbezügliche Einschränkung entnehmen¹⁶⁴.

Die Einbeziehung von Personenschäden in das Ölhaftungsübereinkommen ist neuerdings auch in der englischen Rechtsprechung bestätigt worden. Im Gegensatz zu den bisherigen Erörterungen ging es in dem Fall aber nicht nur um rein körperliche Personenschäden, sondern darüber hinaus auch um psychische Schäden. Das Gericht hat in seiner Entscheidung auch diese psychischen Schäden im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens für ersatzfähig befunden und dies damit begründet, dass sich für die Ausklammerung solcher Ansprüche im Wortlaut des Übereinkommens keine Einschränkung finden lasse¹⁶⁵.

¹⁶¹ Renger, in: Großschäden, S. 151 (153 f.); s.o. aa, S. 23 f.

¹⁶² So auch Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-50, S. 209; Bates/ Benson, Ziff. 4.12.; E-dye, S. 26; Wetterstein, ADMO 14 (1996), 37 (38); auch Nöll, in: 36. Deutscher Verkehrsrgerichtstag, S. 289 (291); im Ergebnis sind so wohl auch Schaps/ Abraham, Band I, Anh II § 485, Bem. zu Art. I Nr. 6 ÖIHÜ und Klumb, S. 198 zu verstehen, die zwar ausdrücklich nur Ersatz für Personenschäden durch Bekämpfungsmaßnahmen erstatten wollen, andererseits aber Personenschäden durch Verschmutzungsschäden nur für „regelmäßig ausgeschlossen“ halten – wohl aus der Erwägung, dass sie kaum auftreten. Als Beispiel für den seltenen Fall eines Personenschadens durch einen Verschmutzungsschaden kommt z.B. ein Badender in Betracht, der ölverschmutztes Wasser verschluckt und daran erkrankt. Der IOPC Fonds übernimmt aber auch die Kosten, die z.B. dadurch entstehen, dass bei Aufräumarbeiten ein Helfer ausrutscht und wegen der daraus resultierenden Beinverletzung im Krankenhaus behandelt werden muss.

¹⁶³ Siehe oben aa., S. 23.

¹⁶⁴ Siehe Schaps/ Abraham, Band I, Anh II § 485, Bem. zu Art. I Nr. 6 ÖIHÜ; Klumb, S. 198; E-dye, S. 27.

¹⁶⁵ *Black v. Braer Corporation* (Urteil des Court of Session in Edinburgh vom 30. Juli 1998), The Times, 12. Oktober 1998, siehe www.timesonline.co.uk; zustimmend Bates/ Benson, Ziff. 4.12. Nach der Verschmutzung durch das Auflaufen des Tankers „Braer“

(3). Vermögensschäden

Eine weitere Kategorie von regelmäßig auftretenden Schäden sind Vermögensschäden. Im Rahmen des ÖIHÜ 69 war die Frage nach dem Ersatz von Vermögensschäden umstritten, da sich diesbezüglich keine ausdrückliche Regelung in dem Übereinkommen befand. Die Praxis des IOPC Fonds ging dahin, diese in Grenzen zu ersetzen¹⁶⁶. Mit der Revision des Übereinkommens durch das ÖIHÜ 92 ist die Frage zumindest für den entgangenen Gewinn dem Grunde nach geklärt, da dessen Ersatzfähigkeit ausdrücklich in die Definition des Vermögensschadens in Art. I Nr. 6 aufgenommen wurde¹⁶⁷. Allerdings hilft die generelle Erwähnung des entgangenen Gewinns nur bei der Beantwortung der Frage, ob der entgangene Gewinn ersetzt werden soll. Eine weitere Konkretisierung in Hinblick darauf, was als entgangener Gewinn angesehen wird, wo die Grenzen zu ziehen sind und welche anderen Vermögensschäden – z.B. Nutzungsausfall – erfasst sind, ist wiederum nicht gegeben.

Um eine genauere Betrachtung der Ersatzfähigkeit von Vermögensschäden nach dem Ölhaftungsübereinkommen vorzunehmen, wird im Folgenden zwischen zwei Kategorien innerhalb des Oberbegriffs Vermögensschaden differenziert. Zum einen kann ein Vermögensschaden als Folge der Verletzung des Eigentums des Geschädigten auftreten (Vermögensfolgeschaden bzw. mittelbarer Schaden). Dies ist z.B. der Fall, wenn ein Fischer Einkommensverluste erleidet, weil er sein ölverschmutztes Boot oder seine ölverschmutzten Netze nicht mehr verwenden kann. Zum anderen kann ein Vermögensschaden aber auch entstehen, ohne dass eine konkrete Eigentumsverletzung des Geschädigten vorangeht (reiner Vermögensschaden, z.B. entgangener Gewinn oder Nutzungsausfall). Ein solcher reiner Vermögensschaden wäre beispielsweise gegeben, wenn ein Fischer einen Einkommensverlust erleiden würde, weil er in dem verschmutzten Gebiet keine Fische mehr fangen kann oder ein Hotel- oder Restaurantbesitzer nach einem Schadensereignis wegen ausbleibender Touristen oder stornierter Buchungen geringere Einnahmen hat.

Die erste Kategorie – die der Vermögensfolgeschäden – bereitet verhältnismäßig wenig Probleme. Die weite Definition des Schadensbegriffs in Art. I Nr. 6 ÖIHÜ erlaubt grundsätzlich den Ersatz von allen Verlusten oder Schäden, sofern diese „durch“ das Öl entstanden sind. In der Praxis entscheiden über die genaue Anwendung die nationalen Gerichte. Für Vermögensfolgeschäden ist dies aber wenig problematisch, da im Prinzip alle Rechtssysteme Entschädigungsansprüche dieser Art anerkennen¹⁶⁸. Aufgrund der Ähnlichkeit, die zwischen Vermögensfol-

am 5. Januar 1993 vor den Shetland Inseln, klagte ein Farmer wegen Stress, Angstzuständen und Depressionen, die er als Folge der Verschmutzung erlitt.

¹⁶⁶ Siehe hierzu den ersten Direktor des IOPC-Fonds Ganten, VersR 1989, 329 (333); siehe auch Wolfrum/ Langenfeld, S. 16. Zum ersten Mal kam der Fonds bei der Regulierung der Ansprüche des „Tanio“-Unglücks mit dieser Frage in Kontakt und entwickelte daraufhin seine Position, siehe ausführlich Renger, in: FS Lorenz, S. 433 (444 ff.).

¹⁶⁷ „...der auf Grund dieser Beeinträchtigung entgangene Gewinn...“, siehe Art. I Nr. 6 lit. a ÖIHÜ.

¹⁶⁸ Siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 15.

geschäden als mittelbare Schäden und Sachschäden besteht, gelten hier in der Regel die gleichen Grundsätze wie bei unmittelbaren Sachschäden, so dass auch nach dem ÖIHÜ Ersatz für Vermögensfolgeschäden grundsätzlich nach den gleichen Regeln wie für Sachschäden geleistet wird¹⁶⁹. Aufgrund der Formulierung in Art. I Nr. 6 ÖIHÜ ist deshalb lediglich erforderlich, dass der Schaden auf einem Sachschaden beruht und „auf Grund“ der Verschmutzung entstanden ist, also eine typische Folge der Ölverschmutzung bildet¹⁷⁰.

Größere Schwierigkeiten treten dagegen bei der Frage der Ersatzfähigkeit von reinen Vermögensschäden auf. Vom Wortlaut des Art. I Nr. 6 ÖIHÜ ausgehend, besteht die gleiche Situation wie bei den Vermögensfolgeschäden. Die offene Formulierung des Übereinkommens schafft weite Spielräume. Als einziges einschränkendes Kriterium beinhaltet die Norm die Formulierung, dass der Vermögensschaden „durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Öl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung hervorgerufen“ wurde¹⁷¹. Nun fehlt es diesem Merkmal mangels eines konkreten Bezugs zum Eigentum noch mehr an Schärfe, als es schon bei den Vermögensfolgeschäden der Fall ist. Im Ergebnis obliegt die Anwendung und Auslegung dieser Definition auch hier den nationalen Gerichten. Diese müssen zwar unter Beachtung des internationalen Charakters des Übereinkommens entscheiden. In der Praxis hat sich aber gezeigt, dass sie hierbei häufig von den Vorstellungen ihres jeweiligen Rechtssystems beeinflusst werden.

Dadurch entsteht die Gefahr, dass der Ersatz von reinen Vermögensschäden in verschiedenen Staaten auf sehr unterschiedliche Art und Weise beurteilt wird¹⁷². Auf der einen Seite besteht mangels einer Verbindung zu einer konkreten Eigentumsverletzung die Möglichkeit, dass reine Vermögensschäden in einem ausufernden Umfang zugesprochen werden¹⁷³. Auf der anderen Seite lässt sich das Übereinkommen aber auch äußerst restriktiv auffassen. Sowohl im Common Law als auch in kontinental-europäischen Rechtstraditionen werden diese Ansprüche grundsätzlich nur mit großem Zögern anerkannt¹⁷⁴.

¹⁶⁹ Edye, S. 28; für die Gleichbehandlung im deutschen Bürgerlichen Recht siehe Palandt-Heinrichs, Vorbem. v. § 249 Rn. 15.

¹⁷⁰ Edye, S. 28.

¹⁷¹ Art. I Nr. 6 lit. a 2. HS ÖIHÜ.

¹⁷² Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 16; so ist bei den Schadensfällen „Tanio“ (Frankreich 1980), „Haven“ (Italien 1991) und „Aegean Sea“ (Spanien 1992) nach dem anwendbaren französischen, italienischem und spanischem Recht wie nach § 252 BGB der entgangene Gewinn entschädigungspflichtig, während das auf den Schadensfall „Braer“ anwendbare schottische Recht den Ersatz des reinen Vermögensschadens in der Regel nicht kennt, siehe Renger, in: Großschäden, S. 151 (165), Fn. 57; diesen Unterschied bestätigt auch die Entscheidung des schottischen Court of Session in *Landcatch v. Braer Corporation*, siehe IOPCF Ann. Rep. 1999, 57 f. und Watt, Lloyd's MCLQ (2000) 128, 16 ff.; zum englischen Recht siehe Thomas, Int. M. L. 2001, 348 (349 ff.).

¹⁷³ Wilkens, S. 198; de la Rue/ Anderson, S. 442.

¹⁷⁴ Siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 16; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 15; Wetterstein, ADMO 14 (1996), 37 (43); zum englischen Recht siehe Thomas, Int. M. L. 2001, 348 (349 ff.).

In Deutschland gibt es noch keine Rechtsprechung, die sich mit der Ersatzfähigkeit von reinen Vermögensschäden nach dem ÖIHÜ auseinander zu setzen hatte. In Betracht kommt die Anlehnung an die Rechtsprechung des BGH zum WHG. Der BGH und die ihm weitgehend folgende Literatur verlangen dort als Eingrenzungsmerkmal eine unmittelbare Verursachung des Schadens durch die Wasserverschlechterung¹⁷⁵. Anders als beim WHG bezieht sich der Schutzzweck des ÖIHÜ aber nicht nur auf die Reinhaltung der Gewässer, sondern geht darüber hinaus und soll ganz allgemein vor Verschmutzungen durch Öl (auch außerhalb der Gewässer) schützen¹⁷⁶. Weiter war mit ausschlaggebend für die enge Interpretation des WHG durch den BGH, dass die Haftung nach dem WHG grundsätzlich unbeschränkt ist und deshalb besonders darauf geachtet wird, dass neben der Höhe nicht auch noch die Breite der ersatzfähigen Schäden einen zu großen Umfang annimmt¹⁷⁷. Im Gegensatz dazu ist die Haftung im Rahmen des ÖIHÜ in der Regel beschränkt, so dass eine besondere Einengung nicht erforderlich ist und das Argument hier keine Geltung beanspruchen kann. Für das ÖIHÜ scheint deshalb eine großzügigere Entschädigung angebracht. Nur so können auch die wirtschaftlichen Verluste eines Fischers oder Hoteliers eingeschlossen werden, die nicht unmittelbar aus der Verschmutzung resultieren¹⁷⁸.

Eine weitere Hilfestellung für die Eingrenzungskriterien gibt ferner die Praxis der IOPC Fonds. Selbst wenn diese für die nationalen Gerichte nicht verbindlich ist, vermag sie doch in einem gewissen Maße den internationalen Willen der Vertragsparteien widerzuspiegeln¹⁷⁹. Dies gilt für die Übereinkommen von 1992 umso mehr, als man davon ausgehen kann, dass mit der Annahme der Protokolle von 1992 die Vertragsstaaten die bisherige Praxis des Fonds 71 gebilligt haben, indem sie diese durch die Änderung des Art. I Nr. 6 ÖIHÜ rechtlich festgeschrieben und damit akzeptiert haben¹⁸⁰.

Der IOPC Fonds stellt in seinen „Criteria for the Admissibility of Claims“ und in seinem „Claims Manual“ auf zwei Merkmale ab. Zunächst muss der Schaden aus der Verunreinigung und nicht aus dem Ereignis entstanden sein¹⁸¹. Ausgangspunkt ist also immer die Verschmutzung selbst und nicht bloß das Ereignis. Den zweiten Schritt einer Eingrenzung geht der Fonds, indem er als zusätzliches Merkmal verlangt, dass zwischen der Verunreinigung und dem Schaden ein „hinreichend enger Zusammenhang“ bestehen müsse. Dabei stellt der Fonds auf vier Merkmale ab, die er für die Beurteilung des hinreichend engen Zusammenhangs in

¹⁷⁵ BGH VersR 1972, 463 (465); NJW 1981, 2416 (2417): siehe ferner Edye, S. 30 f. m.w.N.; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b dd, S. 193 f.

¹⁷⁶ Edye, S. 32 f.; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b dd, S. 194.

¹⁷⁷ Siehe BGH VersR 1972, 463 (465).

¹⁷⁸ So auch Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b dd, S. 193 f.; Edye, S. 33 f.

¹⁷⁹ Siehe oben cc, S. 25.

¹⁸⁰ Ganten, TranspR 1997, 397 (399 f.); Ganten, VersR 1989, 329 (333); Wetterstein, ADO 14 (1996), 37 (40); Edye, S. 34, 24.

¹⁸¹ Zum Folgenden siehe IOPCF 1992, Claims Manual, S. 23; IOPCF Dokument Fund/A.17/ 23, Fund/WGR.7/ 21, Punkt 7.2.18 ff., S. 6 ff., insbesondere Punkt 7.2.29 f., S. 8; siehe auch Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 16.

Betracht zieht. Zunächst ist die räumliche Nähe zwischen der Tätigkeit des Geschädigten und der Verschmutzung von Bedeutung. Weiter spielen der Grad seiner wirtschaftlichen Abhängigkeit von der in Mitleidenschaft gezogenen Ressource und das Ausmaß, in welchem ihm anderweitige Bezugsquellen oder Geschäftsgelegenheiten zur Verfügung stehen, eine Rolle. Als letztes Kriterium führt der Fonds das Ausmaß an, in dem die Geschäftstätigkeit des Antragsstellers einen integralen Teil des Wirtschaftsgeschehens in dem von dem Ölaustritt betroffenen Gebiet bildet. Im Ergebnis hat der Fonds so eine Reihe von Fallgruppen gebildet, in denen das Kriterium des hinreichend engen Zusammenhangs jeweils als gegeben beurteilt wurde oder nicht¹⁸². Aufgrund dieser Kriterien hat der IOPC Fonds 1971 z.B. Schadensersatzansprüche von Personen anerkannt, deren wirtschaftliche Existenz auf der wirtschaftlichen Nutzung der Meeresfauna (wie Fischfang, Fisch-, Muschel- und Austernzucht und Fischverarbeitung) oder der touristischen Nutzung der betroffenen Meeresumwelt (wie Hoteliers, Restaurantbesitzer und Strandinhaber) beruht. Ferner sind auch Ansprüche erstattet worden, die aus dem eingeschränkten oder ausgeschlossenen Gebrauch von Meerwasser für Gezeitenwerke, Reinigungs- oder Entsalzungsanlagen resultieren¹⁸³.

Als anschauliches Abgrenzungsbeispiel sei noch die Handhabung der Fonds im Tourismusbereich geschildert. Der hinreichend enge Zusammenhang wurde hier bei Personen bejaht, die Mindereinnahmen durch einen geringeren Absatz an Waren oder Dienstleistungen erlitten haben, die sie direkt an Touristen verkauft haben. Im Gegensatz dazu wurde er aber abgelehnt, wenn nicht die Touristen direkt, sondern lediglich andere Zweige der Tourismusindustrie damit versorgt wurden¹⁸⁴.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Frage der Gewährung von Vermögensschäden, insbesondere der reinen Vermögensschäden, je nach Vertragsstaat oder Beurteilung durch die IOPC Fonds sehr unterschiedlich ausfallen kann. Ein nicht vollständig befriedigendes Ergebnis für ein internationales Übereinkommen, was aber bei der weiten Formulierung des Begriffs Vermögensschaden bewusst in Kauf genommen wurde.

(4). Schutzmaßnahmen

Das Ölhaftungsübereinkommen ersetzt neben den beschriebenen Schäden auch Schutzmaßnahmen, die getroffen wurden, um den Eintritt von Verschmutzungsschäden zu verhindern oder einzuschränken und darüber hinaus auch zusätzliche

¹⁸² Siehe hierzu die ausführlichen Darstellungen mit zahlreichen Beispielen von Renger, in: Großschäden, S. 151 (166 f.); ders., in: FS Lorenz, S. 433 (444 ff.) und Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 16 ff.

¹⁸³ Siehe zu den anerkannten Fällen die Darstellung mit Beispielen des Direktors des Fonds, Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 16 f.

¹⁸⁴ Siehe IOPCF 1992, Claims Manual, S. 23; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 17.

Verluste oder Schäden, die erst durch die Schutzmaßnahmen entstanden sind¹⁸⁵. Voraussetzung für den Ersatz ist aber, dass die getroffenen Maßnahmen angemessen gewesen sind¹⁸⁶. Die Anforderungen an die Angemessenheit der Maßnahmen sollte man aber nicht allzu hoch stellen. Wichtig für die Schutzwirkung der Maßnahmen ist in der Regel, dass diese möglichst schnell nach einem Ereignis ergriffen werden. Deshalb werden diese Entscheidungen häufig unter einem großen Zeitdruck und auf unsicherer Informationslage getroffen¹⁸⁷. Sinnvoller ist es darum, für die Angemessenheitsprüfung auf eine objektive ex-ante Sicht abzustellen und unter Würdigung der besonderen Umstände des Einzelfalls zu prüfen, ob die Maßnahmen zu dem Zeitpunkt, zu dem sie ergriffen wurden, richtig erschienen¹⁸⁸. Die bloße spätere Erkenntnis, dass die Maßnahme doch nicht effektiv war, reicht in der Regel alleine nicht aus, um die Angemessenheit der Maßnahme zu verneinen¹⁸⁹.

Das ÖIHÜ 92 hat in Bezug auf die Ersatzfähigkeit von Schutzmaßnahmen gegenüber dem ÖIHÜ 69 zwar inhaltlich keine Neuerungen gebracht, beseitigt aber zwei bis dahin bestehende Unklarheiten.

Die erste Änderung stellt klar, in welchem räumlichen Bereich Schutzmaßnahmen ergriffen werden können, um Verschmutzungsschäden im geschützten Territorium der Vertragsstaaten zu begegnen. Da sich im ÖIHÜ 69 keine besondere Regelung dieser Frage fand, war es umstritten, ob nur Schutzmaßnahmen ersetzt werden können, die innerhalb des Anwendungsbereichs der Übereinkommen ergriffen wurden oder auch solche, die außerhalb des Anwendungsbereichs vorgenommen worden sind. Mit der Änderung des Art. II ÖIHÜ wurde nunmehr in Art. II lit. b klargestellt, dass Schutzmaßnahmen ersetzt werden, „gleichviel wo sie getroffen worden sind“. Schutzmaßnahmen werden demnach auch ersetzt, wenn sie außerhalb des räumlichen Anwendungsbereichs vorgenommen worden sind, um Schäden innerhalb des räumlichen Anwendungsbereichs des Übereinkommens zu verhindern¹⁹⁰.

Die zweite Änderung klärt in zeitlicher Hinsicht, dass Schutzmaßnahmen nicht erst dann ersatzfähig sind, wenn sie nach dem Eintreten einer Verschmutzung ergriffen worden sind. Vielmehr werden Schutzmaßnahmen auch ersetzt, wenn sie schon vor Eintritt eines Schadens ergriffen worden sind, sofern eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung eines Verschmutzungsschadens be-

¹⁸⁵ So Art. I Nr. 6 lit. b i.V.m. Nr. 7 ÖIHÜ, dies deckt vor allem solche Schäden ab, die durch den Einsatz von Chemikalien entstehen können, die durch ihre Beschaffenheit zwar häufig das Öl beseitigen können, gleichzeitig aber auch das Ökosystem des Meeres und der Küsten schädigen können, siehe Abecassis/ Jarashow, Section 3, 10-56, S. 211.

¹⁸⁶ So ausdrücklich die Definition der Schutzmaßnahmen, Art. I Nr. 7 ÖIHÜ.

¹⁸⁷ Siehe Edye, S. 38.

¹⁸⁸ De la Rue/ Anderson, S. 401; Edye, S. 38.

¹⁸⁹ De la Rue/ Anderson, S. 401.

¹⁹⁰ Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b cc, S. 192.

stand¹⁹¹. Dies war aufgrund eines redaktionellen Versehens in der bisherigen Definition des Ereignisses (Art. I Nr. 8 ÖIHÜ) nicht erwähnt gewesen¹⁹². Aufgrund der neuen Formulierung können darüber hinaus aber nicht nur Schutzmaßnahmen ersetzt werden, die vor Eintritt eines Schadens ergriffen worden sind, sondern sogar Maßnahmen, die ergriffen wurden, ohne dass später überhaupt Öl aus dem Schiff ausgetreten ist¹⁹³. So sind z.B. Kosten, die durch das Abpumpen von Öl aus einem Tanker, der zu brechen droht, im Rahmen des ÖIHÜ 92 unproblematisch ersatzfähig¹⁹⁴. Nach dem ÖIHÜ 69 hatte der Fonds dies hingegen noch abgelehnt¹⁹⁵.

(5). Abgrenzung von Bergungsarbeiten zu Schutzmaßnahmen

Im Falle eines Unfalls wird dem Eigentümer des Schiffes oder der Ladung häufig daran gelegen sein, Maßnahmen zu ergreifen, um Schiff und Ladung retten zu können. Werden Maßnahmen zur Bergung ergriffen, haben diese häufig nicht nur die Wirkung, dass das Schiff oder die Ladung gerettet wird. Durch die Bergung kann auch verhindert werden, dass noch im Tanker lagerndes Öl austritt und zu einer weiteren Verschmutzung führt. Bergungsarbeiten können in einigen Fällen also zugleich Schutzmaßnahmen beinhalten. Da aber Schutzmaßnahmen nach dem Ölhaftungsübereinkommen ersetzt werden können, reine Bergungsarbeiten hingegen nicht unter den Schadensbegriff des Übereinkommens fallen, stellt sich für die Frage, wie solche Fälle zu beurteilen sind¹⁹⁶.

Zum ersten Mal trat diese Frage hervor, als sich ein italienisches Gericht im „Patmos“-Fall damit zu befassen hatte. Das Gericht entschied, dass eine Maßnahme immer dann als Bergungsmaßnahme anzusehen ist, wenn sie in erster Linie („primary purpose“) der Rettung von Schiff und Ladung dient, auch wenn sie gleichzeitig den Zweck hat, eine Verschmutzung zu verhindern¹⁹⁷. Umgekehrt sind damit nur solche Maßnahmen als Schutzmaßnahmen im Sinne des ÖIHÜ ersatzfähig, deren vorrangiger Zweck darin besteht, Verschmutzungsschäden zu verhin-

¹⁹¹ Art. I Nr. 6 i.V.m. Nr. 7 und Nr. 8, siehe Ganten, TranspR 1997, 397 (399); Wolfrum/Langenhof, S. 14; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b cc, S. 192 f.

¹⁹² Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b cc, S. 192 f.

¹⁹³ Siehe Denkschrift zu den Protokollen von 1992, BTDrucks. 11/892, S. 46; siehe auch Wilkens, S. 202; Ganten, TranspR 1997, 397 (399).

¹⁹⁴ Wilkens, S. 202.

¹⁹⁵ Siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 9; Wolfrum/Langenhof, S. 14.

¹⁹⁶ In der Praxis ist diese Frage von großer Bedeutung, da es häufig um hohe Summen geht. So wurden z.B. nach dem Unfall der „Patmos“ (Italien 1985) Ansprüche in Höhe von ca. 17,4 Mio. Englischer Pfund als Schadensverhütungsmaßnahmen geltend gemacht, die jedoch vom Direktor des Fonds mit der Begründung, es handle sich um Bergungskosten, zurückgewiesen wurden, siehe Ganten, VersR 1989, 329 (333).

¹⁹⁷ Siehe Ganten, VersR 1989, 329 (333).

dern. Dieses Kriterium dürfte inzwischen wohl allgemein anerkannt sein und wird nicht nur vom IOPC Fonds¹⁹⁸, sondern auch von der Literatur verwendet¹⁹⁹.

Die Abgrenzung ist in vielen Fällen schwierig, da sie sich auf subjektive Merkmale, nämlich den beabsichtigten Zweck der Maßnahme, stützt. Als zusätzlicher Indikator für die Abgrenzung kann deshalb auf das Verhältnis von Bergeaufwand zum geretteten Sachwert abgestellt werden²⁰⁰. Übersteigt der Bergeaufwand den geretteten Sachwert, spricht einiges für ein Überwiegen des Schutzzweckes. Bleibt er dagegen hinter dem geretteten Sachwert zurück, könnte dies unter Umständen ein Indiz für die primäre Rettungsintention sein. Diese Betrachtung kann allerdings nur ergänzend und unter Berücksichtigung der anderen Umstände des Falls herangezogen werden. Das Verhältnis von Bergeaufwand und Sachwert eignet sich keineswegs dazu, ausschließlich daran den Zweck der Maßnahme zu bemessen. Lässt sich nicht feststellen, welchem Zweck eine Maßnahme vorrangig dient, entspricht es der Praxis des IOPC Fonds, die Kosten der Maßnahme in Verschmutzungsverhinderung und sonstige Maßnahmen aufzuteilen²⁰¹.

Steht fest, dass eine Maßnahme als Schutzmaßnahme i.S.d. ÖIHÜ vorgenommen wurde und berechtigt diese zum Ersatz der Kosten, geschieht dies ausschließlich nach den Entschädigungskriterien des ÖIHÜ. Eine Bemessung der Entschädigung auf der Grundlage für die Bemessung von Bergungslöhnen ist dagegen ausgeschlossen. Ersetzt werden können nur die tatsächlich aufgewandten Kosten einschließlich eines angemessenen Gewinnanteils²⁰². Ferner müssen die Maßnahmen als Schutzmaßnahmen auch angemessen i.S.v. Art. I Nr. 7 ÖIHÜ sein, so dass sich hierüber ein weiteres Regulativ für die Ersetzbarkeit der Maßnahmen ergeben kann²⁰³.

(6). Umweltschäden

Eine weitere Kategorie von Schäden, deren Ersatz nach dem Ölhaftungsübereinkommen häufig Probleme bereitet, sind Umweltschäden. Darunter sollen zunächst einmal alle Schäden an der Umwelt im weiteren Sinne verstanden werden, also jegliche Beeinträchtigungen der Umwelt, die nicht bereits unter eine der dargestellten Schadenskategorien des ÖIHÜ (z.B. als Sach- oder Vermögensschaden) fallen.

Die Frage, ob diese Schäden nach dem Ölhaftungsübereinkommen ersatzfähig sind, tauchte zum ersten Mal 1979 im Rahmen des Unfalls der „Antonio Gramsci“

¹⁹⁸ IOPCF, Claims Manual, S. 18 f.; siehe hierzu Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 14; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 12; Ganten, VersR 1989, 329 (333).

¹⁹⁹ So z.B. von Wolfrum/ Langenfeld, S. 17; Wilkens, S. 196; Trotz, S. 39.

²⁰⁰ So Ganten, VersR 1989, 329 (333 f.); Wolfrum/ Langenfeld, S. 17; Wilkens, S. 196.

²⁰¹ Siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 14.

²⁰² Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 14.

²⁰³ Siehe Trotz, S. 39; Wilkens, S. 196.

in der Ostsee auf²⁰⁴. Die ehemalige UdSSR machte hier einen Schaden von 47 Mio. Rubel²⁰⁵ als sogenannten „ökologischen Schaden“ geltend²⁰⁶. Das Meer sei nach russischem Recht Eigentum des Staates, weshalb die russische Regierung das Recht habe, einen ökologischen Schaden im Hinblick auf die Gewässerverschmutzung geltend zu machen²⁰⁷. Als Berechnungsgrundlage für den Schaden nutzte die Regierung eine gesetzlich festgeschriebene mathematische Formel. Danach wurde in einem ersten Schritt aufgrund der Menge des ausgelaufenen Öls²⁰⁸ und dessen Verteilungseigenschaft die Menge des mit Öl verschmutzten Wassers errechnet. Im nächsten Schritt wurde die so errechnete verschmutzte Wassermenge mit einem gesetzlich festgelegten Betrag multipliziert. Dies stellte dann den rechnerischen Umweltschaden dar²⁰⁹.

Das ÖIHÜ in der Fassung von 1969 hatte auf die Frage der Ersatzfähigkeit von Umweltschäden noch keine klare Antwort parat. Weder in der Definition der Verschmutzungsschäden (Art. I Nr. 6 ÖIHÜ 69) noch an einer anderen Stelle des Übereinkommens war die Frage der Ersatzfähigkeit von Umweltschäden geregelt. Deshalb ging man überwiegend davon aus, dass Umweltschäden nur im Rahmen der auch sonst ersatzfähigen Vermögensschäden zu erstatten waren. Voraussetzung war also erstens, dass der Schaden wirtschaftlich einem bestimmten Träger zugerechnet und zweitens, dass der Umfang des Schadens konkret bestimmt werden konnte, also berechenbar war. Alle darüber hinausgehenden Schäden, die entweder nicht berechenbar waren oder keinem individuellen Träger zugeordnet werden konnten, sollten nach überwiegender Auffassung nicht nach dem ÖIHÜ 69 ersetzt werden²¹⁰.

Aufgeschreckt durch die Forderung der Russischen Regierung beschäftigte sich auch der IOPC Fonds von 1969 nach dem Unglück der „Antonio Gramsci“ mit dem Problem und fasste nur ein Jahr später im Jahre 1980 einen Beschluss, in dem auch der Fonds die Ersatzfähigkeit von Umweltschäden eingrenzte. Der Fonds führt in dem Beschluss aus, dass die Bewertung einer Entschädigung „nicht auf der Grundlage einer abstrakten Quantifizierung der verursachten Schäden mittels theoretischer Modelle erfolgen darf“²¹¹. Ersatzfähig sind damit nur quantifizierba-

²⁰⁴ Die „Antonio Gramsci“ lief am 27. Februar 1979 vor der Küste der ehemaligen UdSSR auf Grund und verlor ca. 5.500 t Öl, durch welches Schäden an den Küsten der UdSSR selbst, Schweden und Finnland verursacht wurden, siehe IOPCF, Ann. Rep. 1988, S. 61.

²⁰⁵ Dies entsprach zum damaligen Zeitpunkt einer Summe von über DM 100 Mio.

²⁰⁶ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 1988, S. 63.

²⁰⁷ Siehe Brans, RECIEL 1996, 297 (299).

²⁰⁸ Die Menge war mit ca. 5.500 Tonnen noch vergleichsweise gering.

²⁰⁹ Siehe Ganten, VersR 1989, 329 (334); Wolfrum/ Langenfeld, S. 19.

²¹⁰ Siehe Edye, S. 45 f.; Wilkens, S. 200; siehe auch Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b dd, S. 194; diese Position vertraten auch die P&I Clubs, siehe Ganten, TranspR 1997, 397 (399); a.A. waren vor allem die Staaten, welche in den konkreten Fällen („Antonio Gramsci“, „Patmos“ und „Haven“) einen weitergehenden ökologischen Schaden geltend machen wollten.

²¹¹ IOPCF Resolution Nr. 3 vom Oktober 1980, abgedr. Bei Renger, in: Großschäden, S. 151 (164), Fn. 55.; siehe auch IOPCF, Ann. Rep. 1988, S. 61.

re ökonomische Verluste. Mit anderen Worten kann eine Entschädigung nur gewährt werden, wenn ein Anspruchsteller einen bezifferbaren wirtschaftlichen Verlust erlitten hat²¹². Der Ersatz von reinen Umweltschäden sollte damit auch nach der Ansicht des IOPC Fonds ausgeschlossen sein.

Auch hier war die Position des Fonds jedoch nicht verbindlich. Deshalb fehlte im Rahmen des ÖIHÜ 69 weiterhin ein einheitlicher zwingender Charakter für den Umfang des Ersatzes von Umweltschäden²¹³. In der Folge kam es auch nach dem Beschluss des Fonds noch zu Streitigkeiten, bei denen nationale Gerichte teilweise über die bisher dargestellte Position hinaus gingen und in Einzelfällen sogar einen reinen, nicht quantifizierbaren Umweltschaden gewährten. Aufsehen erregend waren vor allem zwei Fälle, die sich vor italienischen Gerichten abspielten.

Im „Patmos“-Fall²¹⁴ machte die italienische Regierung einen Anspruch wegen ökologischer Schäden in Höhe von 5.000 Mio. Lire (damals ca. 2,4 Mio. Pfund)²¹⁵ gegen den Eigner der „Patmos“ geltend. Der Fonds wies den Anspruch aufgrund der Resolution von 1980 zurück²¹⁶. Auch das Gericht erster Instanz von Messina hat den Anspruch auf Ersatz des ökonomischen Schadens zurückgewiesen und damit begründet, dass der italienische Staat nicht Eigentümer seiner Hoheitsgewässer sei, da diese „res communis omnium“ seien und der Staat daher keinen wirtschaftlichen Verlust habe erleiden können²¹⁷. Das Berufungsgericht²¹⁸ hielt indessen den Wortlaut des Ölhafungs- und des Ölfondsübereinkommen für weit genug um einen rein ökologischen Schaden zu erstatten. Da dem Gericht eine Berechnung mangels wirtschaftlicher Quantifizierbarkeit nicht möglich war, griff es unter anderem auf eine mathematische Formel zur Berechnung der Reduktion der Fischbestände zurück und sprach der italienischen Regierung im Ergebnis einen Schadensersatz für reine ökologische Schäden in Höhe von 2.100 Mio. Lire (ca. 830.000 Pfund) zu²¹⁹.

²¹² IOPCF, Ann. Rep. 1988, S. 61 f.; Siehe auch Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 18; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 13.

²¹³ Zumindest dürfte dies für Private gelten, insofern die Resolution nicht in das nationale Recht umgesetzt wurde. Zweifelhaft ist aber, ob dies auch für Ansprüche der Staaten selbst gilt, wenn diese der Resolution zugestimmt haben, siehe Ganten, TranspR 1997, 397 (399), Fn. 22.

²¹⁴ Der griechische Tanker „Patmos“ kollidierte am 21. März 1985 in der Strasse von Messina vor der italienischen Küste mit dem spanischen Tanker „Castillo de Montearagon“, geriet in Brand und verlor ca. 700 Tonnen Öl, zum genauen Unfallhergang siehe IOPCF, Ann. Rep. 1988, S. 32.

²¹⁵ Zunächst betrug die Forderung 20.000 Mio. Lire (damals ca. 9,8 Mio. Pfund), später reduzierte die italienische Regierung sie aber auf 5.000 Mio. Lire, siehe IOPCF, Ann. Rep. 1988, S. 34.

²¹⁶ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 1988, S. 34.

²¹⁷ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 1988, S. 34, 36 und Ann. Rep. 1994, S. 36.

²¹⁸ Berufungsgericht von Messina, Urteil vom 24. Dezember 1993; zitiert nach Wolfrum/Langenfeld, S. 18, Fn. 43.

²¹⁹ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 1994, S. 38; Wolfrum/Langenfeld, S. 18 f.

Auch im Fall der „Haven“²²⁰ gewährte ein italienisches Gericht dem italienischen Staat einen Anspruch auf Ersatz eines ökologischen Schadens. Von den 100.000 Mio. Lire (damals ca. 38,5 Mio. Pfund), welche die italienische Regierung für reine Umweltschäden geltend machte, sprach ihr das Gericht 40.000 Mio. Lire (damals ca. 15,4 Mio. Pfund) zu²²¹. Zur Begründung stützt sich das Gericht auch in diesem Fall auf den Wortlaut der Übereinkommen. Ansprüche wegen ökologischer Schäden seien vom Wortlaut des ÖIHÜ 69 und des ÖIFÜ 71 zwar nicht ausdrücklich erwähnt, es ließe sich aber aus dem Text auch kein Ausschluss dieser Schäden entnehmen²²². Dem Problem, dass sich ein ökologischer Schaden in der Regel der wirtschaftlichen Berechnung entziehe, begegnete das Gericht mit einer Schätzung. Ohne nähere Begründung hielt es im „Haven“-Fall eine Summe für angemessen, die ca. 1/3 der Kosten der Aufräumarbeiten entsprach²²³. Neben den ohnehin zu erstattenden Kosten der Aufräumarbeiten als Sachschäden gewährte das Gericht also zusätzlich einen Schadensersatz für Umweltschäden und knüpfte lediglich die Berechnung des Umweltschadens an die Kosten der Aufräumarbeiten. Auf diesem Wege sprach das Gericht der klagenden italienischen Regierung einen Schadensersatzanspruch wegen ökologischer Schäden in Höhe von 40.000 Mio. Lire (ca. 13 Mio. Pfund) zu²²⁴.

Beide Entscheidungen waren jedoch nur im Rahmen des ÖIHÜ 69 möglich. Mit der Revision der Übereinkommen in den Protokollen von 1992 wurde der Standpunkt des Fonds und die bisherige überwiegende Praxis von den Vertragsstaaten verbindlich festgeschrieben²²⁵. Nunmehr ist

„der Schadensersatz für die Beeinträchtigung der Umwelt [...] auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt“²²⁶.

Andere Umweltschäden, außer den Wiederherstellungskosten können nach der neuen Regelung ausdrücklich nicht ersetzt werden²²⁷.

Mit der neuen Definition wurde vor allem klargestellt, dass ein nicht berechenbarer, so genannter reiner Umweltschaden nicht ersetzt werden kann. Trotzdem lässt die Definition viele Fragen offen. Welche Maßnahmen fallen unter den Begriff der Wiederherstellungsmaßnahmen? Wann sind die Maßnahmen angemessen? Wer ist anspruchsberechtigt und kann die Kosten solcher Maßnahmen geltend machen?

²²⁰ Am 11. April 1991 explodierte das ca. 7 Meilen vor Genua ankernde, unter zypriotischer Flagge fahrende 232.163 Tonnen große Tankschiff „Haven“. Durch die Explosion zerbrach das Schiff in drei Teile, brannte und verlor ca. 74.000 Tonnen Rohöl, von dem jedoch ein großer Teil im Feuer aufging, siehe IOPCF, Ann. Rep. 1991, S. 59.

²²¹ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 1994, S. 49 und 1996, S. 43.

²²² Siehe IOPCF, Ann. Rep. 1999, S. 44 und 1996, S. 43.

²²³ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 1999, S. 44; Brans, RECIEL 1996, 297 (300).

²²⁴ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 1999, S. 44.

²²⁵ Ganten, TranspR 1997, 397 (399).

²²⁶ Art. I Nr. 6 lit. a ÖIHÜ 92.

²²⁷ Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b dd, S. 194; Wolfrum/ Langenfeld, S. 19.

Hinsichtlich der ersten Frage gibt es einen Teilbereich, der relativ einfach beantwortet werden kann. Unproblematisch zu den Wiederherstellungsmaßnahmen zählt die direkte Wiederherstellung einer beschädigten Umweltkomponente, z.B. durch die Anschaffung von Gegenständen, die als direkten Ersatz für den beschädigten Gegenstand eingebracht werden²²⁸. Wurde durch die Verschmutzung ein Fischbestand geschädigt, wäre das Aussetzen von Jungfischen in dem entsprechenden Gewässer ebenso eine Wiederherstellungsmaßnahme, wie die Wiederpflanzung bestimmter Pflanzen, die durch eine Ölverschmutzung vernichtet wurden²²⁹. Ebenso könnte der Arbeitsaufwand, der z.B. durch die Aussaat von Keimlingen entstünde, eine Wiederherstellungsmaßnahme sein²³⁰.

Was ist aber in den Fällen, in denen die Schäden so massiv sind, dass ein direkter Ersatz nicht mehr möglich ist, z.B. wenn eine Vogel- oder Pflanzenart vollständig zerstört und ausgerottet wird und ein Ersatz damit schlicht nicht mehr möglich ist? Die Folge wäre, dass man den Zustand der Natur gerade nicht wiederherstellen könnte. Ein Ersatz könnte lediglich durch die Einbringung von Komponenten geschehen, die den Zerstörten gleichwertig sind. Der Wortlaut des Art. I Nr. 6 lit. a ÖIHÜ spricht aber gerade nur von Wiederherstellungsmaßnahmen. Überwiegend wird derzeit deshalb wohl noch angenommen, dass die Einbringung von gleichwertigen Komponenten nicht unter den Begriff der Wiederherstellung fällt²³¹.

Andererseits schließt der Wortlaut den Ersatz der Kosten für gleichwertige Komponenten aber nicht aus. Wenn man den Wortlaut entsprechend weit interpretiert, kann man als Wiederherstellung auch die Maßnahmen erfassen, die zwar nicht den Ausgangszustand wiederherstellen, aber dazu führen, die Naturressource im Rahmen der praktischen Möglichkeiten dem vorherigen Zustand möglichst weit anzunähern²³². Für ein solches Verständnis der Wiederherstellungsmaßnahmen sprechen gute Gründe. Würde man den Ersatz von gleichwertigen Komponenten ausschließen, würde ein Wertungswiderspruch auftreten, der alleine durch das Argument des engen Wortlautverständnisses kaum zu rechtfertigen ist. Ein kleiner Schaden, der Raum für die direkte Wiederherstellung lässt, könnte nach den Übereinkommen ersetzt werden. Erreicht der Schaden aber eine Dimension, in der – ausschließlich wegen der Größe des Schadens – eine direkte Wiederherstel-

²²⁸ Dies gilt auch dann, wenn die Natur durch ihre Selbstreinigungs- und Heilungskräfte im Laufe der Zeit das gleiche Ergebnis erreichen könnte. Der Schädiger schuldet die Wiederherstellung zum Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses, so dass er sich nicht auf den Selbstheilungsprozess der Natur berufen kann, Edye, S. 44.

²²⁹ Wetterstein, Lloyd's MCLQ 1994, 230 (237).

²³⁰ De la Rue/ Anderson, S. 504.

²³¹ So versteht z.B. Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 133 das Haftungsübereinkommen. Offensichtlich geht auch die EU Kommission von dieser Auffassung aus, siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.4, S. 67, die eine entsprechende Ausweitung des Übereinkommens fordern. Auch Brans, RECIEL 1996, 297 (302) scheint dies aus dem Wortlaut des ÖIHÜ zu folgern, äußert sich aber gleichzeitig kritisch zu dem Ergebnis.

²³² Diese Interpretation halten auch Wolfrum/ Langenfeld, S. 20 und offenbar Brans, RECIEL 1996, 297 (302) für möglich.

lung nicht möglich ist, könnte hierfür kein Ersatz geltend gemacht werden. Eine derartige Benachteiligung von größeren gegenüber kleineren Schäden kann nicht im Sinne der Übereinkommen sein. Als weiteres Argument spricht aber auch der Zweck der Formulierung für den Einschluss von gleichwertigen Komponenten. Das Protokoll von 1992 sollte klarstellen, dass der Ersatz von nicht berechenbaren, reinen Umweltschäden ausgeschlossen ist. Der Ausschluss von gleichwertigen Komponenten als Wiederherstellungsmaßnahmen wurde bei dem Entwurf der Formulierung nicht erwogen. Aus dem Zusammenhang wird aber deutlich, dass ein Ausschluss nicht bezweckt sein konnte. Die Einbringung von gleichwertigen Komponenten ist wie die direkte Wiederherstellung genau berechenbar und abgrenzbar. Sie steht in keinem Zusammenhang mit dem nicht berechenbaren reinen Umweltschaden, den das Protokoll ausschließen wollte. Auch der Sinn des Übereinkommens spricht deshalb für die Einbeziehung von gleichwertigen Komponenten in den Schadensersatz.

Die Entscheidung der nationalen Gerichte ist aber auch hier wieder unabhängig von der Position des Fonds. Es ist deshalb durchaus möglich, dass manche nationalen Gerichte auch die Einbringung von gleichwertigen Komponenten als Kosten der Wiederherstellung auffassen, wenn eine Wiederherstellung nicht möglich ist oder dem Schädiger nicht zugemutet werden kann²³³.

Ebenfalls problematisch ist, ob die Kosten von Studien für die Bewertung und das Ausmaß der Schäden unter die angemessenen Wiederherstellungsmaßnahmen fallen. Wiederherstellungsmaßnahmen können in der Regel erst dann sinnvoll ergriffen werden, wenn vorher die Situation der Schäden genau eingeschätzt wurde und absehbar ist, wie die betroffene Natur auf die Schäden reagiert, wie sich der natürliche Erneuerungsprozess der Natur verhält und welche Auswirkungen mögliche Wiederherstellungsmaßnahmen auf das Naturgefüge haben können. Dabei sind häufig eine Vielzahl technischer Fragen zu klären, so dass die Studien schnell umfangreich und kostspielig sein können.

Der Fonds gibt in seinem Claims Manual vor, unter welchen Voraussetzungen die Kosten von Bewertungsstudien ersetzt werden. Bedingung für den Ersatz ist, dass die Studien als direkte Folge einer bestimmten Verschmutzung durchgeführt werden. Keinen Ersatz gewährt der Fonds hingegen, wenn die Studien einen rein wissenschaftlichen Charakter haben²³⁴.

Neben diesen beiden Problemkreisen hat der Fonds auch Bewertungskriterien²³⁵ geschaffen, die generell für den Ersatz der Kosten von Wiederherstellungsmaßnahmen gelten sollen. Zunächst müssen die Kosten der Wiederherstellungsmaßnahmen selbst angemessen sein. Weiter dürfen die Kosten der Maßnahmen nicht unverhältnismäßig zu dem erzielten oder erwarteten Ergebnis sein, und drittens

²³³ Dies könnte z.B. geschehen, wenn ein Gericht sich an Art. 2 Nr. 8 des Luganer Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden aus umweltgefährdenden Tätigkeiten vom 21.6.1993 orientiert und dementsprechend Kosten für die Anschaffung gleichwertiger Komponenten als Wiederherstellungskosten ansieht.

²³⁴ Siehe IOPCF 1992, Claims Manual, S. 19.

²³⁵ Die Kriterien stellt der Fonds u.a. in seinem Claims Manual dar, siehe IOPCF 1992, Claims Manual, S. 28.

müssen die Maßnahmen geeignet sein und eine angemessene Aussicht auf Erfolg haben. Die Angemessenheit der Maßnahmen soll hierbei aus einer objektiven Perspektive mit den zum Zeitpunkt der Vornahme der jeweiligen Maßnahmen verfügbaren Informationen beurteilt werden²³⁶.

Auch mit den Erläuterungen des Fonds ist die Schwierigkeit der neuen Formulierung aber nicht vollständig gelöst. Alles konzentriert sich auf das Merkmal der „Angemessenheit“. Die wichtigste Frage bleibt deshalb: Wo befindet sich nach der neuen Regelung die Grenze der Angemessenheit der Wiederherstellungskosten? Hier läge es nahe, die Angemessenheit der Kosten für die Wiederherstellungsmaßnahmen im Verhältnis zu dem Ausmaß des Umweltschadens zu beurteilen. Je größer der Umweltschaden wäre, umso höher dürften in der Regel auch die Kosten für die Wiederherstellung der Umwelt sein. Dann taucht aber wieder das Problem auf, nach welchen Kriterien die Höhe des Umweltschadens zu ermitteln ist. So ist am Ende nach der neuen, wie nach der alten Regelung, das größte Hindernis der Berechnung eines Umweltschadens die Möglichkeit, einen Umweltschaden nach wirtschaftlichen Maßstäben zu quantifizieren und zu berechnen²³⁷.

Ebenfalls offen lässt das Haftungsübereinkommen, wer hinsichtlich der Wiederherstellungskosten berechtigt sein soll, diese geltend zu machen. Deshalb kommen zunächst grundsätzlich sowohl Private als auch der Staat selbst in Betracht²³⁸. Nach der Systematik des Übereinkommens ist die Frage aber im Einzelfall nach dem jeweiligen nationalen Recht zu beantworten. Klageberechtigt ist deshalb, wer nach nationalem Recht die Möglichkeit hat, die Schäden einzuklagen.²³⁹ Sofern das nationale Recht überhaupt eine Regelung vorsieht, wird diese regelmäßig den Staat damit beauftragen, für seine Bürger die Schäden einzuklagen²⁴⁰. In Deutschland gibt es keine einheitliche Regelung. Während der Küstengewässerboden im Eigentum des Bundes steht, befinden sich die Meeresstrände nach h.M. im Eigentum der Länder²⁴¹. Geschädigte oder getötete wild lebende Tiere sind indes herrenlos²⁴². Der Ersatz ist deshalb äußerst unklar²⁴³.

²³⁶ IOPCF 1992, Claims Manual, S. 28.

²³⁷ Siehe auch Brans, RECIEL 1996, 297 (301); Wolfrum/ Langenfeld, S. 19.

²³⁸ Özçayır, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 248.

²³⁹ Gold, Marine Pollution, S. 226.

²⁴⁰ Die allgemeine Ansicht geht wohl dahin, dass Naturgüter grundsätzlich Güter der Allgemeinheit („res communis omnium“) sind, an denen Einzelne keine individuellen Rechte haben. Der Staat soll deshalb grundsätzlich als Kläger für die Allgemeinheit auftreten können, siehe Wetterstein, Lloyd's MCLQ 1994, 230 (240), Fn. 54.

²⁴¹ Siehe Seibt, S. 15 ff., 19 ff.; Gergaut, S. 80, 82 ff.

²⁴² § 960 Abs. 1 S. 1 BGB.

²⁴³ Puttfarken schlägt deshalb die Errichtung einer „Stiftung Küste“ vor, siehe Puttfarken, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 145 (149 f.); näher hierzu unten 5. Kapitel D II 3 a, S. 212.

(7). Feste Kosten

Ein weiteres Problemfeld eröffnet sich hinsichtlich der Frage nach der Erstattungs-fähigkeit von festen Kosten. Die meisten Staaten halten zur Beseitigung oder Eindämmung von Ölverschmutzungsschäden eigenes technisches Gerät (z.B. Spezialschiffe, Absperrvorrichtungen, Absaugvorrichtungen etc.) und Personal bereit, um schnell und effektiv gegen auftretende Schäden vorgehen zu können. Hierdurch entstehen unabhängig vom konkreten Einsatz Kosten. Damit diese Kosten nach dem ÖIHÜ ersetzt werden können, müssten sie unter die Definition des Verschmutzungsschadens in Art. I Nr. 6 ÖIHÜ fallen und damit entweder „durch“ die Verunreinigung hervorgerufen worden (lit. a) oder eine Schutzmaßnahme gewesen sein (lit. b).

Unproblematisch ist dies in Bezug auf diejenigen Kosten, die erst infolge des tatsächlichen Ereignisses zusätzlich entstanden sind und ansonsten nicht entstanden wären (z.B. Überstundenvergütungen, Reise- und Verpflegungskosten sowie tatsächlich verbrauchte Betriebsmittel und Abnutzung und Reinigung des Geräts). Sie sind immer ersatzfähig, da sie einen Teil der Schutzmaßnahmen oder der Reinigungskosten bilden²⁴⁴.

Schwieriger sind allerdings die Kosten zu beurteilen, die nicht als zusätzliche Kosten durch die aktuelle Verschmutzung entstanden sind, sondern als feste Kosten ohnehin entstanden wären, auch wenn das Ereignis nicht stattgefunden hätte (hierzu gehören z.B. die normalen Gehälter für ständig beschäftigtes Personal oder Vorhaltekosten für technische Geräte). Gegen den Ersatz solcher Kosten könnte man einwenden, dass sie gerade nicht durch die jeweilige Verschmutzung, sondern unabhängig davon entstanden sind und es deshalb an der erforderlichen Kausalität zwischen der ergriffenen Maßnahme und den entstandenen Kosten mangelt²⁴⁵. Andererseits erscheint es fraglich, ob die Beschränkung der Erstattung auf die nur zusätzlich angefallenen Kosten zu einem vollständigen Ausgleich des Schadens führt oder ein Teil des Schadens dadurch unausgeglichen bleibt. Insofern man die Vorhaltekosten für Personal und Material als Kosten ansieht, die lediglich auf einen größeren Berechnungszeitraum und für eine Mehrzahl von Schäden umgelegt worden sind, erscheint es durchaus begründet, auch diese zu ersetzen²⁴⁶.

Der IOPC Fonds hat in seiner Entschädigungspraxis einen Mittelweg gewählt²⁴⁷, der inzwischen auch in der Literatur Zustimmung gefunden hat²⁴⁸. Danach wird neben den zusätzlichen Kosten auch ein Teil der festen Kosten ersetzt. Allerdings beschränkt der Fonds den Ersatz auf einen „angemessenen“ Teil, wobei

²⁴⁴ De la Rue/ Anderson, S. 402; Bates/ Benson, Ziff. 4.17; Wolfrum/ Langenfeld, S. 15; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 14; Ganten, VersR 1989, 329 (332).

²⁴⁵ Siehe Wolfrum/ Langenfeld, S. 15; Ganten, VersR 1989, 329 (332).

²⁴⁶ So Ganten, VersR 1989, 329 (332); Wolfrum/ Langenfeld, S. 15 f.

²⁴⁷ Für den Fonds siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 15; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 10 f.; Ganten, VersR 1989, 329 (332).

²⁴⁸ Siehe Wolfrum/ Langenfeld, S. 16; Bates/ Benson, Ziff. 4.17.

Allgemeinkosten generell ausgeschlossen sind und alle anderen Kosten nur ersetzt werden, sofern sie einen engen Zusammenhang mit dem Zeitraum der betreffenden Reinigung aufweisen²⁴⁹. Die Entschädigungspraxis des Fonds erfasst damit auch Personalkosten, soweit das Personal direkt mit der Schadensbekämpfung zu tun hatte. Ausgeschlossen sind aber z.B. Overheads für Vorgesetzte, die den Fall lediglich im Rahmen ihrer normalen Verwaltungstätigkeit bearbeiten²⁵⁰.

Der von der Literatur und dem Fonds gegangene Mittelweg scheint eine sinnvolle Lösung zu sein. Es liegt nicht nur im Interesse des jeweils aktiv gewordenen Staates, sondern auch im Interesse des Schädigers für den betroffenen Staat eine ausreichende finanzielle Motivation zu schaffen, damit der Staat über genügend Personal und Geräte verfügt, um im Schadensfall schnell und effektiv eingreifen zu können. Durch den Ersatz eines Teils dieser festen Kosten wird die Bereitschaft der Staaten gefördert, eigene Ressourcen zur Bekämpfung von Ölschäden vorzuhalten und die Möglichkeit einer effektiven Bekämpfung dieser Schäden vergrößert²⁵¹.

6. Versicherungspflicht, Art. VII ÖIHÜ

Um Effektivitätserwägungen geht es auch in der folgenden Komponente des Ölhafnungsübereinkommens. Damit die Forderung gegen den Eigentümer sich nicht in eine wertlose Forderung verwandelt, die z.B. mangels Zahlungsfähigkeit nicht mehr durchzusetzen ist, haben sich die Vertragsstaaten auf der Konferenz zum Haftungsübereinkommen darauf geeinigt, die Haftung an eine obligatorische Haftpflichtversicherung oder sonstige finanzielle Sicherung zu knüpfen²⁵². Der Eigentümer muss deshalb eine Versicherung abschließen, die ihn mit der Deckung für seine mögliche Haftung nach dem ÖIHÜ versorgt²⁵³. Alternativ kann er auch eine andere finanzielle Sicherheit, z.B. eine Bankbürgschaft oder eine von einem internationalen Schadensersatzfonds ausgestellte Bescheinigung wählen, durch welche eine Haftung in der erforderlichen Höhe gesichert wird²⁵⁴.

Diese Regelung ist neben der Kanalisierung der Haftung auf den Eigentümer, deren Ausgestaltung als verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung und der Möglichkeit, die Haftung zu beschränken, der vierte Grundpfeiler des Haftungs-

²⁴⁹ Siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 15; Ganten, VersR 1989, 329 (332); de la Rue/ Anderson, S. 407; Bates/ Benson, Ziff. 4.17.

²⁵⁰ Ganten, VersR 1989, 329 (332); Bates/ Benson, Ziff. 4.17.; de la Rue/ Anderson, S. 407; Wolfrum/ Langenfeld, S. 16.

²⁵¹ Siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 15; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 10.; Ganten, VersR 1989, 329 (332); Wolfrum/ Langenfeld, S. 16.

²⁵² Siehe Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 58.

²⁵³ Art. VII Abs. 1 ÖIHÜ.

²⁵⁴ Aus dem Text von Art. VII ÖIHÜ und besonders aus dem Willen der Konferenz zum ÖIHÜ 69 ergibt sich, dass es sich bei der Sicherheit stets um eine Forderung gegen einen Dritten handeln muss. Eigenes Vermögen des Versicherungspflichtigen reicht also nicht aus, siehe Herber, RabelsZ 34 (1970), 223 (245).

übereinkommens²⁵⁵. Durch sie wird gewährleistet, dass der Geschädigte unabhängig von der finanziellen Lage des Eigentümers seinen Schadensausgleich auch tatsächlich erhält. Zusätzlich wird die Position des Geschädigten dadurch gestärkt, dass Art. VII Abs. 8 ÖIHÜ ihm einen Direktanspruch gegen den Versicherer oder sonstigen Sicherungsgeber einräumt. In der Praxis richtet sich der Entschädigungsanspruch deshalb, obwohl er grundsätzlich auf den Eigentümer kanalisiert ist, regelmäßig zumindest auch gegen dessen Versicherung. Die Durchsetzung der Versicherungspflicht wird erreicht, indem über die Sicherung eine Bescheinigung (Art. VII Abs. 2 ÖIHÜ) ausgestellt wird, die nach Art. VII Abs. 4 ÖIHÜ an Bord des Schiffes mitgeführt werden muss²⁵⁶. Nur mit einer entsprechenden Bescheinigung dürfen die Häfen der Vertragsstaaten oder deren außerhalb liegende Umschlagplätze angelaufen werden.

Von der Versicherungspflicht erfasst sind alle Schiffe, die mehr als 2000 Tonnen Öl als Bulkladung befördern²⁵⁷. Art. VII Abs. 1 ÖIHÜ verpflichtet alle Schiffe aus Vertragsstaaten, eine entsprechende Versicherung oder sonstige Sicherheit aufrechtzuerhalten. Neben der Verpflichtung für Schiffe aus Vertragsstaaten wirkt die Versicherungspflicht de facto aber auch für Schiffe aus Nichtvertragsstaaten. Nach Art. VII Abs. 11 ÖIHÜ müssen die Vertragsstaaten sicherstellen, dass für alle Schiffe „ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist“ eine entsprechende Versicherung oder sonstige Sicherheit besteht. Damit ist gewährleistet, dass jedes Schiff, welches einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates oder einen Umschlagplatz in seinem Küstenmeer anläuft, über eine entsprechende Versicherungsdeckung verfügt. In Deutschland geht die Versicherungspflicht für Schiffe aus Nichtvertragsstaaten noch weiter. Nach § 3 des Ölschadengesetz (ÖISG)²⁵⁸ gilt das Erfordernis des Versicherungsnachweises unabhängig vom Anlaufen eines Hafens oder eines Umschlagplatzes für die gesamte Zeit, in der sich das Schiff im deutschen Hoheitsgebiet aufhält. Eine Versicherungsdeckung im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens ist deshalb auch schon bei jedem Durchfahren der deutschen Küstengewässer erforderlich²⁵⁹.

7. Prozessuale Fragen

a. Erlöschen der Ansprüche, Art. VIII ÖIHÜ

Art. VIII ÖIHÜ regelt die Frage der Fristen, innerhalb welcher Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden nach dem Ölhaftungsübereinkommen geltend gemacht werden können. Die Regelung beinhaltet zwei Fristen. Grundsätzlich sind drei

²⁵⁵ Vgl. Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 58.

²⁵⁶ In Deutschland geschieht dies durch eine Ölhaftungsbescheinigung nach der Ölhaftungsbescheinigungsverordnung vom 30.5.1996, siehe Rabe, SeehandelsR, § 485, Rn. 87; Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b ff, S. 195.

²⁵⁷ Art. VII Abs. 1 ÖIHÜ.

²⁵⁸ BGBl. 1988 I, 1770.

²⁵⁹ Arzt/ Jürgens, KJ 1993, 146 (156); Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b ff, S. 195; Beckert/ Breuer, Rn. 1689.

Jahre nach Eintritt der Schäden die Ansprüche nach dem Übereinkommen erloschen, wenn innerhalb dieser Frist keine Klage erhoben wird²⁶⁰. Für später eingetretene Schäden gilt eine zweite Frist, aufgrund derer spätestens sechs Jahre nach dem für den Schaden ursächlichen Ereignis keine Klage mehr erhoben werden kann. Bei beiden Fristen handelt es sich um Ausschlussfristen, die weder der Hemmung noch der Unterbrechung unterliegen²⁶¹.

b. Zuständiges Gericht, Art. IX ÖIHÜ

Zuständig für Streitigkeiten aus dem ÖIHÜ sind nur die Gerichte des oder der Vertragsstaaten, in deren Territorium (Hoheitsgebiet, Küstenmeer und ausschließliche Wirtschaftszone) ein Schaden entstanden ist oder Schutzmaßnahmen ergriffen wurden²⁶². Wird in einem Staat der Beschränkungsfonds nach Art. V Abs. 3 ÖIHÜ errichtet²⁶³, sind die Gerichte dieses Staates für alle Fragen der Zuteilung und Verteilung ausschließlich zuständig. Die Gerichte in den anderen Vertragsstaaten behalten aber ihre Zuständigkeit für alle anderen Fragen. Es findet in diesem Fall keine Konzentrierung aller Verfahren auf ein Gericht statt²⁶⁴.

Wenn in mehreren Vertragsstaaten Schäden entstanden sind, stellt sich die Frage, inwieweit ein „forum shopping“ der Parteien möglich ist. Der Wortlaut des Art. IX ÖIHÜ scheint diese Frage nicht klar zu beantworten. In der deutschen Version heißt es:

„Sind durch ein Ereignis Verschmutzungsschäden im Hoheitsgebiet [...] eines oder mehrerer Vertragsstaaten entstanden [...] so können Schadensersatzklagen nur vor den Gerichten des oder der betreffenden Vertragsstaaten anhängig gemacht werden“.

Unklar bleibt in dieser Definition, ob eine Klage nur in dem Staat möglich ist, in dem oder in denen der Geschädigte seinen Schaden erlitten hat oder er die Möglichkeit hat, in allen „betroffenen Vertragsstaaten“ gerichtlich vorzugehen. Die englische Version scheint eine enge Interpretation des Art. IX ÖIHÜ nicht zu fördern. Hier heißt es:

„Where an incident has caused pollution damage in the territory [...] of one or more Contracting States [...] actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States“.

Im Gegenteil scheint „any such Contracting State“ sogar darauf hinzuweisen, dass nicht nur die Gerichte des Staates, in dem der Schaden des Geschädigten entstanden ist, sondern auch die Gerichte in allen anderen Staaten, in denen Schäden entstanden sind, zuständig sind. Das Haftungsübereinkommen würde sich nach einem solchen Verständnis dem „forum shopping“ der Kläger öffnen.

²⁶⁰ Art. VIII S. 1 ÖIHÜ.

²⁶¹ Renger, in: Großschäden, S. 151 (156).

²⁶² Art. IX Abs. 1 und 3 ÖIHÜ.

²⁶³ Dies ist der Fonds, den der Schiffseigentümer zur Beschränkung seiner Haftung einrichten muss.

²⁶⁴ Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 64; Renger, in: Großschäden, S. 151 (156).

Ob dies dem Willen der Konferenzstaaten bei dem Entwurf des Übereinkommens entsprach, scheint zweifelhaft. Grund für die Beschränkung auf den Schadensort war, dem Geschädigten eine Klage in seiner Nähe und in einer ihm vertrauten Rechtsordnung zu ermöglichen²⁶⁵. Dem Geschädigten eine Auswahl zu geben, um sich den für ihn besten Gerichtsstand zu wählen, scheint dagegen kaum beabsichtigt gewesen zu sein. In der Praxis dürfte das Problem des „forum shopping“ allerdings keine große Bedeutung haben. Zum einen ist häufig nur ein Staat von den Schäden betroffen, zum anderen kann aufgrund der geringen Falldichte vor den nationalen Gerichten in den wenigsten Fällen eine unterschiedliche Entscheidung der jeweiligen Staaten vorhergesehen werden, so dass die gezielte Auswahl des Forums mangels vorhersehbarer Daten unwahrscheinlich ist. Dennoch erscheint es sinnvoll, eine entsprechende Klarstellung in Art. IX ÖIHÜ aufzunehmen, um ein gezieltes „forum shopping“ zu vermeiden. Ein neues Übereinkommen sollte deshalb eine entsprechende Änderung beinhalten.

Damit die Haftungsbeschränkung des Eigentümers tatsächlich ihren Effekt entfaltet, beschränkt der errichtete Haftungsfonds nicht nur Ansprüche in dem Vertragsstaat, in dem der Fonds errichtet wurde, sondern auch Ansprüche, die vor den Gerichten eines anderen Vertragsstaates geltend gemacht werden. Dies ergibt sich aus Sinn und Zweck der Haftungsbeschränkung und schließlich auch aus dem Wortlaut des Art. VI Abs. 1 ÖIHÜ wonach Ansprüche generell nicht mehr gegen „andere Vermögenswerte“ als den Fonds geltend gemacht werden können. Zudem weist auch die Einschränkung des Art. V Abs. 2 hierauf hin²⁶⁶. Ein Reeder, der in Staat A verklagt wird, kann also seine Haftung mit dem Hinweis darauf beschränken, dass er in Staat B einen Haftungsbeschränkungsfonds gem. Art. V ÖIHÜ errichtet hat. Voraussetzung hierfür ist aber, dass der Kläger Zugang zu dem Gericht hat, das den Fonds verwaltet, und dass der Fonds tatsächlich zur Befriedigung seines Anspruchs verwendet werden kann²⁶⁷. Dies kann z.B. nicht der Fall sein, wenn ein Schaden in zwei Vertragsstaaten auftritt und Reise- oder Zahlungsbeschränkungen in dem Staat, in dem der Beschränkungsfonds errichtet wurde, den Zugang zu den Gerichten oder den Zugriff auf den Haftungsfonds verhindern. Ebenso wäre die Voraussetzung nicht erfüllt, wenn der Kläger eine Schadensersatzzahlung in fremder Währung erhielt und diese nicht ohne Einschränkungen in eine andere Währung wechseln und in sein Heimatland einführen könnte.

c. Anerkennung und Vollstreckung, Art. X ÖIHÜ

Prozessual wird die Durchsetzung der Ansprüche dadurch gewährleistet, dass vollstreckbare Urteile in den anderen Vertragsstaaten anerkannt²⁶⁸ werden und

²⁶⁵ Siehe Mensah, in: FS Herber (1999), S. 401 (419).

²⁶⁶ De la Rue/ Anderson, S. 117, 121 f.

²⁶⁷ Art. VI Abs. 2 ÖIHÜ.

²⁶⁸ Art. X Abs. 1 ÖIHÜ.

vollstreckbar²⁶⁹ sind. Die Anerkennung kann nur versagt werden, wenn das Urteil durch betrügerische Machenschaften erwirkt wurde²⁷⁰ oder der Beklagte nicht binnen einer angemessenen Frist unterrichtet und ihm keine angemessene Gelegenheit zur Vertretung vor Gericht eingeräumt wurde²⁷¹. Nicht ausreichend für die Versagung der Anerkennung ist aber ein bloßer Verstoß gegen den *ordre public*. Anderenfalls wäre die mit dem internationalen Übereinkommen erstrebte Vereinheitlichung des materiellen Rechts gerade dadurch gefährdet, dass über den *ordre public* wieder die nationalen Rechtsvorstellungen einfließen würden²⁷².

III. Das Fondsübereinkommen von 1992

1. Allgemeines

Als Ergänzung zum Ölhaftungsübereinkommen wurde 1971 das sogenannte Fondsübereinkommen²⁷³ geschlossen. Sein Zweck liegt darin, neben dem Ölhaftungsübereinkommen eine zusätzliche Entschädigungsmöglichkeit für die Fälle zu schaffen, in denen der Schutz nach dem Haftungsübereinkommen alleine nicht ausreicht²⁷⁴. Auf diesem Weg soll ein insgesamt höheres Schutzniveau erreicht werden, als es ausschließlich im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens aufgrund seiner vergleichsweise niedrigeren Haftungsgrenzen möglich gewesen wäre. Das Fondsübereinkommen dient damit der Ergänzung des Haftungsübereinkommens. In seiner Struktur ist es dem Haftungsübereinkommen nachgebaut und nimmt an einigen Stellen darauf Bezug²⁷⁵.

Die erste Fassung des Fondsübereinkommens wurde zwei Jahre nach dem Haftungsübereinkommen am 18.12.1971 beschlossen²⁷⁶ und trat am 16.10.1978 in

²⁶⁹ Voraussetzung für die Vollstreckbarkeit ist lediglich, dass das Urteil nach Abs. 1 anerkannt ist und die vorgeschriebenen Förmlichkeiten des entsprechenden Vertragsstaats eingehalten sind, siehe Art. X Abs. 2 ÖIHÜ.

²⁷⁰ Art. X Abs. 1 lit. a ÖIHÜ.

²⁷¹ Art. X Abs. 1 lit. b ÖIHÜ.

²⁷² Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 64; Renger, in: Großschäden, S. 151 (156); Herber, RabelsZ 34 (1970), 223 (249 f.).

²⁷³ Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden vom 18.12.1971, abgedruckt im BGBl. 1975 II, 301 (320).

²⁷⁴ So ausdrücklich die Zweckbestimmung des Art. 2 Abs. 1 ÖIFÜ. Im Rahmen des ÖIFÜ 71 bestand darüber hinaus noch der Zweck, dem Eigentümer eine Entschädigung für seine finanzielle Verpflichtung aus dem Haftungsübereinkommen zu leisten, Art. 2 Abs. 1 lit. b ÖIFÜ 71. Diese Entschädigungsfunktion ist allerdings mit der Revision der Übereinkommen für das ÖIFÜ 92 gestrichen worden, siehe Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 c dd, S. 197.

²⁷⁵ So z.B. in Art. 1 Nr. 2 ÖIFÜ, wo es auf die entsprechenden Definitionen der Begriffe Schiff, Öl, Verschmutzungsschäden in Art. I des Haftungsübereinkommens verweist.

²⁷⁶ Bekanntgabe im BGBl. 1975 II, 301 (320).

Kraft²⁷⁷. Nach der Ersetzung des Goldfrankens durch das Sonderziehungsrecht des IWF durch das ÖIFÜ Änderungsprotokoll von 1976²⁷⁸ und der wie beim Haftungsübereinkommen nicht gelungenen Revision des Übereinkommens 1984²⁷⁹, wurde das Übereinkommen auf der Grundlage der 1984 erarbeiteten Änderungen schließlich parallel zum Haftungsübereinkommen 1992 leicht überarbeitet²⁸⁰. Die Neufassung des Übereinkommens trat am 30.5.1996 als Fondsübereinkommen von 1992 Kraft²⁸¹. Wie bereits eingangs geschildert bestanden anfänglich beide Fondsübereinkommen nebeneinander²⁸². Seit der Einstellung des Fonds von 1971 zum 24.5.2004²⁸³ gilt nur noch das ÖIFÜ 92. Für Unfälle in Deutschland gilt dieser schon seit dem 15.5.1998 ausschließlich, nachdem Deutschland das ÖLFÜ 71 zuvor gekündigt hatte²⁸⁴.

2. Struktur und Verwaltung des Fonds

Mit dem Fondsübereinkommen haben die Vertragsstaaten die rechtliche Grundlage für die Errichtung des Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungen (IOPC Fonds)²⁸⁵ geschaffen. Der Fonds hat seinen Sitz in London und ist eine eigenständige internationale Behörde, die in jedem Vertragsstaat als juristische Person anerkannt wird. Sie ist nach den Rechtsvorschriften der jeweiligen Mitgliedstaaten rechts- und parteifähig. Gesetzlicher Vertreter des Fonds ist dessen Direktor²⁸⁶. Oberstes Organ des Fonds ist die Versammlung²⁸⁷. Zur Arbeitsentlastung hat diese einen Exekutivausschuss als Unterorgan eingesetzt²⁸⁸. Die verwaltende Tätigkeit übt das Sekretariat²⁸⁹ aus, welches von dem Direktor geleitet wird. Die Schadensregulierung übernimmt in kleineren Fällen und soweit keine Grundsatzfragen betroffen sind der Direktor, in allen anderen Fällen der Exekutivausschuss oder die Versammlung selbst²⁹⁰. Durch die Zusammensetzung des Exekutivausschusses und der Versammlung aus Vertretern der Mitgliedstaaten und die Weisungsgebundenheit des Direktors sind die Entscheidungen aber selten frei von politischen Erwägungen oder gar Druck der Vertragsparteien. Trotz aller Be-

²⁷⁷ BGBl. 1978 II, 1211.

²⁷⁸ BGBl. 1980 II, 721 (724 ff.).

²⁷⁹ BGBl. 1988 II, 705 (707 ff.).

²⁸⁰ Das ÖIFÜ ÄndProt. 1992 ist abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1150 (1169); die Neufassung des ÖIFÜ 1992 (Bekanntmachung vom 23.4.1996) in BGBl. 1996 II, 685 (686).

²⁸¹ BGBl. 1995 II, 972 (974).

²⁸² Siehe oben I, S. 3 ff.

²⁸³ Siehe oben I, S. 6.

²⁸⁴ Siehe Staudinger/ von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 238.

²⁸⁵ International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund).

²⁸⁶ Die Rechtsstellung des Fonds ist in Art. 2 Abs. 2 ÖIFÜ geregelt.

²⁸⁷ Art. 17 ff. ÖIFÜ.

²⁸⁸ Dies ist der Versammlung aufgrund der Ermächtigung des Art. 18 Nr. 9 ÖIFÜ möglich.

²⁸⁹ Art. 28 ff. ÖIFÜ.

²⁹⁰ Die genaue Aufteilung regelt die Geschäftsordnung des Fonds, siehe Renger, in: Großschäden, S. 151 (168).

mühungen um Neutralität und Sachlichkeit muss die Schadensregulierung deshalb immer vor dem Hintergrund möglicher politischer Überlegungen gesehen werden²⁹¹.

3. Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich des Fondsübereinkommens stimmt im Wesentlichen mit dem Anwendungsbereich des Haftungsübereinkommens überein. Sowohl der sachliche als auch der räumliche Geltungsbereich sind an den Regelungen des Haftungsübereinkommens angelehnt²⁹². In sachlicher Hinsicht ergibt sich dies aus den Verweisungen in Art. 1 Nr. 2 ÖIFÜ, wonach z.B. die Bedeutung der Begriffe „Schiff“, „Öl“, „Verschmutzungsschäden“ und „Ereignis“ den Definitionen des Haftungsübereinkommens entsprechen. Hinsichtlich des räumlichen Anwendungsbereichs übernimmt Art. 3 ÖIFÜ die Formulierung aus Art. II ÖIHÜ.

Zu beachten ist aber, dass das Übereinkommen trotz seines Charakters als Ergänzung des Haftungsübereinkommens nicht schon aufgrund dieses Zusammenspiels dazu führt, dass die Vertragsstaaten des Haftungsübereinkommens ohne weiteres Zutun auch Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens werden. Vielmehr ist das Fondsübereinkommen ein eigenständiger völkerrechtlicher Vertrag, dem die Staaten zusätzlich zum Haftungsübereinkommen beitreten können. Umgekehrt ist es aber für einen Beitritt zum Fondsübereinkommen Voraussetzung, dass der jeweilige Staat bereits Vertragsstaat des Haftungsübereinkommens ist²⁹³. In der Praxis haben nicht alle Vertragsstaaten des Haftungsübereinkommens davon Gebrauch gemacht, ergänzend auch dem Fondsübereinkommen beizutreten²⁹⁴.

4. Voraussetzungen für eine Zahlungspflicht des Fonds

Wenn im Rahmen dieses Anwendungsbereichs ein Verschmutzungsschaden in einem Vertragsstaat des Fondsübereinkommens auftritt, stellt sich die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Fonds zur Zahlung verpflichtet ist. Aufgrund seines Charakters als Ergänzung zum Ölhaftungsübereinkommen greift das Fondsübereinkommen erst, wenn die Voraussetzung der Subsidiarität nach Art. 4 Abs. 1 ÖIFÜ erfüllt ist. Der Fonds zahlt eine Entschädigung nur,

„wenn der Betreffende nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 nicht voll und angemessen für den Schaden entschädigt werden konnte“.

Dies wird konkretisiert und in drei Fallgruppen aufgegliedert. Nach der ersten Fallgruppe zahlt der Fonds in den Fällen, in denen sich aus dem Haftungsübereinkommen schon keine Verpflichtung zur Zahlung ergibt²⁹⁵. Zweitens tritt der Fonds

²⁹¹ Dies gibt auch Renger, in: Großschäden, S. 151 (168) kritisch zu bedenken.

²⁹² Siehe Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 c cc, S. 196 f.

²⁹³ Siehe Ganten, VersR 1989, 329 (330).

²⁹⁴ Von den aktuell 95 Vertragsstaaten des ÖIHÜ sind bis auf 17 Staaten alle auch Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens; siehe www.iopcfund.org.

²⁹⁵ Art. 4 Abs. 1 lit. a ÖIFÜ.

ein, wenn der Eigentümer finanziell nicht zur Zahlung der Entschädigung nach dem ÖIHÜ in der Lage ist²⁹⁶ und drittens, wenn der Schaden die Haftungsgrenze des ÖIHÜ übersteigt und der Geschädigte deshalb keinen vollen Ersatz von dem Eigentümer erlangen kann²⁹⁷. Die erste Fallgruppe erfasst vor allem den Großteil der Fälle, in denen die Haftung des Eigentümers wegen Art. III Abs. 2 ÖIHÜ ausgeschlossen ist. Dazu gehören beispielsweise Verschmutzungsschäden, die durch ein unabwendbares Naturereignis oder die vorsätzliche Schädigung durch einen Dritten entstanden sind. Auch Schäden, die durch die Fahrlässigkeit einer für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen zuständigen Stelle verursacht wurden, werden vom Fonds ersetzt.

Der Fonds ist allerdings von der Verpflichtung zur Zahlung frei, wenn er beweisen kann, dass der Schaden die Folge einer Kriegshandlung ist oder von einem nicht gewerblich eingesetzten Staatsschiff verursacht wurde²⁹⁸. Ferner obliegt dem Antragsteller die Beweispflicht hinsichtlich der Kausalität. Kann er nicht beweisen, dass der Schaden die Folge eines unter das Übereinkommen fallenden Ereignisses ist, ist der Fonds ebenfalls von seiner Zahlungspflicht befreit²⁹⁹. Eine vollständige oder teilweise Befreiung tritt auch in den Fällen ein, in denen der Fonds nachweisen kann, dass die Verschmutzungsschäden ganz oder teilweise auf ein vorsätzliches oder fahrlässiges Verhalten des Geschädigten zurückzuführen sind³⁰⁰.

5. Inhalt und Umfang der Entschädigung

Eine Entschädigung wird im Rahmen des Fondsübereinkommens nach den gleichen Maßstäben geleistet, wie dies nach dem Haftungsübereinkommen der Fall ist. Art. 1 Nr. 2 ÖIFÜ verweist auf die Definition der Verschmutzungsschäden in Art. I Nr. 6 des Ölhafungsübereinkommens. Das Fondsübereinkommen erfasst damit alle Schäden, wie sie oben beim Ölhafungsübereinkommen dargestellt worden sind³⁰¹.

Die Praxis des IOPC Fonds³⁰² spielt an dieser Stelle eine besondere Rolle. Solange ein Anspruch nicht gerichtlich durchgesetzt werden soll, sondern zunächst nur beim Fonds angemeldet wird, richtet sich dessen Regulierung nach den internen Vorgaben des Fonds. Zu beachten ist aber, dass die Praxis des Fonds auch im Rahmen des Fondsübereinkommens nur für das Sekretariat des Fonds verbindlich ist. Der Fonds kann sich mit seinen Beschlüssen nur selbst binden. Kommt es zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung, entscheiden die Gerichte nach ihrer eigenen Auslegung.

²⁹⁶ Art. 4 Abs. 1 lit. b ÖIFÜ.

²⁹⁷ Art. 4 Abs. 1 lit. c ÖIFÜ.

²⁹⁸ Art. 4 Abs. 2 lit. a ÖIFÜ.

²⁹⁹ Art. 4 Abs. 2 lit. b ÖIFÜ.

³⁰⁰ Art. 4 Abs. 3 ÖIFÜ.

³⁰¹ Siehe oben II 5 c, S. 23 ff.

³⁰² Siehe oben II 5 c cc, S. 24 ff.

Wie die Haftung des Eigentümers ist auch die Einstandspflicht des Fonds begrenzt. Die Größe der Schiffe ist im Rahmen des Fondsübereinkommens jedoch unerheblich. Der Gesamtbetrag bezieht sich lediglich auf ein einzelnes Ereignis³⁰³. Seit dem 1.11.2003 steht gemäß Art. 4 Abs. 4 für jedes Schadensereignis ein maximaler Gesamtbetrag von 203 Mio. SZR³⁰⁴ zur Verfügung. Sind im Rahmen des Haftungsübereinkommens bereits Entschädigungen geleistet worden, so vermindert sich die Zahlung des Fonds um den entsprechenden Betrag. Der Gesamtbetrag bezieht sich also auf die insgesamt nach dem Haftungs- und dem Fondsübereinkommen zu zahlenden Beträge³⁰⁵.

Ebenfalls parallel zum Haftungsübereinkommen wurde auch im ÖIFÜ durch die Protokolle von 1992 ein vereinfachtes Verfahren zur Anhebung des Entschädigungshöchstbetrags eingeführt³⁰⁶. Die Vertragsstaaten können im Rechtsausschuss der IMO mit Zweidrittelmehrheit eine Änderung beschließen, die 36 Monate später ohne weiteres Zutun in Kraft tritt, wenn nicht innerhalb der ersten 18 Monate wenigstens ein Viertel der Staaten die Änderung ablehnen³⁰⁷.

Von dieser Möglichkeit haben die Vertragsstaaten – wie beim ÖIHÜ – auf der 82. Sitzung des Rechtsausschusses der IMO im Oktober 2000 zum ersten Mal Gebrauch gemacht und eine Erhöhung des maximalen Entschädigungsbetrags von ursprünglich 135 Mio. SZR um ca. 50 % auf den seit nunmehr geltenden Höchstbetrag von 203³⁰⁸ Mio. SZR beschlossen³⁰⁹.

Sollte der maximale Entschädigungsbetrag nicht ausreichen, um alle Schäden voll auszugleichen, wird wie beim Haftungsübereinkommen der zur Verfügung stehende Betrag zu prozentual gleichen Anteilen verteilt³¹⁰.

Freiwillige Aufwendungen, die der Eigentümer des Schiffes auf sich nimmt, um Verschmutzungsschäden zu verhüten oder einzuschränken, gelten als Verschmutzungsschäden i.S. des Übereinkommens und können gleichrangig mit den

³⁰³ Art. 4 Abs. 4 ÖIFÜ.

³⁰⁴ Der Gesamtbetrag erhöht sich auf 300,74 Mio. SZR, insofern ein Ereignis in einem Zeitraum eintritt, in dem drei Vertragsparteien zusammen mindestens 600 Mio. Tonnen Öl erhalten haben (Art. 4 Abs. 4 lit. c ÖIFÜ). Im Rahmen des ÖLFÜ 71 betrug der ursprüngliche Höchstbetrag gerade einmal 30 Mio. SZR, siehe Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 4. Die derzeit geltende Höchstsumme des ÖLFÜ 71 liegt bei 60 Mio. SZR.

³⁰⁵ Dies gilt jedoch nicht im Falle einer Entschädigung für außergewöhnliche Naturereignisse. Da diese schon nicht im Rahmen des Haftungsübereinkommens ersetzt werden können, bezieht sich der Gesamtbetrag auch nur auf Leistungen im Rahmen des Fondsübereinkommen, siehe Art. 4 Abs. 4 lit. b ÖIFÜ.

³⁰⁶ Siehe Art. 33 ÖIFÜ ÄndProt. 92.

³⁰⁷ Art. 33 Abs. 4, 7 und 8 ÖIFÜ ÄndProt 92.

³⁰⁸ Beziehungsweise von 200 Mio. auf 300,74 Mio. SZR für ein Ereignis, dass in einem Zeitraum eintritt, in dem drei Vertragsparteien zusammen mindestens 600 Mio. Tonnen Öl erhalten haben.

³⁰⁹ Siehe IMO Dokument vom 17.11.2000, „IMO raises compensation limits for oil pollution disasters“; IOPCF Ann. Rep. 2000, S. 16.

³¹⁰ Art. 4 Abs. 5 ÖIFÜ.

anderen Ansprüchen gegen den Fonds geltend gemacht werden³¹¹. Das Fondsübereinkommen von 1971 hatte noch eine weitergehende Regelung. Es bezog den Eigentümer auch über den Ersatz der freiwilligen Aufwendungen mit in den Kreis der durch den Fonds Begünstigten ein und erstattete ihm sogar einen Teil seiner Haftungssumme³¹². Dies erschien den Vertragsstaaten bei den Beratungen zur Revision der Übereinkommen aber nicht sachgerecht, so dass das ÖIFÜ 92 diese Entschädigungsfunktion nicht mehr vorsieht³¹³.

6. Finanzierung des Fonds

Neben der Höhe der Entschädigungssumme ist die Art der Finanzierung des Fonds ein zweites wesentliches Merkmal, wodurch sich das Fondsübereinkommen vom Haftungsübereinkommen unterscheidet. Während das ÖIHÜ die Haftung des Schiffseigentümers statuiert, bezieht der Fonds auf einer zweiten Stufe die Mineralölwirtschaft in den finanziellen Ausgleich von Ölverschmutzungsschäden mit ein. Aus Praktikabilitätsgründen wurde die Last nicht allen auf der Ladungsseite beteiligten Parteien auferlegt. Man einigte sich im Rahmen der Konferenz von 1971 darauf, dass nur die Empfänger des Öls Beiträge zum Fonds leisten sollten. Dementsprechend begründet Art. 10 ÖIFÜ eine Beitragspflicht für alle juristischen oder natürlichen Personen³¹⁴ eines Vertragsstaates, die in einem Kalenderjahr mehr als 150.000 Tonnen beitragspflichtiges Öl auf dem Seeweg erhalten haben.

Maßgebend für die Berechnung der Menge ist jeweils die erste Anlandung nach einem Seetransport in einem Vertragsstaat. Das heißt, jedes Mal, wenn beitragspflichtiges Öl nach einem Seetransport einen Hafen oder Terminal eines Vertragsstaates erreicht, wird es für die Beitragserhebung registriert³¹⁵. Als Erhalt gilt dabei nur das Empfangen in Tanks oder Lagereinrichtungen unmittelbar nach dem Seetransport³¹⁶. Dies gilt auch, wenn der Empfänger gleichzeitig der Importeur des Öls ist³¹⁷. Auf den Verladeort kommt es ebenfalls nicht an. Das Öl kann aus dem Ausland importiert werden, von einem anderen Hafen desselben Staates kommen oder per Schiff von einer Bohrinselfestland transportiert werden. Auch wenn das Öl erst in einem anderen Hafen umgeschlagen oder über Rohrleitungen weitergeleitet werden soll, gilt es als beitragspflichtiges Öl³¹⁸. Aus Vereinfachungsgründen sind nicht alle Arten von Öl, sondern gemäß der Definition des Art. 1 Nr.

³¹¹ Art. 4 Abs. 1 a.E. ÖIFÜ.

³¹² Art. 5 ÖIFÜ 71.

³¹³ Siehe Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 c dd, S. 197.

³¹⁴ Dabei werden die erhaltenen Mengen von „assoziierten Personen“, d.h. Tochtergesellschaften u.ä. (vgl. Art. 10 Abs. 2 lit. b ÖIFÜ), mit in die Berechnung bei dieser Person einbezogen.

³¹⁵ Ganten, VersR 1989, 329 (330); Hohloch, S. 184; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 5; Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 7.

³¹⁶ Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 7.

³¹⁷ Ganten, VersR 1989, 329 (330).

³¹⁸ Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 7.

3 ÖIFÜ nur Rohöl und Heizöl erfasst. Unter die Begriffsbestimmung des Artikels fallen aber auch schweres Dieselöl und Schmieröl³¹⁹.

Der Beitragspflicht kommen die Empfänger durch die Zahlung von Jahresbeiträgen³²⁰ nach. Diese werden aufgrund des zu erwartenden Gesamtbetrages für das kommende Jahr errechnet, den die Versammlung aufgrund ihres Voranschlags für den Haushaltsplan anhand des Bedarfs bestimmt, der voraussichtlich im kommenden Jahr für Zahlungen des Fonds benötigt wird³²¹. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass stets ausreichend flüssige Mittel vorhanden sein sollen, um Schäden schnell regulieren zu können³²². Aus dem Gesamtbedarf und der insgesamt im vergangenen³²³ Jahr erhaltenen Menge des Öls errechnet sich dann der Betrag, der sich pro Tonne ergibt. Die vom einzelnen Beitragspflichtigen zu zahlende Summe ergibt sich dementsprechend aus seinem Anteil an der insgesamt empfangenen Menge. Die Menge des von ihm im vorangegangenen Jahr empfangenen beitragspflichtigen Öls multipliziert mit dem Betrag pro Tonne bestimmt seinen Jahresbeitrag für das kommende Jahr³²⁴.

Um dem Fonds die Ermittlung der beitragspflichtigen Personen und die Menge des von ihnen erhaltenen Öls zu ermöglichen, sind die Vertragsstaaten verpflichtet, ihm die erforderlichen Daten³²⁵ für die Beitragsberechnung mitzuteilen³²⁶. Daraufhin zieht der Fonds die Beiträge direkt von den Beitragspflichtigen ein³²⁷. Verletzt ein Vertragsstaat gegenüber dem Fonds seine Mitteilungspflicht und ergibt sich hieraus für den Fonds ein finanzieller Verlust, ist der Vertragsstaat dem Fonds zum Ersatz des Schadens verpflichtet³²⁸.

Der Staat selbst ist grundsätzlich nicht zur Leistung von Beiträgen verpflichtet. Er kann aber nach Art. 14 ÖIFÜ erklären, dass er die Verpflichtung eines Beitragspflichtigen übernimmt. Neben der Finanzierung über die Beiträge finanziert

³¹⁹ Siehe Denkschrift zum ÖIFÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 65; Renger, in: Großschäden, S. 151 (157).

³²⁰ Das ÖIFÜ 71 hat zudem zur einmaligen Herstellung der Liquidität noch Anfangsbeiträge verlangt (Art. 11 ÖLFÜ 71); das ÖLFÜ 92 hat darauf aber bewusst verzichtet, um die Neigung der Staaten zu einem schnelleren Beitritt zum ÖLFÜ 92 zu fördern, siehe Denkschrift zum ÖIFÜ 92, BTDrucks. 11/892, S. 52.

³²¹ Art. 12 Abs. 1 und 2 ÖIFÜ.

³²² Art. 12 Abs. 1 ÖIFÜ; siehe auch Wolfrum/ Langenfeld, S. 13.

³²³ Dies gilt zumindest, solange Ansprüche aus einem Ereignis höchstens vier Millionen SRZ betragen oder es sich um laufende Kosten handelt (Art. 12 Abs. 2 lit. a i.V.m. Abs. 1 i lit. a und b); bei Unfällen über vier Millionen ist der zugrundeliegende Zeitraum jedoch das Jahr, welches dem entsprechenden Ereignis vorangegangen ist (Art. 12 Abs. 2 lit. b i.V.m. Abs. 1 i lit. c).

³²⁴ Die Beiträge unterliegen durch diese Berechnung großen Schwankungen, siehe z.B. IOPCF, Ann. Rep. 2001, S. 30.

³²⁵ Dies sind insbesondere Name und Anschrift der Person und die Menge des empfangenen beitragspflichtigen Öls, siehe Art. 15 Abs. 1-3 ÖIFÜ.

³²⁶ In Deutschland geschieht dies nach Maßgabe der ÖlmeldeVO v. 10.6.1996, abgedruckt im BGBl. 1996 I, 812.

³²⁷ Wilkens, S. 190.

³²⁸ Art. 15 Abs. 4 ÖIFÜ.

sich der Fonds theoretisch auch durch die Regressnahme gegenüber den Schädigern, die nach dem Haftungsübereinkommen zahlungspflichtig sind³²⁹. In der Praxis hat diese Alternative aber keine besondere Bedeutung. Die Finanzierung mittels der Beiträge steht im Vordergrund³³⁰.

7. Prozessuale Fragen

Auch die prozessuale Seite des Fondsabkommens ist an das Haftungsübereinkommen angelehnt. Entschädigungsansprüche erlöschen nach Art. 6 ÖIFÜ ebenso wie die Schadensersatzansprüche des ÖIHÜ drei Jahre nach Eintritt des Schadens, spätestens aber sechs Jahre nach dem schadensverursachenden Ereignis, wenn ein Schaden erst später aufgetreten ist.

Um eine zügige Schadensregulierung vornehmen zu können, ist der Fonds in der Regel bemüht, geltend gemachte Schäden einvernehmlich auf außergerichtlichem Wege auszugleichen³³¹. Durch die starke Position des Geschädigten, die durch das Zusammenwirken der Gefährdungshaftung mit der Pflichtversicherung, der direkten Inanspruchnahme des Versicherers und den vereinfachten Regeln für die Anerkennung und Vollstreckung entsteht, gelingt dies auch häufig, so dass es auf diesem Gebiet nur verhältnismäßig wenige Rechtsstreitigkeiten gibt³³². Sollte es aber keine Einigung über die zu erstattende Entschädigung geben, steht dem Antragsteller auch im Rahmen des Fondsübereinkommens die gerichtliche Geltendmachung seiner Ansprüche offen. Grundsätzlich ist für Entschädigungsansprüche gegen den Fonds das Gericht zuständig, das bereits für Klagen auf Schadensersatz nach dem Haftungsübereinkommen zuständig ist oder zuständig wäre³³³. Ist bereits eine Klage wegen Verschmutzungsschäden nach dem ÖIHÜ vor einem Gericht anhängig, so ist dieses Gericht auch für alle Klagen gegen den Fonds ausschließlich zuständig³³⁴. Dies gilt allerdings nicht, wenn es sich um das Gericht eines Staates handelt, der zwar Mitglied des Haftungs-, nicht aber des Fondsübereinkommens ist. In diesem Fall hat der Kläger ein Wahlrecht zwischen der Klage am Sitz des Fonds oder bei irgendeinem nach Art. IX ÖIHÜ zuständigen Gericht eines Vertragsstaats³³⁵. Durch diese Ausgestaltung wird gewährleistet, dass Prozesse gegen den Eigentümer oder seinen Versicherer und gegen den Fonds vor dem gleichen Gericht geführt werden können; jedenfalls solange das Gericht sich in einem Staat befindet, der auch Vertragsstaat des Fondsüberein-

³²⁹ Art. 9 Abs. 1 ÖIFÜ begründet den gesetzlichen Forderungsübergang der Ansprüche, die den Geschädigten gegen den Eigentümer oder dessen Versicherung zustehen, and den Fonds. Darüber hinaus bleiben auch etwaige nach nationalem Recht bestehende Rückgriffsansprüche des Fonds gegen Dritte gem. Art. 9 Abs. 2 ÖIFÜ bestehen.

³³⁰ Siehe Hohloch, S. 183 f.

³³¹ Siehe zur Regulierungspraxis des Fonds Ganten, VersR 1989, 329 (330 f.).

³³² Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 90 (1998), S. 5.

³³³ Art. 7 Abs. 1 ÖIFÜ.

³³⁴ Art. 7 Abs. 3 S. 1 ÖIFÜ.

³³⁵ Art. 7 Abs. 3 S. 2 ÖIFÜ.

kommens ist³³⁶. Die Konzentrierung aller Klagen gegen den Eigentümer und den Fonds hat ihre besondere Bedeutung im Verteilungsverfahren, wenn die Haftungs- und Entschädigungsgrenzen überschritten sind. Sie vermindert die Problematik der Anerkennung ausländischer Urteile und hilft damit dem Gläubiger einen erstrittenen Titel auch im Verteilungsverfahren anerkannt zu sehen³³⁷.

Der Fonds hat die Möglichkeit, einem Verfahren wegen Schadensersatzansprüchen nach dem ÖIHÜ als Nebenintervenient beizutreten³³⁸. Von dieser Möglichkeit wird der Fonds vor allem dann Gebrauch machen, wenn es sich um Unfälle handelt, die eine Inanspruchnahme des Fonds erwarten lassen. Darüber hinaus können die Prozessparteien dem Fonds den Streit verkünden. Geschieht dies rechtzeitig und unter Beachtung der Förmlichkeiten des Gerichtsstaates, ist der Fonds an eine Entscheidung des Gerichts gebunden³³⁹.

Die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen (Art. 8 ÖIFÜ) richtet sich nach den gleichen Grundsätzen wie sie auch im Rahmen des Haftungsübereinkommen Anwendung finden. Allerdings ist die Besonderheit zu beachten, dass eine unbeschränkte Anerkennung und Vollstreckung in anderen Vertragsstaaten nur möglich ist, wenn der für die Entschädigung zur Verfügung stehende Gesamtbetrag durch den Schadensfall nicht überschritten wurde. Sollte hingegen der Gesamtschaden den zur Verfügung stehenden Gesamtbetrag überschreiten, ist der titulierte und anzuerkennende Anspruch in einem etwaigen Verteilungsverfahren entsprechend zu kürzen³⁴⁰.

IV. Das Protokoll von 2003 zur Errichtung des Supplementary Fund

Der Fonds von 1992 wird inzwischen durch einen zusätzlichen Fonds, den „Supplementary Fund for Compensation for Oil Pollution Damage“ (Supplementary Fund) ergänzt³⁴¹. Die Schaffung des Fonds wurde als Folge der Diskussion um die Angemessenheit des Entschädigungssystems nach dem Unglück der „Erika“ auf einer diplomatischen Konferenz vom 12. bis 16.5.2003 unter der Leitung der IMO beschlossen³⁴².

³³⁶ Denkschrift zum ÖIFÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 69; Hohloch, S. 185; Renger, in: Großschäden, S. 151 (159).

³³⁷ Denkschrift zum ÖIFÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 69; Hohloch, S. 185; Renger, in: Großschäden, S. 151 (159).

³³⁸ Art. 7 Abs. 4 ÖIFÜ.

³³⁹ Art. 7 Abs. 6 ÖIFÜ.

³⁴⁰ Dies wird in Art. 8 ÖIFÜ durch die Formulierung „Vorbehaltlich einer Entscheidung über die in Artikel 4 Absatz 5 erwähnte Verteilung...“ ausgedrückt, siehe Renger, in: Großschäden, S. 151 (159).

³⁴¹ Der Vertragstext ist auf der Internetseite des IOPC Fund erhältlich, siehe www.iopcfund.org; zum Übereinkommen allgemein siehe Blackburn, JIML 9 (2003), 530 ff.; Vanheule, ETL 2003, 547 (568 ff.).

³⁴² Siehe hierzu das IMO Dokument vom 16.5.2003, „Better deal for oil pollution victims as IMO adopts third tier of compensation“.

Der Supplementary Fund schafft neben der Haftung des ÖIHÜ und dem IOPC Fonds von 1992 eine dritte Stufe der Entschädigung. Er ist ein Kompromiss zwischen denjenigen Vertragsstaaten des bisherigen Systems, die eine massive Erhöhung der Fondsentschädigung forderten und denjenigen, die eine solche Erhöhung ablehnten³⁴³. Durch den zusätzlichen und freiwilligen Fonds wird den Vertragsstaaten, die eine Erhöhung befürwortet hatten, die Möglichkeit gegeben, für Unfälle in ihren Gewässern höhere Entschädigungssummen zur Verfügung zu stellen, ohne dass die anderen Staaten ebenfalls hierzu – und zu den dadurch verursachten höheren Kosten – verpflichtet gewesen wären.

Strukturell baut der Supplementary Fund auf dem IOPC Fonds von 1992 auf. Er leistet Entschädigungszahlungen bis zu 750 Mio. SZR, d.h. ca. € 1 Milliarde, wenn die maximale Entschädigungsgrenze des Fonds von 1992 überstiegen ist. Voraussetzung ist allerdings, dass die Schäden im Hoheitsgebiet oder in der ausschließlichen Wirtschaftzone eines Vertragsstaates verursacht wurden.

Auch die Finanzierung ist wie bei dem Fonds 92 geregelt. Die Empfänger von Öl in den Vertragsstaaten des Supplementary Fund leisten Jahresbeiträge zu diesem Fonds, sofern sie eine jährliche Menge von mindestens 150.000 Tonnen beitragspflichtigen Öls erhalten³⁴⁴. Wie die Vorteile, fallen also auch die Belastungen lediglich in den Vertragsstaaten an, die dem zusätzlichen Fonds beigetreten sind. Im Unterschied zum Fonds 92 wird allerdings für alle Vertragsstaaten unabhängig von der tatsächlich empfangenen Menge Öls eine fiktive Mindestmenge von 1 Million Tonnen angenommen. Die diesbezüglichen Beiträge muss der Vertragsstaat gegebenenfalls auf alle potentiellen Empfänger umlegen³⁴⁵.

Der Supplementary Fund ist eng mit der Verwaltung des IOPC Fonds 92 verzahnt sein und wird vom Direktor und dem Sekretariat des Fonds 92 mitverwaltet³⁴⁶. Auch in einigen seiner Entscheidungen ist er an den IOPC Fonds 92 gebunden. So kann er nicht selbständig über die Erstattungsfähigkeit von Ansprüchen entscheiden, sondern ist an die Entscheidung des IOPC Fonds 92 gebunden. Lediglich über die Höhe der Auszahlungen soll er selbst entscheiden können³⁴⁷.

Das Protokoll über den Supplementary Fund ist seit dem 3.3.2005 in Kraft und hatte am 31.7.2005 zwölf Vertragsstaaten³⁴⁸.

³⁴³ Hierzu näher unten 4. Kapitel B I, S. 124.

³⁴⁴ Art. 10 Abs. 1 des Übereinkommens.

³⁴⁵ Art. 14 des Übereinkommens; siehe hierzu Blackburn, JIML 9 (2003), 530 (539 f.).

³⁴⁶ So die auf der Konferenz beschlossene Resolution Nr. 2, die eine gemeinsame Verwaltung der Fonds empfiehlt, siehe IMO Dokument vom 16.5.2003, "Better deal for oil pollution victims as IMO adopts third tier of compensation".

³⁴⁷ Vgl. IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 7.2.3, S. 16.

³⁴⁸ Diese sind Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Irland, Japan, die Niederlande, Norwegen, Portugal, Schweden, Spanien und die Färöer Inseln. Zum aktuellen Stand siehe www.imo.org. Der EU-Rat hat mit Beschluss vom 2.3.2004 (2004/246/EC) die Mitgliedstaaten zur Ratifizierung und zum Beitritt ermächtigt, siehe ABl. EG 2004 L 78, S. 22 f.

V. Das Bunkerölübereinkommen 2001

Am 23.3.2001 ist auf der diplomatischen Konferenz der IMO in London ein weiteres Übereinkommen als neuer Baustein für den zivilrechtlichen Schadensausgleich für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe beschlossen worden. Das Bunkerölübereinkommen 2001³⁴⁹ wurde auf der Grundlage des Ölhaftungsübereinkommens entwickelt und schließt die bisher offene Lücke des Schadensausgleichs bei Ölverschmutzungen durch das Bunkeröl von Nichttankern. Es findet Anwendung auf alle Seeschiffe³⁵⁰ und sieht wie das ÖIHÜ eine beschränkbare Haftung des Schiffseigentümers vor. Allerdings definiert das Übereinkommen den Begriff des Schiffseigentümers weiter als das Ölhaftungsübereinkommen und erfasst neben dem in das Schiffsregister eingetragenen Eigentümer auch Bareboat-Charterer, Manager und Operator des Schiffes³⁵¹. Die Verantwortlichen haften den Geschädigten gegenüber gesamtschuldnerisch³⁵². In der Ausdehnung des Kreises der Verantwortlichen liegt einer der Hauptunterschiede zu der Konzeption des ÖIHÜ. Mit ausschlaggebend hierfür war, dass das Bunkerölübereinkommen keine ergänzende Entschädigung durch einen Fonds vorsieht. Da die Verschmutzung nicht von der beförderten Ladung, sondern unabhängig von der Ladung von dem Schiff selbst ausging, kam die Einbeziehung der Ladungsseite und damit die Möglichkeit einer zweiten Entschädigungskomponente nicht in Frage. Die Schaffung weiterer Anspruchsgegner sollte diese Schwäche so weit wie möglich kompensieren³⁵³. Anders als das Ölhaftungsübereinkommen statuiert das Bunkerölübereinkommen keine eigenen Haftungsgrenzen. Die maximale Haftungshöhe bestimmt sich nach den Haftungsbeschränkungen des anwendbaren nationalen oder internationalen Rechts, wie z.B. dem HBÜ 76³⁵⁴. Die Haftung ist mit einer Pflichtversicherung gekoppelt, die allerdings nicht von allen potentiellen Verantwortlichen, sondern nur von dem eingetragenen Schiffseigentümer abgeschlossen werden muss³⁵⁵. Ausgenommen von der Versicherungspflicht sind Schiffe mit einer Tonnage bis zu 1000 BRT. Wie beim ÖIHÜ eröffnet auch das Bunkerölübereinkommen die Möglichkeit, direkt gegen den Versicherer vorzugehen³⁵⁶.

Der Grund für die Schaffung eines weiteren Übereinkommens war die Hilflo-sigkeit, mit der die Staaten bisher Ölverschmutzungen durch das Bunkeröl von Nichttankern gegenüberstanden. Dabei stammen mehr als die Hälfte aller Klagen wegen Umweltschäden durch Schiffe aus Unfällen mit Schiffen, die kein Öl als Ladung transportieren. Selbst bei größeren Unfällen war die Zahl der durch Nicht-

³⁴⁹ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

³⁵⁰ Art. 1 Nr. 1 Bunkerölübereinkommen: „Ship means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever“.

³⁵¹ Art. 1 Nr. 3 Bunkerölübereinkommen.

³⁵² Art. 3 Abs. 2 Bunkerölübereinkommen.

³⁵³ Siehe Wu, JMLC 2002, 553 (558 f.).

³⁵⁴ Art. 6 Bunkerölübereinkommen; kritisch hierzu Tsimplis, Lloyd's MCLQ 2005, 83 (91 ff., 100).

³⁵⁵ Art. 7 Abs. 1 Bunkerölübereinkommen.

³⁵⁶ Art. 7 Abs. 10 Bunkerölübereinkommen.

tanker verursachten Verschmutzungen deutlich größer als die durch Tanker selbst verursachten³⁵⁷. Die Konferenzstaaten sahen daher keinen Grund für das Auslassen von Trockenfrachtern aus dem internationalen Haftungs- und Entschädigungssystem. Bedenkt man, dass große Trockenfrachter häufig mehr Öl als Bulkladung transportieren, als kleinere Tanker als reguläre Ladung transportieren können, wird ersichtlich, wie sehr eine Ausnahme von Nichttankern ungerechtfertigt ist. Das Übereinkommen, das vor allem auf die Initiative von Australien zurückgeht³⁵⁸, tritt ein Jahr nachdem achtzehn Staaten, von denen in fünf Staaten die Gesamtmenge des Bruttoreumgehalts jeweils nicht weniger als 1 Million BRT ist, es vorbehaltlos gezeichnet haben, in Kraft³⁵⁹. Bis zum 31.7.2005 waren lediglich sieben Staaten dem Übereinkommen beigetreten, so dass die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten noch nicht erfüllt waren³⁶⁰.

Das neue Bunkerölübereinkommen schließt, wenn es in Kraft tritt, eine wichtige Lücke im Haftungsrecht der Meeresverschmutzung. Es bringt aber auch neue Probleme mit sich und lässt an einigen Stellen Fragen offen. So treten an der Schnittstelle zwischen Ölhaftungs- und Bunkerölübereinkommen Schutzlücken auf. Berger, die im Rahmen des ÖIHÜ vor einer Inanspruchnahme geschützt sind, werden im Bunkerölübereinkommen nicht von einer Inanspruchnahme auf anderer Grundlage geschützt. Das Übereinkommen hat dies den nationalen Regelungen überlassen. Dadurch können Gefahren, aber zumindest Unklarheiten, für Bergeunternehmen entstehen, die sich an der Bergung eines Schiffes beteiligen³⁶¹. Darüber hinaus kann der Verzicht auf eine eigene Haftungsbegrenzungsregel Lücken auf-tun, wenn die anwendbaren nationalen oder internationalen Beschränkungsregeln bestimmte, in dem Bunkerölübereinkommen erwähnte, Schadensarten nicht in ihre Beschränkungsregeln aufgenommen haben. Im Rahmen des HBÜ könnten diese Probleme im Hinblick auf reine Vermögensschäden und Umweltschäden auftreten³⁶². Es bleibt abzuwarten, wie sich diese Probleme lösen lassen, wenn das Übereinkommen in Kraft ist.

³⁵⁷ Siehe IMO News No. 2 2001, S. 7 (8); Cleton, in: *Liability for Damage to the Marine Environment*, S. 173 (178), Fn. 10.

³⁵⁸ Zuerst wurde Australien aktiv, dann unterstützten auch England, Finnland, Kanada, Norwegen, Schweden und Südafrika die Bemühungen, siehe IMO Dokument vom 23.3.2001, „IMO adopts bunkers convention“, S. 2.

³⁵⁹ Art. 14 Bunkerölübereinkommen.

³⁶⁰ Neben Spanien waren am 31.7.2005 noch die neuen EU-Mitgliedstaaten Lettland, Slowenien und Zypern und außerhalb der EU ferner Jamaika, Samoa und Tonga Vertragsstaaten. Der aktuelle Stand ist auf der Internetseite der IMO unter www.imo.org einzusehen. Die EU hat ihre Mitgliedstaaten durch einen Beschluss des Rates vom 19.9.2002 (2002/762/EC) ermächtigt, das Übereinkommen zu zeichnen und zu ratifizieren, siehe ABl. EG 2002 L 256, S. 7 ff.

³⁶¹ Siehe hierzu Wu, JMLC 2002, 553 (559 f.).

³⁶² Siehe Wu, JMLC 2002, 553 (563 f.).

B. Haftung und Entschädigung für Schäden durch den Transport von anderen gefährlichen und schädlichen Stoffen – Das HNS-Übereinkommen

I. Allgemein

Parallel zu den Ölübereinkommen ist von der IMO am 3.5.1996 nach Beratungen, die sich über mehr als ein Jahrzehnt hingezogen haben, das Internationale Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen)³⁶³ beschlossen worden. Das Übereinkommen ist stark an das Ölhaftungs- und Ölfondübereinkommen angelehnt und regelt mit einer vergleichbaren Struktur die Haftung und Entschädigung von anderen gefährlichen und schädlichen Stoffen als Öl³⁶⁴. Anders als bei den Ölübereinkommen wurden aber sowohl Haftungsregeln als auch die Regeln über eine Entschädigung durch den Fonds in ein einziges Übereinkommen eingearbeitet. Die Staaten können daher nur dem Übereinkommen insgesamt beitreten und müssen damit dessen Haftungs- und dessen Entschädigungsregeln annehmen. Eine Beschränkung auf die Haftungsregeln, wie sie im Rahmen der Ölübereinkommen möglich ist, kann nicht vorgenommen werden.

Das HNS-Übereinkommen tritt nach dem Beitritt von mindestens 12 Staaten in Kraft, von denen vier Staaten jeweils nicht weniger als zwei Mio. Registertonnen beitragspflichtige Tonnage erhalten haben. Zusätzlich müssen die beitragspflichtigen Personen in diesen Staaten im vorangegangenen Jahr insgesamt wenigstens 40 Mio. Tonnen beitragspflichtige Ladung für das allgemeine Konto³⁶⁵ erhalten haben³⁶⁶. Am 31.7.2005 hatte das Übereinkommen acht Mitgliedstaaten und damit die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten noch nicht erfüllt³⁶⁷.

³⁶³ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS Convention), abgedruckt in TranspR 1997, 450 ff.

³⁶⁴ Allerdings ist bestimmtes Öl auch vom HNS-Übereinkommen erfasst, siehe unten B II 1 b, S. 60 f.

³⁶⁵ Siehe unten IV, S. 68.

³⁶⁶ Nach Art. 46 HNS-Übk. tritt das Übereinkommen 18 Monate nachdem diese Voraussetzungen erfüllt sind in Kraft. Allerdings ist es fraglich, ob das Übereinkommen wegen der hohen Hürden überhaupt in Kraft treten wird. Voraussetzung ist jedenfalls, dass die Staaten ein länderübergreifendes – d.h. internationales oder wenigstens europäisches – und verlässliches System zu Erfassung der auf dem Seeweg beförderten Gefahrgutmenge entwickeln. Anderenfalls steht schon diese praktische Hürde dem Inkrafttreten des Übereinkommens im Wege, siehe Funke, DS 08/1997, S. 8; Renger, in: 36. Deutscher Verkehrsgesamtag, S. 281 (287 f.). Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (155); ders. IJSL 1996, 254 (254 f.) rechnet daher mit einem Zeitraum von mindestens 10 Jahren bis das Übereinkommen in Kraft treten kann.

³⁶⁷ Innerhalb der EU waren dies lediglich Slowenien und Zypern, außerhalb zudem Angola, Marokko, Russland, Saint Kitts und Nevis, Samoa und Tonga. Der aktuelle Stand ist auf der Internetseite der IMO unter www.imo.org abrufbar. Der Europäische Rat hat am

II. Anwendungsbereich

1. Sachlicher Anwendungsbereich

Das HNS-Übereinkommen regelt deliktische Ansprüche, die sich aus der Beförderung gefährlicher oder schädlicher Güter auf See ergeben³⁶⁸. Es findet keine Anwendung auf Ansprüche, die sich aus einem Vertrag über die Beförderung von Gütern oder Fahrgästen ergeben³⁶⁹.

Steht das Übereinkommen im Widerspruch mit den Bestimmungen des anwendbaren Rechts über die gesetzliche Unfallversicherung oder dessen Systemen der sozialen Sicherheit, ist es insoweit nicht anzuwenden³⁷⁰.

a. Der Schiffsbegriff des HNS-Übereinkommens

Im Gegensatz zum ÖIHÜ beschränkt sich der Anwendungsbereich des HNS-Übereinkommens nicht auf einen bestimmten Typ von Schiff. Es erfasst

„any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever“³⁷¹.

Damit unterliegt grundsätzlich jedes seefähige Schiff dem Übereinkommen, insofern es gefährliche oder schädliche Güter transportiert. Nach der weiten Definition können sogar antriebs- und steuerlose Transport- und Lastkähne unter den Schiffsbegriff des Übereinkommens fallen³⁷². In der Praxis dürften diese aber eine eher untergeordnete Rolle spielen.

Weit wichtiger dürfte die Bedeutung von kleinen Schiffen sein, die nur in einem Mitgliedstaat oder zwischen zwei benachbarten Staaten verkehren. Hier enthält das HNS-Übereinkommen eine Sonderregelung, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, kleinere Schiffe zum Teil vom Anwendungsbereich des Übereinkommens auszuschließen³⁷³. Für Schiffe mit einer Größe von max. 200 BRZ können

18.11.2002 einen Beschluss (2002/971/EC) erlassen, der den Mitgliedstaaten die Unterzeichnung des Übereinkommens gestattet, siehe ABl. EG 2002 L 337, S. 55 f.

³⁶⁸ Art. 4 Abs. 1 HNS-Übk.

³⁶⁹ Problematisch ist aber, ob damit alle Ansprüche von Personen oder Waren ausgeschlossen sind, die auf vertraglicher Grundlage an Bord des Schiffes transportiert werden oder nur der enge Kreis der Ansprüche, die auch im Rahmen vertraglicher Ansprüche geltend gemacht werden können. Auch wenn der Wortlaut des Art. 4 Abs. 1 („...other than claims arising out of any contract for the carriage of goods and passengers...“) diesbezüglich nicht eindeutig ist, scheint es doch sinnvoller nur letztere Ansprüche auszuschließen, da anderenfalls der Vertragspartner ggf. schutzlos stehen könnte oder zumindest gegenüber Unbeteiligten grundlos schlechter gestellt wäre; so auch de la Rue/Anderson, S. 289 f.

³⁷⁰ Art. 4 Abs. 2 HNS-Übk.

³⁷¹ Art. 1 Nr. 1 HNS-Übk.

³⁷² De la Rue/Anderson, S. 286.

³⁷³ Diese Regelung ist das Ergebnis eines Kompromisses, der sich aus der streitigen Frage ergab, ob das Übereinkommen über Bulkladungen hinaus auch verpackte Güter erfassen sollte, siehe Ganten, TranspR 1997, 397 (402).

die Staaten das Übereinkommen für nicht anwendbar erklären, wenn diese Schiffe gefährliche oder schädliche Güter ausschließlich in verpackter Form transportieren und die Fahrten lediglich innerhalb des jeweiligen Staates oder zu einem Nachbarstaat stattfinden³⁷⁴.

Wie im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens schließt auch das HNS-Übereinkommen nicht kommerziell genutzte Staatsschiffe, darunter auch Kriegsschiffe, aus seinem Anwendungsbereich aus³⁷⁵. Die Staaten haben aber die Möglichkeit, diese durch eine entsprechende Erklärung doch mit einzubeziehen³⁷⁶.

b. Die vom HNS-Übereinkommen erfassten gefährlichen und schädlichen Stoffe

Das Übereinkommen umfasst eine Vielzahl von Stoffen, Gütern und Gegenständen, die an Bord eines Schiffes als Ladung befördert werden, einschließlich eventueller Rückstände dieser Stoffe³⁷⁷. Bei den Beratungen zu dem Übereinkommen hatte man zunächst an drei Möglichkeiten gedacht, die erfassten Stoffe zu konkretisieren³⁷⁸. Auf eine Generalklausel konnten sich die Vertragsstaaten wegen ihrer unklaren Grenzen nicht einigen. Die Gefahr war zu hoch, dass der Schiffseigentümer im Unklaren darüber war, ob er gefährliche Güter transportierte und damit der Versicherungspflicht unterlag oder keine gefährlichen Güter i.S.d. Übereinkommens an Bord hatte und damit frei von der Versicherungspflicht des HNS-Übereinkommens gewesen wäre. Auch der Vorschlag, eine eigene Liste in das Übereinkommen aufzunehmen, konnte sich nicht durchsetzen, so dass die Vertragsstaaten sich im Ergebnis dafür entschieden, die gefährlichen und schädlichen Güter mittels Verweisungen auf andere internationale Übereinkommen und Kodizes der IMO zu bestimmen. In Art. 1 Nr. 5 HNS-Übk. finden sich daher zahlreiche Verweise unter anderem auf die einschlägigen Anhänge und Anlagen zu MARPOL, auf die jeweils geltende Fassung des IMDG-Codes und auf weitere Codes der IMO³⁷⁹. Änderungen in diesen Katalogen gelten automatisch für das HNS-Übereinkommen mit. Zusätzliche Anpassungsprozeduren, wie sie bei einer eigenständigen Definition im Übereinkommen selbst erforderlich gewesen wären, bleiben damit erspart³⁸⁰.

Insgesamt ist eine große Breite von Substanzen erfasst worden. Neben verschiedenen Stoffen in Bulkladung sind auch Stoffe in verpackter Form eingeschlossen. Bunkersubstanzen, insbesondere Bunkeröle, sind aber nicht erfasst;

³⁷⁴ Art. 5 HNS-Übk.; für den Einschluss der Fahrten in den Nachbarstaat ist Voraussetzung, dass die beiden Staaten eine diesbezügliche zusätzliche Erklärung abgegeben haben, siehe Art. 5 Abs. 2 HNS-Übk.

³⁷⁵ Art. 4 Abs. 4 HNS-Übk.

³⁷⁶ Art. 4 Abs. 5 HNS-Übk.

³⁷⁷ Art. 1 Nr. 5 HNS-Übk.

³⁷⁸ Siehe hierzu Ganten, TranspR 1997, 397 (402); Wolfrum/ Langenfeld, S. 26.

³⁷⁹ Z.B. den IBC- und IGC-Code.

³⁸⁰ Siehe Nöll, in: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 289 (294).

diese werden nicht als Ladung transportiert und fallen schon deshalb nicht in den Anwendungsbereich des Übereinkommens³⁸¹.

Ebenfalls in den Anwendungsbereich einbezogen ist Bulköl, welches nicht vom Ölhaftungsübereinkommen erfasst ist, d.h. vor allem nicht beständige Öle³⁸². Nicht unter die vom HNS-Übereinkommen erfassten Stoffe fallen dagegen Kohle und andere Massengüter mit nur geringer Gefährlichkeit³⁸³.

c. Ausgeschlossene Stoffe

Neben der Einschränkung des HNS-Übereinkommens über die Liste der erfassten Stoffe schließt das Übereinkommen noch weitere Stoffe vollständig aus seinem Anwendungsbereich aus. Um Überschneidungen mit gesondert geregelten Bereichen zu vermeiden, sind deshalb z.B. sämtliche Schäden ausgeschlossen, die durch Öl i.S.d. Ölhaftungsübereinkommens entstanden sind. Dies gilt unabhängig davon, ob sie tatsächlich nach dem ÖIHÜ ersetzt werden³⁸⁴. Generell ausgeschlossen sind Schäden, die durch den Transport radioaktiven Materials verursacht werden³⁸⁵. Weiter als bei Ölverschmutzungsschäden gilt der Ausschluss sogar dann, wenn die radioaktiven Materialien überhaupt nicht in den Anwendungsbereich der Übereinkommen zur Haftung für nukleare Schäden fallen³⁸⁶.

2. Räumlicher Anwendungsbereich

Der räumliche Anwendungsbereich ist wiederum an die Regelungen des ÖIHÜ angelehnt, weist aber in einigen Punkten Abweichungen auf. Zunächst sind alle Schäden erfasst, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats, einschließlich seines Küstenmeeres eintreten³⁸⁷. Eingeschlossen sind auch Seeschiffe, die in oder auf Binnengewässern einen HNS-Schaden verursachen³⁸⁸. Maßgebend ist wie beim ÖIHÜ der Eintritt des Schadens, nicht der Ort des Ereignisses³⁸⁹. Für Verschmutzungsschäden („damage by contamination of the environment“) ist der räumliche

³⁸¹ Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (148).

³⁸² Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (149); Art. 1 Nr. 5 lit. a i HNS-Übk. verweist auf MARPOL 1973/ 78, Annex I, Appendix I, wo sich eine genaue Auflistung der erfassten Öle findet.

³⁸³ Griggs, IJSL 1996, 254 (255); Wetterstein, Georgia J. Int. Comp. L. 26 (1997), 595 (601); Ganten, TranspR 1997, 397 (402); W. Müller, TranspR 1998, 269 (274); W. Müller, in: Transport- und Vertriebsrecht 2000, 280 (285); Renger, in: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 281 (283 f.); der Ausschluss von Kohle war im Vorfeld der Konferenz von 1996 noch stark umstritten, siehe Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (149).

³⁸⁴ Art. 4 Abs. 3 lit. a HNS-Übk.

³⁸⁵ Art. 4 Abs. 3 lit. b HNS-Übk.

³⁸⁶ Wolfrum/ Langenfeld, S. 28, Fn. 66.

³⁸⁷ Art. 3 lit. a HNS-Übk.

³⁸⁸ W. Müller, TranspR 1998, 269 (274).

³⁸⁹ De la Rue/ Anderson, S. 283.

Anwendungsbereich auf die ausschließliche Wirtschaftszone der Vertragsstaaten erweitert³⁹⁰. Andere Schäden als Verschmutzungsschäden werden außerhalb des Hoheitsgebietes der Vertragsstaaten, d.h. in der ausschließlichen Wirtschaftszone, aber auch auf hoher See, nur ersetzt, wenn der Schaden durch eine Substanz verursacht wurde, die an Bord eines in einem Vertragsstaat registrierten Schiffes transportiert wurde³⁹¹. Liegt keine Registrierung vor, ist die Flagge des Schiffes maßgebend. Damit sind vor allem Feuer- und Explosionsschäden erfasst, die zu Personen-, Sach-, aber auch Vermögensschäden von Personen an Bord des betroffenen Schiffes oder anderen Personen führen können. Anders als das ÖIHÜ erstreckt sich das HNS-Übereinkommen damit auch auf den teilweisen Ersatz von Schäden in hoheitsfreien Räumen. Der Grund für den gegenüber dem ÖIHÜ weiteren Anwendungsbereich liegt in der spezifischen Gefährlichkeit von gefährlichen und schädlichen Gütern, die in einem höheren Maße als Öl auch andere Schäden als Verschmutzungsschäden herbeiführen können³⁹². Die Kosten für Schutzmaßnahmen werden wie beim Ölhaftungsübereinkommen unabhängig davon ersetzt, wo sie ergriffen wurden³⁹³.

3. Zeitlicher Anwendungsbereich

Der beim ÖIHÜ nicht definierte zeitliche Anwendungsbereich wird für das HNS-Übereinkommen durch Art. 4 Nr. 1 i.V.m. 1 Nr. 9 definiert. Danach gehört zu dem vom Übereinkommen erfassten Zeitraum der Beförderung zur See („carriage by sea“)

„...the period from the time when the hazardous and noxious substances enter any part of the ship's equipment, on loading, to the time they cease to be present in any part of the ship's equipment, on discharge”.

Damit beginnt und endet der zeitliche Anwendungsbereich des Übereinkommens, wenn der transportierte Stoff irgendeinen Teil des Schiffes oder der Schiffsausrüstung erreicht oder sich in keinem Teil des Schiffes oder der Schiffsausrüstung mehr befindet³⁹⁴. Wenn keine schiffseigenen Lade- oder Löschvorrichtungen genutzt werden, beginnt und endet der zeitliche Anwendungsbereich mit dem Passieren der Schiffsreling³⁹⁵.

³⁹⁰ Art. 3 lit. b HNS-Übk.

³⁹¹ Art. 3 lit. c HNS-Übk.

³⁹² Mensah, in: FS Herber (1999), S. 401 (450 f.); Cleton, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 173 (179).

³⁹³ Art. 3 lit. d HNS-Übk.

³⁹⁴ W. Müller, TranspR 1998, 269 (274).

³⁹⁵ Art. 1 Nr. 9 S. 2 HNS-Übk.: „...begins and ends respectively when the hazardous and noxious substances cross the ship's rail”.

III. Haftungsteil, Art. 7-12 HNS-Übk.

Der erste Grundpfeiler des HNS-Übereinkommens ist die Haftung des Schiffseigentümers, die im 2. Kapitel (Art. 7-12 HNS-Übk.) geregelt ist. Sie ist in ihren wesentlichen Elementen mit der Haftung des Eigentümers nach dem Ölhaftungsübereinkommen identisch. Der Eigentümer haftet im Rahmen einer auf ihn kanalisierten Gefährdungshaftung, kann aber seine Haftung auf einen bestimmten Höchstbetrag beschränken. Zur Absicherung der Ansprüche muss der Eigentümer auch hier eine Haftpflichtversicherung unterhalten.

1. Haftungsbegründung

Die Haftung wird wie im Rahmen des ÖIHÜ auf die Gefährlichkeit des Transportes der Stoffe gestützt. Es handelt sich um eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung. Wird im Rahmen des Transportes ein Schaden verursacht, haftet der Eigentümer bereits aufgrund dieses Ereignisses. Ein Verschulden ist nicht erforderlich. Nach Art. 7 Abs. 1 haftet der Eigentümer

„at the time of an incident [...] for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on board the ship”.

Jedes Ereignis, das einen Schaden verursacht oder eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung von Schäden herbeiführt, löst damit die Haftung des Eigentümers aus³⁹⁶.

2. Haftungsschluss

Allerdings kann der Eigentümer sich von der Haftung befreien, wenn er nachweist, dass einer der Ausschlussstatbestände des Übereinkommens vorliegt. Die ersten drei Ausschlussgründe sind identisch mit denen des Ölhaftungsübereinkommens. Der Eigentümer haftet nicht, wenn der Schaden durch Kriegshandlungen oder Naturkatastrophen verursacht wurde, ein Dritter den Schaden in Schädigungsabsicht herbeigeführt hat oder der Schaden durch fehlerhafte staatliche Navigationsanlagen bedingt wurde³⁹⁷. In Ergänzung zu diesen Ausschlussgründen findet sich im HNS-Übereinkommen ein weiterer Ausschlussstatbestand. Versäumt der Verloader oder eine andere Person, den Reeder über die Gefährlichkeit der verladenen Güter zu unterrichten, ist der Eigentümer ebenfalls von der Haftung frei, wenn der Schaden (oder ein fehlender Versicherungsschutz des Reeders) hierauf beruht und weder der Reeder noch seine Bediensteten oder Beauftragten von der

³⁹⁶ Nach Art. 1 Nr. 8 HNS-Übk. bedeutet Ereignis („incident“) „any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing damage”.

³⁹⁷ Art. 7 Abs. 2 lit. a-c HNS-Übk.; siehe auch oben A II 3, S. 15.

Gefährlichkeit der Stoffe Kenntnis hatten noch vernünftigerweise haben mussten³⁹⁸.

3. Haftungsbegrenzung

Auch das HNS-Übereinkommen gewährt dem Eigentümer im Ausgleich für die weite Gefährdungshaftung die Möglichkeit, seine Haftung auf einen bestimmten Betrag zu begrenzen. Eigentlich haftet der Eigentümer damit dem Grunde nach unbeschränkt, kann seine Haftung aber begrenzen. In der Praxis sieht dies freilich anders aus, da die Begrenzung durch die bloße Errichtung des Haftungsfonds erreicht wird³⁹⁹. Der Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts, welcher den Eigentümer unbeschränkt haften lassen würde, ist hingegen – wie auch beim ÖIHÜ – nur relativ schwer möglich. Nur wenn der Eigentümer den Schaden vorsätzlich oder bewusst grob fahrlässig herbeigeführt hat, ist ihm die Beschränkung seiner Haftung untersagt⁴⁰⁰.

Die jeweilige Höchstsumme, bis zu welcher der Eigentümer haftet, ist wie beim Ölhaftungsübereinkommen von der Größe des Schiffes abhängig. Andere Faktoren, wie z.B. die Gefährlichkeit der Stoffe, sind für die Berechnung der Höchstsumme nicht entscheidend⁴⁰¹.

Die Höchstgrenzen waren bis zur Anhebung der Haftungssummen des ÖIHÜ Ende 2003 noch um einiges höher als bei diesem, liegen inzwischen aber nur noch knapp darüber⁴⁰². Für kleine Schiffe bis zu einer Größe von 2.000 BRZ haftet der Eigentümer höchstens bis 10 Mio. SZR. Bei mittelgroßen Schiffen mit einer Größe von mehr als 2.000 BRZ, aber maximal 50.000 BRZ erhöht sich diese Grenze um zusätzliche 1.500 SZR pro weiterer BRZ. Ein Schiff mit einer Raumzahl von 50.000 haftet mit maximal 82 Mio. SZR. Für größere Schiffe erhöht sich die Haftungshöchstgrenze nochmals um 360 SZR pro weiterer BRZ, ist jedoch auf maximal 100 Mio. SZR begrenzt⁴⁰³. Die Grenze von 100 Mio. SZR wäre rechnerisch

³⁹⁸ Art. 7 Abs. 2 lit. d HNS-Übk.; dieser Ausnahmetatbestand wurde auf Drängen der Schiffseigner Lobby eingefügt und ist an Art. 5 Abs. 4 lit. c CRTD angelehnt, siehe Griggs, IJSL 1996, 254 (256); kritisch zu dieser Vorschrift Cleton, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 173 (182); siehe auch W. Müller, TranspR 1998, 269 (274).

³⁹⁹ Art. 9 Abs. 3 HNS-Übk.

⁴⁰⁰ Art. 9 Abs. 2 HNS-Übk.

⁴⁰¹ Dies scheint hier mehr noch als im Ölhaftungsbereich unpassend zu sein, weil gerade außerordentlich gefährliche Stoffe häufig in kleineren Schiffen transportiert werden und so die Gefahr besteht, dass ein kleines Schiff einen erheblich größeren Schaden verursachen kann, als ein großes Schiff, das weniger riskante Stoffe befördert; siehe hierzu Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (150) und die weiteren Betrachtungen unten 5. Kapitel C I 3 c, S. 168 ff.

⁴⁰² Der Höchstbetrag für kleine Schiffe lag bisher im Rahmen des ÖIHÜ bei 3 Mio. SZR und beträgt inzwischen 4,51 Mio. SZR. Der maximale Höchstbetrag für große Schiffe betrug 59,7 Mio. SZR und beläuft sich inzwischen auf 89,77 Mio. SZR; siehe auch oben A II 4, S. 16 f.

⁴⁰³ Die Haftungsgrenzen sind in Art. 9 Abs. 1 HNS-Übk. festgelegt.

bei einem Schiff mit 83.333, 33 BRZ erreicht, ist aber in der Praxis kaum relevant. Studien haben ergeben, dass ca. 96% der Gefahrguttransporte auf See durch Schiffe mit weniger als 50.000 BRZ Größe erfolgen⁴⁰⁴. Praktisch wirkt daher eher die Grenze von 82 Mio. SZR.

Die Haftungsbeschränkung durch die Errichtung eines Beschränkungsfonds hat wie im Rahmen des ÖIHÜ die Wirkung, dass auf das sonstige Vermögen des Eigentümers nicht mehr zurückgegriffen werden kann. Damit sind andere Vermögenswerte des Eigentümers durch die Errichtung des Fonds vor der Inanspruchnahme durch Geschädigte geschützt⁴⁰⁵.

Sollen die Haftungsgrenzen erhöht werden, steht im Rahmen des HNS-Übereinkommens ebenfalls ein vereinfachtes Verfahren zu Anhebung zur Verfügung⁴⁰⁶.

4. Inhalt und Wirkung der Haftung

a. Haftungskanalisation und ausschließende Wirkung

Entsprechend der Struktur des Ölhaftungsübereinkommens ist auch die Haftung im Rahmen des HNS-Übereinkommens auf den Eigentümer kanalisiert. Nur der Eigentümer haftet auf Grundlage des Übereinkommens. Ansprüche gegen andere Personen für Schäden im Sinne des Übereinkommens sind hingegen ausgeschlossen, soweit diese Personen in Art. 7 Abs. 5 HNS-Übk. genannt sind. Damit sind vor allem Ansprüche gegen Bedienstete und Beauftragte des Eigentümers, Mitglieder der Besatzung, Lotsten, Charterer, Ausrüster und z.B. Bergeunternehmen ausgeschlossen, solange diese den Schaden nicht vorsätzlich oder bewusst grob fahrlässig herbeigeführt haben. Der Ausschluss dieser Personen gilt für alle Ansprüche wegen Schäden im Sinne des Übereinkommens. Auch Ansprüche aus nationalem Recht können gegen diese Personen insoweit nicht geltend gemacht werden⁴⁰⁷. Unabhängig davon stehen dem Eigentümer allerdings weiterhin eventuelle Rückgriffsansprüche gegen diese Personen zu⁴⁰⁸.

Ansprüche gegen andere als die im Übereinkommen genannten Personen können dagegen geltend gemacht werden, wenn das nationale Recht eine entsprechende Rechtsgrundlage dafür bereithält. Das Übereinkommen sieht insoweit nur eine begrenzte Kanalisation auf den Eigentümer vor⁴⁰⁹. Auch Schäden, die nicht

⁴⁰⁴ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 296; Griggs, IJSL 1996, 254 (257).

⁴⁰⁵ Art. 10 HNS-Übk.

⁴⁰⁶ Art. 48 HNS-Übk., das Verfahren entspricht dem Verfahren, das durch das ÖIHÜ ÄndProt. 92 in das Ölhaftungsübereinkommen eingefügt wurde, siehe oben A II 4 a, S. 18.

⁴⁰⁷ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 294; das HNS-Übereinkommen entspricht hier dem ÖIHÜ, siehe deshalb auch oben A II 5 a, S. 20 f.

⁴⁰⁸ Art. 7 Abs. 6 HNS-Übk.

⁴⁰⁹ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 295; Renger, in: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 281 (284 f.).

in den Anwendungsbereich des HNS-Übereinkommens fallen, können uneingeschränkt geltend gemacht werden⁴¹⁰.

Neben der Kanalisierung entfaltet die Haftung noch eine ausschließliche Wirkung. Ansprüche gegen den Eigentümer können nur auf Grundlage des HNS-Übereinkommens geltend gemacht werden⁴¹¹. Anderenfalls würde die Haftungsbeschränkung des Übereinkommens umgangen werden können.

b. Gegenstand der Haftung

Die Schäden, für die der Eigentümer auf der Grundlage von Art. 7 Abs. 1 HNS-Übk. haftet, werden in Art. 1 Nr. 6 HNS-Übk. genauer beschrieben. Anders als im Ölhaftungsübereinkommen führt das HNS-Übereinkommen bestimmte Schadensarten in der Definition des Schadensbegriffs eigens auf.

Ausdrücklich erwähnt werden zunächst Personenschäden. Dies sind Schäden wegen Todes und Verletzungsschäden, die an Bord des Schiffes oder außerhalb des Schiffes entstehen⁴¹². Einbezogen sind nicht nur Dritte, sondern auch die Schiffsbesatzung⁴¹³. Weiter werden Sachschäden außerhalb des Schiffes aufgeführt⁴¹⁴. Drittens sind Umweltschäden in der bereits bekannte Definition des ÖIHÜ genannt. Damit sind auch Umweltschäden „per se“ erfasst. Allerdings wird deren Ersatz, wie beim ÖIHÜ, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt⁴¹⁵. Abschließend wird noch die Ersatzfähigkeit von Schutzmaßnahmen angeführt⁴¹⁶.

Ersetzt wird jeweils nur der spezifische Schaden, also das, was durch die spezifische gefährliche oder schädliche Qualität der Substanzen verursacht wurde⁴¹⁷. Anders als im Ölhaftungsübereinkommen liegt diese spezifische Gefahr aber nicht alleine in der Gefahr der Verschmutzung und daraus resultierender Schäden. Die Schadensdefinition des Übereinkommens ist deshalb nicht auf den Ersatz von Verschmutzungsschäden beschränkt, sondern erfasst alle Schäden, die durch die gefährliche oder schädliche Natur der Stoffe entstanden sind. Diese Regelung bezweckt vor allem, dass auch Schäden durch Feuer- und Explosionsschäden in das

⁴¹⁰ De la Rue/ Anderson, S. 295.

⁴¹¹ Art. 7 Abs. 4 HNS-Übk.

⁴¹² Art. 1 Nr. 6 lit. a HNS-Übk.

⁴¹³ Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (150).

⁴¹⁴ Art. 1 Nr. 6 lit. b HNS-Übk.

⁴¹⁵ Art. 1 Nr. 6 lit. c HNS-Übk; siehe auch Wetterstein, Georgia J. Int. Comp. L. 26 (1997), 595 (603).

⁴¹⁶ Art. 1 Nr. 6 lit. d HNS-Übk.; Schutzmaßnahmen können unabhängig davon wo sie vorgenommen wurden geltend gemacht werden, wenn sie Schäden im Anwendungsbereich des Übereinkommens verhindern sollten, Art. 3 lit. d HNS-Übk., siehe oben II 2, S. 62; außerdem kann auch der Eigentümer selbst freiwillige Aufwendungen zur Verhinderung oder Verringerung von Schäden gleichrangig neben anderen Schäden gegen den Haftungsfonds geltend machen, Art. 9 Abs. 8 HNS-Übk.

⁴¹⁷ Art. 1 Nr. 6 a.E.; siehe auch Cleton, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 173 (181); de la Rue/ Anderson, S. 288.

Übereinkommen einbezogen sind⁴¹⁸. Aber auch andere unmittelbar durch einen gefährlichen oder schädlichen Stoff verursachte Schäden, etwa durch das Einatmen einer giftigen Substanz, sind damit erfasst.

Neben den ausdrücklich erwähnten Schadensarten ist fraglich, inwieweit Vermögensschäden unter die Definition des Art. 1 Nr. 6 HNS-Übk. fallen. Ausdrücklich erwähnt ist nur der entgangene Gewinn, der durch die Beeinträchtigung der Umwelt entstanden ist. Wie im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens entscheidet am Ende die Auslegung der nationalen Gerichte über die genaue Behandlung der Vermögensschäden. Grundsätzlich dürfte hier nach den gleichen Kriterien wie im Rahmen des ÖIHÜ entschieden werden⁴¹⁹.

Generell kann sich die Auslegung des Schadensbegriffs im HNS-Übereinkommen aufgrund der starken Anlehnung an das Ölhaftungsübereinkommen an dessen Auslegung orientieren. Hierfür kommt vor allem die Rechtsprechung der nationalen Gerichte in Betracht. Insofern keine Rechtsprechung vorhanden ist, können mit den entsprechenden Einschränkungen auch die Richtlinien des IOPC Fonds als Hilfe herangezogen werden⁴²⁰.

Hinsichtlich des Verhältnisses der Schäden untereinander unterscheidet sich das HNS-Übereinkommen aber vom ÖIHÜ. Personenschäden werden nicht gleichrangig neben den anderen Schäden ersetzt, sondern haben diesen gegenüber Vorrang. Der bevorzugte Ersatz gilt allerdings nur bis zu zwei Dritteln des Haftungshöchstbetrages⁴²¹. Übersteigt der Anteil der Personenschäden die Grenze von zwei Drittel, ist der überschießende Teil der Personenschäden gleich mit dem Teil der sonstigen Schäden an dem verbleibenden Drittel des Fonds zu beteiligen⁴²².

5. Versicherungspflicht

Wie im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens enthält auch das HNS-Übereinkommen als charakteristischen Eckpfeiler eine Versicherungspflicht des Eigentümers, um Forderungen gegen diesen zu sichern⁴²³. Im Unterschied zum ÖIHÜ gilt die Versicherungspflicht aber nicht erst ab einer bestimmten Menge der beförderten gefährlichen und schädlichen Stoffe, sondern unabhängig von der

⁴¹⁸ De la Rue/ Anderson, S. 287 u. 440; Ganten, TranspR 1997, 397 (401); Nöll, in: 36. Deutscher Verkehrgerichtstag, S. 289 (294); Staudinger/ von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 239.

⁴¹⁹ Siehe oben A II 5 c dd (3), S. 28.

⁴²⁰ So auch Nöll, in: 36. Deutscher Verkehrgerichtstag, S. 289 (294); Wetterstein, Georgia J. Int. Comp. L. 26 (1997), 595 (602); siehe auch oben A II 5 c cc, S. 24 f.

⁴²¹ Art. 11 HNS-Übk.

⁴²² Griggs, IJSL 1996, 254 (258).

⁴²³ Die Haftpflichtversicherung ist in Art. 12 HNS-Übk. geregelt. Alternativ zur Versicherung sind – wie im ÖIHÜ – auch andere finanzielle Sicherheiten, z.B. eine Bankbürgschaft zulässig.

Menge der Ladung oder der Größe des Schiffes für alle Schiffe, die in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen⁴²⁴.

Um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Vertrags- und Nichtvertragsstaaten zu vermeiden und einen effektiven Schutz gewährleisten zu können, gilt die Versicherungspflicht wie im Rahmen des ÖIHÜ effektiv auch gegenüber Nichtvertragsstaaten⁴²⁵. Erreicht wird dies dadurch, dass jedes Schiff, das den Hafen eines Vertragsstaats anläuft, einen Versicherungsnachweis erbringen muss⁴²⁶.

Der Geschädigte kann den Versicherer ebenfalls unmittelbar in Anspruch nehmen, die Verteidigungsmöglichkeiten des Eigentümers stehen dann auch dem Versicherer zu⁴²⁷.

IV. Entschädigungsteil, Art. 13-36 HNS-Übk.

Der Entschädigungsteil des HNS-Übereinkommens befindet sich in dessen 3. Kapitel (Art. 13 bis 36 HNS-Übk.). Der durch diesen Teil geschaffene Fonds entspricht in seiner Natur im Wesentlichen dem durch das ÖIFÜ geschaffenen IOPC Fonds. Allerdings hat der HNS Fonds nicht wie der IOPC Fonds nur ein Konto, sondern mehrere, die abhängig davon greifen, durch welche Stoffe der Schaden hervorgerufen wurde. Für Öl i.S.v. Art. 1 Abs. 5 lit. a i (Öl-Konto), Flüssiggas (LNG-Konto) und Leichtöl (LPG-Konto) gibt es jeweils ein besonderes Konto⁴²⁸, das nur für Schäden durch die jeweiligen Stoffe in Anspruch genommen werden kann⁴²⁹. Diese Aufteilung entspringt dem Gedanken, nicht alle Beitragszahler für alle Schäden einstehen zu lassen, sondern eine Aufteilung nach Art der beförderten Güter und unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Gefährlichkeit vorzunehmen⁴³⁰. Schäden, die durch einen bestimmten Stoff entstehen, werden nur aus dem Konto kompensiert, zu dessen Bereich der schadensverursachende Stoff zählt. Da auf der anderen Seite auch die Beitragszahlung an die Konten davon abhängt, welche Stoffe empfangen wurden, wird der Schadensausgleich damit nicht auf alle Empfänger von gefährlichen oder schädlichen Stoffen, sondern nur auf den jeweiligen Industriezweig umgelegt. Neben den besonderen Konten besteht noch ein allgemeines Konto, das die Schäden der übrigen Stoffe abdecken soll⁴³¹.

Das Ziel des Fonds ist, wie beim IOPC Fonds, zusätzlich zur Haftung des Eigentümers eine weitere Entschädigungsmöglichkeit zu schaffen, falls die Haftung

⁴²⁴ Ausgenommen sind lediglich Staatsschiffe, sofern die zuständigen Behörden des jeweiligen Staates in einer Bescheinigung erklärt haben, dass eine eventuelle Haftung des Schiffes in der erforderlichen Höhe gedeckt ist, siehe Art. 12 Abs. 12 HNS-Übk.

⁴²⁵ Nöll, DS 06/ 1996, 3.

⁴²⁶ Art. 12 Abs. 11 HNS-Übk.

⁴²⁷ Art. 12 Abs. 8 HNS-Übk.

⁴²⁸ Siehe Art. 19 HNS-Übk.

⁴²⁹ Art. 16 Abs. 4 HNS-Übk.

⁴³⁰ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 304; Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (153).

⁴³¹ Art. 18 HNS-Übk.

des Schiffseigentümers nicht ausreicht oder ihn erst gar keine Haftung trifft⁴³². Auch die Organisation und die Verwaltung des Fonds ist an den IOPC Fonds angelehnt. Sein oberstes Organ ist die Versammlung. Die Verwaltungstätigkeit übernimmt das vom Direktor geleitete Sekretariat⁴³³. Der Fonds wird von seinem Direktor gesetzlich vertreten und ist in allen Staaten als eigene Rechtspersönlichkeit anerkannt⁴³⁴. In der Praxis wird der HNS Fonds voraussichtlich von der Verwaltung der IOPC Fonds übernommen⁴³⁵.

1. Voraussetzungen für eine Zahlungspflicht des Fonds

Die Zahlungspflicht des Fonds entsteht unter den gleichen drei Voraussetzungen wie beim IOPC Fonds⁴³⁶. Der Fonds wird von seiner Zahlungspflicht frei, wenn er beweist, dass der Schaden die Folge eines Kriegs o.ä. ist oder durch Substanzen verursacht wurde, die aus einem Kriegsschiff oder einem staatlichen, nicht kommerziell genutzten Schiff ausgeflossen sind oder abgelassen wurden⁴³⁷. Anders als beim ÖIFÜ liegt die Beweislast dafür, dass der Schaden durch ein unter das Übereinkommen fallendes Schiff verursacht wurde nicht vollständig auf Seiten des Antragstellers. Während der Fonds im Rahmen des ÖIFÜ bereits dann frei wird, wenn der Antragsteller nicht beweisen kann, dass der Schaden die Folge eines Ereignisses ist, in das ein Schiff i.S.d. Übereinkommens verwickelt war, muss der Antragsteller im Rahmen des HNS-Übereinkommens statt der tatsächlichen Kausalität nur noch nachweisen, dass eine hinreichende Wahrscheinlichkeit für die Verursachung des Schadens durch ein Ereignis mit einem Schiff i.S.d. Übereinkommens besteht⁴³⁸. Die Möglichkeit des Fonds, von seiner Verpflichtung frei zu werden, ist gegenüber dem IOPC Fonds damit in einem praktisch bedeutsamen Punkt zugunsten der Geschädigten eingeschränkt worden⁴³⁹. Weiter wird der Fonds ganz oder teilweise von seiner Zahlungspflicht frei, wenn er beweist, dass der Schaden ganz oder teilweise schuldhaft durch den Geschädigten verursacht wurde⁴⁴⁰. Ansprüche des Eigentümers wegen getroffener Schutzmaßnahmen bleiben allerdings bestehen.

⁴³² Siehe Art. 13 Abs. 1 HNS-Übk.

⁴³³ Siehe Art. 24 ff. HNS-Übk.

⁴³⁴ Art. 13 Abs. 2 HNS-Übk.

⁴³⁵ Die Fonds sollen nach derzeitigen Planungen aus dem gleichen Büro operieren und möglicherweise von dem gleichen Direktor geleitet werden, siehe Griggs, IJSL 1996, 254 (257).

⁴³⁶ Vgl. Art. 14 Abs. 1 lit. a-c HNS-Übk. und oben A III 4, S. 48.

⁴³⁷ Art. 14 Abs. 3 lit. A HNS-Übk.

⁴³⁸ Art. 14 Abs. 3 lit. b, siehe auch oben A III 4, S. 49.

⁴³⁹ Siehe hierzu de la Rue/ Anderson, S. 299 f.; zum Vorentwurf des Übereinkommens auch Cleton, in: *Liability for Damage to the Marine Environment*, S. 173 (185).

⁴⁴⁰ Art. 14 Abs. 4 HNS-Übk.

2. Inhalt und Umfang der Entschädigung

Der Fonds ersetzt nach Art. 14 Abs. 1 HNS-Übk. alle Schäden im Rahmen des Haftungsteils des Übereinkommens. Darüber hinaus werden auch freiwillige Aufwendungen des Eigentümers, die er zur Schadensverhütung oder -verminderung erbracht hat, vom Fonds ersetzt⁴⁴¹. Die maximale Entschädigungssumme beträgt 250 Mio. SZR. Auch im Rahmen des HNS-Übereinkommens werden Zahlungen des Eigentümers auf den Höchstbetrag angerechnet, so dass sich der vom Fonds zu zahlende Betrag entsprechend verringert⁴⁴². Überschreiten die Ansprüche die maximale Entschädigungssumme, wird der zur Verfügung stehende Betrag anteilig verteilt. Wie im Rahmen der Haftung haben Personenschäden Vorrang⁴⁴³.

3. Finanzierung des Fonds

Auch die Finanzierung des Fonds lehnt sich an dem System der IOPC Fonds an und verteilt die Beitragslasten über ein Umlageverfahren mittels Jahresbeiträgen auf die beteiligten Zweige der Industrie. Die Beiträge werden auf einer „post event“-Basis erhoben, d.h. die Höhe der Beiträge wird durch die Versammlung erst nach einem Unfall festgelegt und zwar in Höhe der voraussichtlich benötigten Mittel zur Befriedigung der erwarteten Ansprüche⁴⁴⁴. Durch die Unterteilung des Fonds in mehrere Konten und eine Abstufung der Beiträge nach der Gefährlichkeit der Stoffe entsteht im Vergleich zum IOPC Fonds ein komplexeres und komplizierteres Beitragssystem⁴⁴⁵. Beitragspflichtig sind wie beim IOPC Fonds die Empfänger der Stoffe, insofern die in einem Jahr empfangene Menge einen gewis-

⁴⁴¹ Art. 14 Abs. 2 HNS-Übk.; siehe Griggs, IJSL 1996, 254 (257); de la Rue/ Anderson, S. 299, 302.

⁴⁴² Art. 14 Abs. 5 lit. a HNS-Übk. Da im Rahmen von Naturkatastrophen keine Zahlungspflicht des Eigentümers begründet wird, ist der Höchstbetrag nach Art. 14 Abs. 5 lit. b HNS-Übk. von vornherein auf 250 Mio. SZR festgelegt.

⁴⁴³ Art. 14 Abs. 6 HNS-Übk.; siehe auch oben III 4 b, S. 67.

⁴⁴⁴ Siehe Art. 17 Abs. 3 HNS-Übk.; siehe auch Griggs, IJSL 1996, 254 (258 f.). Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (154).

⁴⁴⁵ Die Berechnung ist vom Prinzip her mit der Berechnung der Beiträge für den IOPC Fonds identisch, zumindest für die speziellen Konten aber aufwendiger. Sie richtet sich nach Art. 17 Abs. 3 (für das allgemeine Konto) bzw. Art. 17 Abs. 3 i.V.m. Annex II HNS-Übk. (für die speziellen Konten); siehe zur Berechnung auch Renger, in: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 281 (285 f.).

sen Schwellenwert überschreitet⁴⁴⁶. Hierdurch wird eine Beschränkung der Beitragspflicht auf nur einen Teil der Empfänger vorgenommen, was zwar zu Lasten einer gleichmäßigen Verteilung geht, andererseits aber erforderlich scheint, um durch die Verringerung des Kreises der beitragspflichtigen Personen die Praktikabilität des Systems zu ermöglichen. Die Vertragsstaaten müssen den Fonds mit einer Liste der beitragspflichtigen Personen aus dem jeweiligen Staat versorgen. Tut ein Staat dies nicht oder nicht ausreichend, kann der Fonds den Staat in Regress nehmen⁴⁴⁷. Ausnahmsweise kann der Staat aber auch selbst die Verpflichtung der beitragspflichtigen Personen gegenüber dem Fonds übernehmen⁴⁴⁸.

Neben den Jahresbeiträgen werden, um die Kosten der Errichtung des Sekretariats für die Verwaltung des Fonds zu decken, von den Beitragspflichtigen einmalige Anfangsbeiträge erhoben⁴⁴⁹. Theoretisch finanziert sich der Fonds darüber hinaus auch über den Rückgriff gegen den Eigentümer oder dessen Versicherer, was aber aus praktischen Gründen grundsätzlich unbedeutend ist⁴⁵⁰.

Die Erhebung der Beiträge für den Fonds ist eine der Schwachstellen des HNS-Übereinkommens. Einerseits soll das System die Ladungsseite mit in die Verantwortung für Schäden einbeziehen und innerhalb der Ladungsinteressierten eine gerechte Verteilung vornehmen, auf der anderen Seite muss das System aber auch praktikabel sein und deshalb die Zahl der Beitragszahler innerhalb eines Rahmens halten, der es erlaubt, diese mit einem noch lohnenden Verwaltungsaufwand zu erfassen. Für das HNS-Übereinkommen muss sich noch zeigen, ob es möglich sein wird, ein internationales System zur Erfassung der Menge der empfangenen HNS-Güter zu entwickeln⁴⁵¹. Auch wenn die Erhebung der Beiträge im Rahmen des IOPC Fonds funktioniert hat, unterscheidet sich dennoch die Erfassung der Beiträge für den HNS Fonds davon erheblich. Beim IOPC Fonds ist die Zahl der Beitragszahler auf eine überschaubare und handhabbare Größe beschränkt. Beim HNS Fonds sind es hingegen eine Vielzahl von Unternehmen aus verschiedenen Bereichen, die eine Vielzahl von Stoffen unterschiedlicher Gefährdungsstufen transportieren. Es dürfte schwierig werden, ein System zu schaffen, das einerseits

⁴⁴⁶ Art. 18 Abs. 1 und Art. 19 Abs. 1 lit. a-c HNS-Übk. Dies gilt mit Ausnahme des LNG-Kontos, hier ist die Beitragspflicht nicht von einer bestimmten Menge abhängig. Für das Allgemeine Konto und das LPG-Konto muss die empfangene Menge mehr als 20.000 Tonnen beitragspflichtige Ladung betragen haben. Die Beitragspflicht im Rahmen des Öl-Kontos besteht für alle Personen, die entweder mehr als 150.000 Tonnen Öl i.S.v. Art. 1 Nr. 3 ÖIFÜ erhalten haben bzw. nach Art. 10 ÖIFÜ beitragspflichtig sind oder mehr als 20.000 Tonnen anderes Bulköl i.S.v. MARPOL 73/78 Annex I Appendix I in Empfang genommen haben.

⁴⁴⁷ Art. 21 Abs. 1 und 4 HNS-Übk.

⁴⁴⁸ Art. 23 HNS-Übk.

⁴⁴⁹ Art. 20 HNS-Übk.

⁴⁵⁰ Art. 41 HNS-Übk. Da der Fonds erst zahlt, wenn die Haftung des Eigentümers nicht ausreicht, ist es unwahrscheinlich, dass zwar der Geschädigte selbst von dem Eigentümer oder seiner Versicherung keine Entschädigung mehr erlangen kann, der Fonds dies aber erreichen wird. Die Rückgriffsansprüche des Fonds werden deshalb häufig nicht durchzusetzen sein.

⁴⁵¹ Siehe auch oben Fn. 366.

eine weitreichende und ausgewogene Einbeziehung der Beteiligten ermöglicht und sich andererseits gleichzeitig in einem verwaltungstechnisch sinnvollen Rahmen bewegt⁴⁵².

V. Prozessuale Fragen

Auf prozessualer Seite enthält das HNS-Übereinkommen nochmals einige Unterschiede gegenüber den Ölübereinkommen. Schäden im Rahmen des Übereinkommens müssen zwar ebenfalls innerhalb von drei Jahren geltend gemacht werden, allerdings gilt die Frist nicht schon ab Eintritt des Schadens, sondern erst ab dessen Kenntnis (oder Kennenmüssen) und der Kenntnis der Identität des Schädigers. Unabhängig vom Eintritt des Schadens erlöschen Ansprüche auf Grundlage der Haftungsvorschriften des Übereinkommens zehn Jahre nach dem Ereignis⁴⁵³. Für Ansprüche gegen den Fonds gilt eine entsprechende Frist⁴⁵⁴. Anlass für die vom ÖIHÜ und ÖIFÜ abweichende Handhabung liegt in der andersartigen Natur der erfassten Substanzen. Im Gegensatz zu Ölverschmutzungen treten Schäden durch HNS-Stoffe häufig erst später auf oder können erst später entdeckt werden⁴⁵⁵.

Die Zuständigkeit ist grundsätzlich wie im Rahmen der Ölübereinkommen geregelt. In erster Linie sind für Ansprüche gegen den Eigentümer danach die Gerichte des Staates zuständig, in denen ein HNS-Schaden entstanden ist⁴⁵⁶. Dies gilt aber nur, soweit der Schaden im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates, einschließlich des Küstenmeeres und der ausschließlichen Wirtschaftszone, auftritt oder Schutzmaßnahmen zur Verhinderung oder Verringerung eines Schadens in diesem Gebiet vorgenommen werden. Tritt ein Schaden außerhalb dieser Gebiete, d.h. auf hoher See auf, sind die Gerichte des Register- bzw. Flaggenstaats, die Gerichte des Staates in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt bzw. seinen Geschäftssitz hat oder die Gerichte des Staates, in dem der Eigentümer einen Begrenzungsfonds errichtet hat, zuständig⁴⁵⁷. Wenn bereits ein Beschränkungsfonds errichtet ist, sind die Gerichte dieses Staates für Fragen der Zu- und Verteilung der Fondsmittel ausschließlich zuständig⁴⁵⁸. Andere Gerichte behalten aber ihre sons-

⁴⁵² Kritisch auch Cleton, in: *Liability for Damage to the Marine Environment*, S. 173 (184); Griggs, *Lloyd's MCLQ* 1996, 145 (154); Renger, in: *FS Lorenz*, S. 433 (434). Allerdings scheint eine Erfassungsmethode in greifbare Nähe gerückt zu sein. Der Direktor des 1992 IOPC Fonds ist damit beauftragt worden, die Einrichtung des HNS Fonds vorzubereiten. Dafür wurde bereits ein – allerdings noch nicht funktionierender – Prototyp eines Computersystems für die Identifikation und Auflistung der Stoffe wurde vom Sekretariat des IOPC Fonds präsentiert, siehe IOPCF, Dokument vom 10.5.2002 „IOPC Funds meetings: April 2002 – In Brief“, S. 1.

⁴⁵³ Art. 37 Abs. 1, 3 HNS-Übk.

⁴⁵⁴ Art. 37 Abs. 2 HNS-Übk.

⁴⁵⁵ De la Rue/ Anderson, S. 305.

⁴⁵⁶ Art. 38 Abs. 1 HNS-Übk.

⁴⁵⁷ Art. 38 Abs. 2 lit. a-c HNS-Übk.

⁴⁵⁸ Art. 38 Abs. 5 HNS-Übk.

tige Zuständigkeit. Wie beim ÖIHÜ findet keine Konzentration aller Verfahren auf ein Gericht statt⁴⁵⁹.

Ansprüche gegen den Fonds richten sich grundsätzlich ebenfalls nach diesen Regeln⁴⁶⁰. Für Fälle in denen ein HNS-Schaden durch ein Schiff verursacht wird welches nicht identifizierbar ist, werden die Regeln analog angewendet⁴⁶¹. Ist bereits eine Klage gegen den Eigentümer oder dessen Versicherung anhängig, ist das hiermit befasste Gericht auch für sämtliche Klagen gegen den Fonds in diesem Zusammenhang ausschließlich zuständig⁴⁶². Die Möglichkeiten des Fonds einem Verfahren als Nebenintervenient beizutreten und die Möglichkeiten der Parteien dem Fonds den Streit zu verkünden, entsprechen denen der ÖlÜbereinkommen⁴⁶³. Dies gilt auch für die Regeln über die Anerkennung und Vollstreckung. Urteile werden deshalb grundsätzlich anerkannt und für vollstreckbar erklärt, es sei denn, es liegen schwerste Verfahrensmängel vor⁴⁶⁴.

C. Zusammenfassung zu Kapitel 1

Auf internationaler Ebene bestehen für die zivilrechtliche Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden mit dem Ölhaftungs- und dem Ölfondsübereinkommen zwei wichtige Übereinkommen für Ölverschmutzungsschäden von Tankern. Das neue Bunkerölübereinkommen ergänzt den Bereich um Ölverschmutzungsschäden durch andere Schiffe als Tanker, ist aber noch nicht in Kraft. Parallel zu Schäden durch Öl besteht mit dem HNS-Übereinkommen eine internationale Regelung für Schäden durch den Transport anderer gefährlicher und schädlicher Stoffe als Öl. Auch das HNS-Übereinkommen ist noch nicht in Kraft.

Das Ölhaftungs- und Ölfondsübereinkommen bilden ein zweistufiges System, nach dem der Schiffseigentümer primär, aber in der Höhe begrenzt, für Ölverschmutzungsschäden verantwortlich ist. Subsidiär hierzu leistet der IOPC Fonds auf einer zweiten Stufe Entschädigungszahlungen, wenn die Haftung des Schiffseigentümers für eine vollständige Entschädigung nicht ausreicht. Die Übereinkommen sind anwendbar bei Schäden durch das Ausfließen oder Ablassen von beständigen Kohlewasserstoffmineralölen aus einem Tankschiff, die im Hoheitsgebiet oder Küstenmeer eines Vertragsstaates oder dessen ausschließlicher Wirtschaftzone entstehen.

Die Haftungskomponente basiert auf vier Grundpfeilern: einer verschuldensunabhängigen, aber begrenzten Haftung, die auf den Schiffseigentümer kanalisiert ist und durch eine Haftpflichtversicherung gesichert wird.

Der erste Grundpfeiler ist die verschuldensunabhängige Haftung. Das haftungsbegründende Ereignis liegt alleine in dem Ausfließen oder Ablassen von Öl

⁴⁵⁹ Renger, in: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 281 (287).

⁴⁶⁰ Art. 39 Abs. 1 HNS-Übk. verweist insoweit auf die Regelungen des Art. 38 HNS-Übk.

⁴⁶¹ Art. 39 Abs. 2 HNS-Übk.

⁴⁶² Art. 39 Abs. 4 HNS-Übk.

⁴⁶³ Art. 39 Abs. 5-7 HNS-Übk.; siehe auch oben A III 7, S. Seite 54.

⁴⁶⁴ Art. 40 HNS-Übk.; siehe auch oben A II 7 c, S. 45 und A III 7, S. 54.

aus dem Schiff. Die Haftung des Eigentümers ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch Krieg oder eine Naturkatastrophe, von einem Dritten in Schädigungsabsicht oder durch die Fahrlässigkeit einer staatlichen Stelle für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen, verursacht wurde.

Der zweite Pfeiler ist die Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer. Nur der Eigentümer des Schiffes haftet auf der Grundlage des Übereinkommens. Darüber hinaus sind Ansprüche gegen andere Personen auch auf anderer Grundlage weitgehend ausgeschlossen. Direkte Ansprüche der Geschädigten gegen Charterer, Manager, Betreiber und die meisten anderen Transportbeteiligten sind daher nicht möglich. Lediglich der Schiffseigentümer kann diese Personen im Wege des Regresses zur Verantwortung ziehen.

Als dritten Grundpfeiler ermöglicht das Übereinkommen dem Eigentümer, seine Haftung auf einen bestimmten Betrag zu begrenzen. Dies geschieht durch die Errichtung eines Sicherungsfonds. Die Höhe der Haftungssumme richtet sich nach der Größe des Schiffes. Andere Faktoren, z.B. die Gefährlichkeit der Ladung, die Route oder der Zustand des Schiffes, spielen keine Rolle. Der aktuelle Haftungshöchstbetrag beträgt 89,77 Mio. SZR. Der Schiffseigentümer kann sein Recht zur Haftungsbeschränkung verlieren. In diesem Fall haftet er unbeschränkt. Die Voraussetzungen für den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechtes sind verhältnismäßig hoch. Nur wenn der Schiffseigentümer mit Schädigungsabsicht oder bewusst grob fahrlässig gehandelt hat, verliert er sein Beschränkungsrecht.

Der vierte Grundpfeiler ist die Versicherungspflicht des Schiffseigentümers. Damit soll die Durchsetzbarkeit der Ansprüche gesichert und die Geschädigten vor einer nicht ausreichenden finanziellen Ausstattung des Schiffseigentümers geschützt werden.

Die Haftung erstreckt sich auf Sach-, Personen-, Vermögens- und Umweltschäden. Auch Schutzmaßnahmen sind erfasst. Bei den Vermögensschäden werden neben den sogenannten Vermögensfolgeschäden auch reine Vermögensschäden ersetzt, insofern sie aufgrund der Beeinträchtigung durch das Öl entstanden sind. Die genauen Grenzen sind aber unklar und werden von den nationalen Gerichten teilweise unterschiedlich beurteilt. Der Ersatz von Umweltschäden ist auf die Kosten angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt. Darüber hinausgehende Schäden an der Umwelt, z.B. die Wertminderung oder ein entgangener Gebrauchs- oder Nutzungswert (sogenannte „reine“ Umweltschäden), werden nicht ersetzt. Auch ein Kostenersatz für die Anschaffung gleichwertiger Komponenten ist nach der derzeitigen Anwendung des Übereinkommens nicht möglich.

International zuständig sind die Gerichte des Schadensorts oder der Schadensorte. Dabei ist unklar, ob in Fällen mit Schäden in mehreren Staaten die Geschädigten nur in dem Staat klagebefugt sind, in dem sie selbst ihren Schaden erlitten haben oder eine Klage in allen Staaten möglich ist, in denen Schäden eingetreten sind. Aus den dargestellten Gründen erscheint es angebracht, die Zuständigkeit auf den oder die Staaten zu beschränken, in denen der Geschädigte selbst seinen Schaden erlitten hat. Nur so kann ein gezieltes „forum shopping“ vermieden werden.

Ergänzend zur Haftung des Schiffseigentümers, wurde durch das Fondsübereinkommen der IOPC Fonds geschaffen. Dieser leistet subsidiär Entschädigungs-

zahlungen bis zu einer Höhe von max. 203 Mio. SZR. Der Fonds wird durch Beiträge der Mineralölindustrie finanziert. Die Höhe der Beiträge bemisst sich nach der Menge des empfangenen Öls. Eine Zahlungspflicht des Fonds kann in drei Fällen entstehen. Erstens, wenn sich nach dem Haftungsübereinkommen keine Verpflichtung des Schiffseigentümers zur Haftung für den Schaden ergibt. Zweitens, wenn der Eigentümer finanziell nicht dazu in der Lage ist, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Drittens, wenn der Schaden die Haftung des Eigentümers übersteigt. Der Fonds wird nur von seiner Zahlungspflicht frei, wenn der Schaden die Folge von Kriegshandlungen war oder von einem nicht gewerblich genutzten Staatsschiff verursacht wurde. Für Schäden durch Naturkatastrophen oder vorsätzliche Handlungen Dritter muss der Fonds hingegen eintreten.

Im Mai 2003 wurde ein zusätzlicher Fonds, der Supplementary Fund, gebildet. Dieser ist für die Vertragsstaaten des Fonds von 1992 optional und kann von ihnen als ergänzende Absicherung angenommen werden. Das Übereinkommen, durch das der Fonds errichtet wird, ist seit dem 3. März 2005 in Kraft. Durch den Fonds wird die maximale Entschädigungsgrenze pro Ereignis auf 750 Mio. SZR, d.h. ca. € 1 Milliarde, angehoben. Der Fonds leistet Entschädigungszahlungen allerdings nur für Schäden in den Staaten, die Mitglied des Protokolls zu seiner Errichtung geworden sind. Alle anderen Staaten bleiben auf die Entschädigungssummen des Fonds von 1992 beschränkt.

Mit dem Bunkerölübereinkommen wurden die internationalen Haftungsregeln über Tankerunfälle auch auf Ölverschmutzungen durch andere Schiffe als Tanker ausgedehnt. Damit werden auch Verschmutzungsschäden erfasst, die durch das Bunkeröl sogenannter Trockenfrachter verursacht werden. Das Bunkerölübereinkommen ist dem Ölhaftungsübereinkommen nachgebildet und spiegelt drei dessen vier Grundpfeilern wider. Wie das ÖIHÜ sieht es eine verschuldensunabhängige und beschränkbare Haftung vor und wird durch eine Pflichtversicherung ergänzt. Anders als beim Transport von Öl kam beim Bunkerölübereinkommen die Einbeziehung der Ladungsseite in die Entschädigungsleistungen nicht in Betracht, da nicht die transportierten Güter, sondern das für den Antrieb des Schiffes benötigte Bunkeröl den Schaden verursachen. Deswegen gibt es keinen ergänzenden Entschädigungsfonds. Um die Chancen der Durchsetzbarkeit dennoch zu erhöhen, haften gemeinsam mit dem eingetragenen Schiffseigentümer auch Bareboat-Charterer, Manager und Operator des Schiffes gesamtschuldnerisch für die Schäden. Das Übereinkommen ist noch nicht in Kraft.

Neben den Übereinkommen für Ölverschmutzungsschäden regelt das HNS-Übereinkommen den Ersatz für Schäden durch den Transport anderer gefährlicher und schädlicher Güter. Es basiert auf den gleichen Prinzipien wie das Ölhaftungs- und Entschädigungsübereinkommen und statuiert eine verschuldensunabhängige und beschränkbare Haftung des Schiffseigentümers. Eine Pflichtversicherung sichert die Durchsetzbarkeit der Ansprüche. Die Haftung wird von einem Entschädigungsfonds ergänzt. Das HNS-Übereinkommen erstreckt sich nicht nur auf andere Stoffe als auf Öl, sondern erfasst auch Schäden durch nicht beständige Öle, die vom Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommen nicht umfasst werden. Anders als das Ölhaftungsübereinkommen können auch andere Schäden als Verschmutzungsschäden eine typische Schadensfolge darstellen. Deshalb werden

auch Feuer- und Explosionsschäden vom HNS-Übereinkommen erstattet. Der räumliche Anwendungsbereich stimmt im Grunde mit dem Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens überein. Allerdings können andere Schäden als Verschmutzungsschäden auch ersetzt werden, wenn sie auf hoher See entstehen, insofern sie durch ein Schiff verursacht wurden, dass in einem Vertragsstaat registriert ist oder unter der Flagge eines Vertragsstaates fährt. Der Entschädigungsfonds ist in mehrere Konten, abhängig von der Art der Stoffe, aufgeteilt und wird durch die Empfänger der jeweiligen Stoffe finanziert. Anders als beim ÖIFÜ muss der Geschädigte für eine Zahlungspflicht des Fonds nicht beweisen, dass der Schaden die Folge eines unter das Übereinkommen fallenden Ereignisses ist. Das HNS-Übereinkommen lässt den Nachweis einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit genügen. Auch das HNS-Übereinkommen ist noch nicht in Kraft.

2. Kapitel. Zwischenbilanz: Erfüllen die Übereinkommen ihre Ziele?

Nachdem die bestehenden Regelungen auf internationaler Ebene nun im Einzelnen dargestellt worden sind, sollen diese im Folgenden einer kritischen Betrachtung unterzogen und festgestellt werden, ob die Übereinkommen ihre Ziele erfüllen.

A. Definition der Ziele

Die ersten beiden Ziele setzten die Übereinkommen selbst. In der Präambel des Ölhaftungsübereinkommens von 1969 stellen die Vertragsstaaten die Notwendigkeit fest, dass für Ölverschmutzungen von Schiffen ein „angemessener Schadensersatz zu gewährleisten ist“. Weiterhin sei es notwendig, dass dieser Schadensersatz in der Praxis durchgesetzt werden könne⁴⁶⁵. Die ersten beiden Kriterien für die Überprüfung der Übereinkommen sind deshalb die Angemessenheit der Entschädigung und die vollständige Durchsetzbarkeit der Ansprüche.

Das dritte Kriterium ergibt sich aus der Besonderheit der Schäden und des Kreises der Geschädigten. Häufig sind Privatpersonen bzw. kleine oder mittelständische Unternehmer von den Schäden betroffen, deren Existenz auf der Nutzung einer unbeschädigten Umwelt beruht. Hat ein Fischer oder Hotelier aufgrund des Schadens einen nicht unbedeutenden Verlust an Einnahmen, ist es für ihn wenig hilfreich, seine Ansprüche erst nach einem langjährigen Rechtsstreit befriedigt zu bekommen. Nicht selten kann seine Existenz von dem schnellen Ausgleich der Schäden abhängen. Deshalb muss der Schadensersatz durch die Übereinkommen auch möglichst zügig erlangt werden können⁴⁶⁶.

Neben der Ausgleichsfunktion soll jede Haftungsregelung als zweite Komponente eine Präventivfunktion enthalten⁴⁶⁷. Das vierte Ziel ist deshalb, mittels der Haftung eine effektive Präventivwirkung zu entfalten.

⁴⁶⁵ So die Präambel zum ÖIFÜ 71.

⁴⁶⁶ Dieses Kriterium legt auch die EU Kommission bei der Überprüfung der Übereinkommen zu Grunde, siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.1, S. 60.

⁴⁶⁷ Siehe z.B. Kötz/ Wagner, Rn. 343 ff., 36 ff. m.w.N.

B. Angemessenheit des Schadensersatzes

Die erste Betrachtung der Zwischenbilanz richtet sich darauf, ob der Schadensersatz angemessen ist. Die Angemessenheit des Schadensersatzes lässt sich in zwei Bereiche aufteilen. Der erste Bereich beinhaltet den Inhalt des Schadensersatzes: Für einen angemessenen Ersatz ist es entscheidend, dass alle relevanten Arten von Schäden, z.B. Sach-, Personen- und Vermögensschäden, aber auch Umweltschäden erfasst sind. Der zweite Bereich betrifft den Umfang des Ersatzes: Die Schäden müssen grundsätzlich ihrer Höhe nach vollständig kompensiert werden.

I. Inhalt des Schadensersatzes

Hinsichtlich des Inhalts des Schadensersatzes sind die Übereinkommen wie folgt zu bewerten: Alle Übereinkommen gewähren einen weitgehenden Ersatz für Sach- und Vermögensschäden, zudem Ersatz für Schutzmaßnahmen und den als Schaden zu qualifizierenden Teil von festen Kosten. Das HNS-Übereinkommen hat außerdem ausdrücklich auch den Ersatz von Personenschäden in seinen Katalog mit aufgenommen. Das Ölhaftungsübereinkommen enthält sich dieser Klarheit. Im Ergebnis kann aber von einer Erfassung von Personenschäden ausgegangen werden, sofern sie durch die Verschmutzung entstanden sind. Auch wenn diese Fälle in der Praxis nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen, wäre eine diesbezügliche Klarstellung in einem neuen Übereinkommen wünschenswert. Ferner ist auch der Ersatz von Schäden, die auf Hoher See entstehen, überwiegend nicht erfasst. Lediglich das HNS-Übk. gewährt einen eingeschränkten Ersatz für Schäden auf hoher See.

Auffällig ist bei allen Übereinkommen der Umgang mit Umweltschäden. Der Ersatz von Umweltschäden wird von den Übereinkommen „auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt“⁴⁶⁸. Andere Schäden werden nicht ersetzt. Dies schließt insbesondere die sogenannten reinen Umweltschäden aus, schränkt aber auch den Ersatz von Bewertungskosten und den Kostenersatz für die Einbringung gleichwertiger Komponenten erheblich ein.

Ausgehend von der obigen Grundüberlegung des vollständigen Schadensersatzes ist diese Beschränkung äußerst fraglich. Alleine vom Wortverständnis lässt sich kaum bezweifeln, dass auch der Teil eines Umweltschadens, der nicht durch Wiederherstellungsmaßnahmen ausgeglichen werden kann, ein Schaden ist. Sieht man die Praxis in den USA, so ist dieser Teil häufig sogar der – auch finanziell – schwerwiegendere Teil einer Tankerkatastrophe. Den Ersatz dieses Schadens auszuschließen verhindert deshalb, dass die Verursacher der Verschmutzung für den gesamten von ihnen verursachten Schaden eintreten müssen. Auch unter umweltpolitischen Gesichtspunkten ist die Beschränkung eine zweifelhafte Entscheidung der Vertragsstaaten. Bei aller Kritik muss aber bedacht werden, dass der Ersatz ei-

⁴⁶⁸ Siehe Art. I Nr. 6 lit. a ÖIHÜ, Art. 1 Nr. 6 lit. c HNS-Übk., Art. 1 Nr. 9 Bunkerölübereinkommen.

nes reinen Umweltschadens erhebliche Schwierigkeiten in sich birgt. Solange es keine anerkannte Grundlage für die Berechnung der Schäden gibt, dürfte es schwer sein, den Ersatz von reinen Umweltschäden auf internationaler – oder auch nur europäischer – Ebene durchzusetzen.

Im Ergebnis kann der Inhalt des Schadensersatzes weitgehend als angemessen bezeichnet werden. Für den Bereich der Umweltschäden erfüllen die Übereinkommen die Anforderungen aber nicht vollständig, die an einen angemessenen Schadensersatz zu stellen sind. Im Laufe der Arbeit wird deshalb noch untersucht werden, ob die Beschränkung der Übereinkommen auf Wiederherstellungskosten aus praktischen Gründen erforderlich ist oder sich inzwischen Alternativen dazu anbieten⁴⁶⁹.

II. Umfang des Schadensersatzes

Neben dem umfassenden Ersatz aller Schadenstypen gehört zu einem angemessenen Schadensersatz auch, dass die Schäden in vollem Umfang kompensiert werden. Die Übereinkommen setzten zu Gunsten der Lastenträger Obergrenzen für die Entschädigung fest. Die Haftungshöchstsumme des ÖIHÜ liegt inzwischen bei 89,77 Mio. SZR pro Schadensereignis, dies entsprach am 1.9.2005 ca. € 106 Mio.⁴⁷⁰ In der Praxis liegt die Haftungssumme des Schiffseigentümers aber regelmäßig unter dieser Grenze, da der Großteil der Öltransporte in Schiffen mit kleineren Größen vorgenommen wird. Von größerer Bedeutung in der Praxis ist jedoch die maximale Entschädigungsgrenze des IOPC Fonds. Zur Zeit liegt diese bei 203 Mio. SZR pro Ereignis, dies entsprach am 1.9.2005 ca. € 240 Mio.

Die Höhe der Entschädigungssummen ist in jüngerer Zeit stark in die Kritik geraten. Durch die Unfälle der „Nakhodka“ (Japan, 1997) und der „Erika“ (Frankreich, 1999) ist deutlich geworden, wie schnell die Schadengrenze des Fonds-übereinkommens überschritten werden kann. Im Fall der „Nakhodka“⁴⁷¹ wurden gegen den Fonds bereits am Ende des Jahres 1997 über 400 Ansprüche in einer Gesamthöhe von umgerechnet ca. € 270 Mio. geltend gemacht⁴⁷². Am Ende des Jahres 2000 summierten sich die Ansprüche auf ca. € 300 Mio.⁴⁷³. Die maximale

⁴⁶⁹ Siehe unten 5. Kapitel D II S. 191 ff.

⁴⁷⁰ Die aktuellen Umrechnungswerte finden sich auf der Internetseite des International Monetary Fund, www.imf.org.

⁴⁷¹ Die „Nakhodka“ war ein russischer Tanker, der mit 19.000 Tonnen Heizöl beladen auf dem Weg von China nach Russland war, als er am 2. Januar 1997 in stürmischer See vor Japan in zwei Teile zerbrach und einen großen Teil seiner Ladung verlor. Das umhertreibende Bugstück des Tankers strandete einige Tage später nur 200 Meter von der Küste entfernt und verursachte weitere erhebliche Verschmutzungen der Küste, zum Unfallhergang siehe z.B. IOPCF, Ann. Rep. 1997, S. 97 f.

⁴⁷² Der Unfall geschah im Januar 1997. Am Ende des Jahres waren 432 Klagen mit einer Gesamthöhe von ¥ 31.904 Mio. bei dem Claims Handling Office des Fonds in Kobe eingereicht, siehe IOPCF, Ann. Rep. 1997, S. 101.

⁴⁷³ ¥ 35.068 Mio., siehe IOPCF, Ann. Rep. 2000, S. 69.

Entschädigungssumme des Fonds drohte erheblich überstiegen zu werden. Dementsprechend begrenzte⁴⁷⁴ der Fonds seine Auszahlungen anfänglich auf 60%⁴⁷⁵. Erst im April 2000 wurde die Quote auf 70% und schließlich im Januar 2001 auf 80% angehoben, als die zu erwartende Schadenssumme durch die Ablehnung und die Rücknahme von Ansprüchen sank⁴⁷⁶. Im Ergebnis mussten die Geschädigten hinnehmen, dass ihnen über einen Zeitraum von fast vier Jahren kaum mehr als die Hälfte ihrer anerkannten Ansprüche ersetzt wurden. Selbst fünf Jahre nach dem Unfall können sie noch keinen vollen Ersatz ihrer Ansprüche erlangen.

Ähnlich war die Situation nach dem Unglück der „Erika“⁴⁷⁷. Die Haftung des Eigentümers war aufgrund der Größe des Schiffes auf ca. € 13 Mio. begrenzt⁴⁷⁸ und damit von geringer Bedeutung. Aber auch die Entschädigungsgrenze des Fonds schien durch den Unfall überschritten zu werden. Am Ende des Jahres 2001 waren bereits Ansprüche in Höhe von ca. € 140 Mio. beim IOPC Fonds angemeldet worden⁴⁷⁹. Allerdings rechnete man damit, dass der endgültige Schaden⁴⁸⁰ deutlich höher liegen würde und der maximale Entschädigungsbetrag des Fonds überschritten werden würde. Dementsprechend begrenzte der Fonds die Erstattung der Ansprüche zunächst auf 50% der begründeten Entschädigungssumme⁴⁸¹. Später wurde die Quote auf 60%, im Juni 2001 schließlich auf 80% angehoben⁴⁸². Erst im April 2003 wurde beschlossen, die Ansprüche vollständig zu befriedigen⁴⁸³.

Auch der jüngste Unfall der „Prestige“⁴⁸⁴ im November 2002 vor der galizischen Küste scheint den Umfang des derzeitigen Haftungs- und Entschädigungs-

⁴⁷⁴ Art. 4 Abs. 5 ÖLFÜ sieht eine anteilige Entschädigung vor, wenn die begründeten Ansprüche die Entschädigungsgrenzen übersteigen.

⁴⁷⁵ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 2000, S. 71.

⁴⁷⁶ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 2000, S. 71 und das IOPCF Dokument 92Fund/ EXC.14/ 12, Punkt 3.3.3.

⁴⁷⁷ Der mit 30.000 Tonnen schwerem Heizöl beladene maltesische Tanker „Erika“ brach am 12.12.1999 bei ebenfalls stürmischer See ca. 60 Seemeilen vor der südfranzösischen Atlantikküste im Golf von Biscaya auseinander und entließ ca. die Hälfte seiner Ladung ins Meer, siehe IOPCF, Ann. Rep. 1999, S. 118.

⁴⁷⁸ 9,2 Mio. SZR, siehe IOPCF, Ann. Rep. 1999, S. 120.

⁴⁷⁹ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 2001, S. 113.

⁴⁸⁰ Der endgültige Schaden steht auch fast drei Jahre nach dem Unglück noch nicht fest. Bis zum 21.3.2003 sind gegen den Fonds Forderungen in Höhe von ca. € 197 Mio. gerichtet worden, siehe <http://www.iopcfund.org/erika.htm>.

⁴⁸¹ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 2000, S. 106.

⁴⁸² Dies hat der Exekutivausschuss des IOPC Fonds auf seiner 13. Sitzung beschlossen, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ EXC.13/ 7, Punkt 3.2.42.

⁴⁸³ IOPC Fonds Presseerklärung vom 25.4.2003.

⁴⁸⁴ Die „Prestige“ war ein 26 Jahre altes Einhüllen-Öltankschiff, das unter der Flagge der Bahamas fuhr und 77.000 Tonnen schweres Heizöl an Bord hatte. Am 13.11.2002 geriet die „Prestige“ vor der Küste Galiciens in Seenot und sank schließlich am 19.11.2002 ca. 130 Seemeilen vor der spanischen Küste mit dem größten Teil seiner Ladung. Zum Unfall der „Prestige“ siehe z.B. Höges/ Jäger/ Zuber, Der Spiegel v. 16.12.2002, S. 156 ff. und die Mitteilung der Europäischen Kommission nach dem Untergang der „Prestige“, KOM (2002), 681 endg., S. 4.

systems um ein Vielfaches zu übersteigen. Während die Haftung des Schiffseigners auf ca. € 25 Mio. beschränkt ist, gehen erste Schätzungen der spanischen Regierung davon aus, dass bereits durch das in den ersten vier Wochen ausgelaufene Öl Schäden in Höhe von ca. € 3 Milliarden verursacht worden seien. Sollten sich die in 3.800 Meter Tiefe liegenden Tanks des gesunkenen Schiffes ganz entleeren, könnte sich der Schaden sogar auf € 6 Milliarden belaufen⁴⁸⁵. Entsprechend wurden die Entschädigungszahlungen des Fonds auf 15% begrenzt und waren auch im September 2005 noch auf diesem Level⁴⁸⁶.

Diese Beispiele zeigen vor allem Zweierlei. Erstens ist die Gefahr, dass ein Unfall die Grenzen des Entschädigungsregimes übersteigt, nicht nur eine theoretische Möglichkeit, mit deren Eintreten man eigentlich nicht zu rechnen braucht. Im Gegenteil: Spätestens durch den Unfall der „Prestige“ ist deutlich geworden, wie leicht die verursachten Schäden Dimensionen erreichen können, die fern dessen liegen, was das derzeitige Haftungs- und Entschädigungssystem an Kompensationsmöglichkeiten zu bieten hat. Zweites ist aber auch deutlich geworden, dass selbst in einem Fall wie der „Erika“, bei der eventuell später eine vollständige Befriedigung der Ansprüche erreicht werden kann, erhebliche Nachteile für die Geschädigten entstehen können. Sind die ersten Schadensschätzungen so hoch, dass sie die Entschädigungsgrenzen zu übersteigen drohen, bekommen die Opfer ihre begründeten Ansprüche häufig nur zu einem Teil ersetzt. Selbst wenn die Schäden später vollständig ausgeglichen werden können, kann es mehrere Jahre dauern, bis die Geschädigten einen vollständigen Schadensersatz erhalten.

Freilich sind dies Beispiele, die weniger den „normalen“ Tankerunfall als besonders schadensträchtige Beispiele darstellen. Die Fonds hatten seit ihrer Entstehung ca. 10 Ereignisse, bei denen der jeweilige Entschädigungshöchstbetrag zumindest drohte, überstiegen zu werden. Dies ist keineswegs eine geringe Zahl, wenn man bedenkt, dass die Fonds insgesamt nur ca. 125 Fälle bearbeitet haben⁴⁸⁷. Allerdings ist die Mehrzahl dieser Fälle im Rahmen des 71er Fonds aufgetreten, bei dem die Entschädigungsgrenzen deutlich niedriger waren als beim 92er Fonds. Da die Fonds aber Entschädigungen nur für einen kleinen Teil der insgesamt auftretenden Schäden leisten, wird deutlich, dass Unfälle wie die der „Nakhodka“, der „Erika“ und der „Prestige“ eher eine Ausnahme sind, als dass sie die Regel darstellen. Dennoch kann dies kein Argument dafür sein, dass der Umfang der Übereinkommen zufriedenstellend ist. Der Sinn eines Entschädigungssystems muss es sein, alle Schäden auszugleichen. Dies gilt umso mehr, wenn die Schäden besonders schwerwiegend sind. Durch die Unfälle der „Nakhodka“, der „Erika“ und der „Prestige“ wurde sichtbar, wie leicht die Entschädigungsgrenze des IOPC Fonds überstiegen werden kann. Dies sollte umso nachdenklicher stimmen, wenn man berücksichtigt, dass vor allem bei den ersten beiden Beispielen nur verhältnismäßig geringe Mengen Öl ausgelaufen sind. Man braucht nicht viel Vorstellungskraft, um sich ein Ereignis auszumalen, bei dem dramatisch höhere Schäden erreicht werden können, wenn die Menge des Öls entsprechend höher ist.

⁴⁸⁵ Siehe U. Müller, Die Welt v. 14.12.02, S. 12.

⁴⁸⁶ Siehe www.iopcfund.org.

⁴⁸⁷ Siehe IOPCF, Ann. Rep. 2004, S. 174 ff.

Es ist deshalb höchste Zeit, einen Entschädigungsumfang zu schaffen, der nicht der ständigen Gefahr ausgesetzt ist, an seine Grenzen zu stoßen. Wenn es weiterhin eine Begrenzung der Entschädigungssumme geben soll, muss sich diese in einer Höhe bewegen, in der jeder erdenkbare Unfall vollständig entschädigt werden kann. Die aktuellen Entschädigungssummen sind weit davon entfernt, diese Voraussetzung zu erfüllen.

C. Vollständige Durchsetzbarkeit der Ansprüche

Praktisch ist die Durchsetzbarkeit der Ansprüche von großer Bedeutung. Die Übereinkommen enthalten verschiedene Instrumente, die Durchsetzung zu sichern. Zunächst wird die Haftung des Schiffseigentümers durch die Versicherungspflicht gesichert. Solange der Eigentümer nur beschränkt haftet, ist die Durchsetzung der Ansprüche – zumindest bis zur Grenze der Haftungshöhe – gesichert. Durch den Direktanspruch gegen den Versicherer wird die Durchsetzung der Ansprüche zusätzlich beschleunigt. Zum anderen steht mit dem IOPC Fonds ein zweites Sicherungsinstrument zur Verfügung. Der Fonds ersetzt Ansprüche, wenn die Haftung des Eigentümers alleine nicht zum vollständigen Ersatz der Schäden ausreicht. Der Fonds hat sich in der Vergangenheit als sehr nützliches Instrument erwiesen, das die Ansprüche der Geschädigten in hohem Maße sichert.

Allerdings sind beide Schutzmechanismen nicht frei von Schwächen. Die Sicherung der Ansprüche gegen den Schiffseigentümer weist eine Schwäche auf, wenn dieser sein Recht zur Haftungsbeschränkung verliert und unbeschränkt haftet. Der Schutz des Geschädigten wird dann schwächer, da der Eigentümer für Schäden oberhalb der Begrenzungsmöglichkeit nicht verpflichtet ist, eine Versicherung abzuschließen. Selbst wenn einige Schiffseigentümer aus wirtschaftlichen Gründen dennoch eine Versicherung abschließen, die auch Schäden oberhalb der begrenzten Haftung abdeckt, bleibt die Durchsetzbarkeit dieser Ansprüche grundsätzlich fraglich, da sie von einer freiwilligen Maßnahme abhängig ist.

Auch der Fonds als Mittel zur Absicherung der Durchsetzbarkeit der Ansprüche muss sich Kritik gefallen lassen. Grundsätzlich arbeitet der Fonds nach einem schnellen und zuverlässigen System. Bereits oben⁴⁸⁸ wurde aber deutlich, dass der Fonds in seiner jetzigen Ausgestaltung Schwächen bei der Erstattung von Ansprüchen hat, die aus Unfällen mit umfangreichen Schäden stammen. Der Geschädigte kann dadurch gerade bei schadensträchtigen Ereignissen weitgehend schutzlos sein und bekommt dann häufig nur einen geringen Teil seiner Schäden ersetzt. Die niedrigen Grenzen des Fonds sind ein hohes Risiko für die Geschädigten. Beson-

⁴⁸⁸ S.o. 2. Kapitel, S. 77 ff.

ders in Katastrophenfällen ist die vollständige Durchsetzbarkeit der Ansprüche stark gefährdet⁴⁸⁹.

D. Zügiger Ersatz

Neben der Vollständigkeit des Ersatzes ist es für den Geschädigten häufig von Bedeutung, dass die Schäden möglichst zügig ersetzt werden. Gerade bei Schäden von kleinen und mittelständischen Unternehmern kann dies der Fall sein, z.B. wenn ein Hotelier oder Fischer durch das Ereignis Einkommensverluste oder Einnahmeausfälle hat, die, wenn sie nicht rasch ersetzt werden, seine Existenz bedrohen können. Im Idealfall sollte das Verfahren daher schnell, unbürokratisch und ohne ein langwieriges Gerichtsverfahren sein⁴⁹⁰.

Die Übereinkommen sind grundsätzlich darauf ausgerichtet, den Geschädigten einen möglichst zügigen Ersatz zukommen zu lassen. Dies bewirken vor allem die Gefährdungshaftung, durch welche aufwendige Beweisverfahren erspart werden, und der Direktanspruch gegen die Versicherung. Zu einem zügigen Ersatz der Schäden führt aber auch die subsidiäre Entschädigung durch den Fonds, die bei einem Überschreiten der Haftungsgrenzen aufwendige Verfahren mit möglicherweise geringen Erfolgsaussichten gegen die Verantwortlichen überflüssig macht.

Alle drei Instrumentarien bewirken im Regelfall eine schnelle und unkomplizierte Erstattung der Schäden. In einem Fall allerdings ist die Schnelligkeit der Entschädigung in Gefahr. Wenn die Entschädigungsgrenzen des Fonds drohen überschritten zu werden, verzögern die Auszahlungen sich regelmäßig, da die endgültige Schadenshöhe noch nicht bekannt ist und nur vorläufig anteilige Zahlungen geleistet werden.

E. Präventivwirkung

Als viertes Ziel soll die Haftung eine Verhaltenssteuerung auf die handelnden Personen bewirken und diese über die drohende Haftung zu einem sorgfältigen Handeln anhalten. Das Ölhaftungsübereinkommen beschränkt die Haftung auf den Eigentümer des Schiffes und gewährt diesem ein weitgehendes Recht zur Haftungsbeschränkung. Hinsichtlich des Eigentümers besteht damit zwar eine über die Haftung erreichte Präventivwirkung, deren Reichweite ist jedoch zweifelhaft. Im Rahmen der begrenzten Gefährdungshaftung beschränkt sich das Risiko des Eigentümers auf die Kosten der Pflichtversicherung. Eine besondere Präventivwir-

⁴⁸⁹ So wissen viele der Geschädigten der Unfälle der „Agean Sea“ (Spanien, 1992), der „Brear“ (UK, 1993) und der „Sea Empress“ (UK, 1996) heute noch nicht, ob und wann sie voll entschädigt werden. Die Ausmaße des „Erika“-Unglücks lassen darauf schließen, dass es hier ebenso sein wird, vgl. KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.2, S. 62.

⁴⁹⁰ So auch die Forderung der EU Kommission, siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.1, S. 60.

kung könnte deshalb lediglich im Rahmen der unbeschränkten Haftung entstehen. Unbeschränkt haftet der Eigentümer aber nur, wenn er vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt hat – eine Hürde, die in der Praxis kaum von den Geschädigten nachgewiesen werden kann. Für den Eigentümer besteht damit zwar eine Präventivwirkung, deren Effektivität ist aber durch die grundsätzliche Beschränkbarkeit der Haftung eingeschränkt. Für eine Stärkung der Präventivwirkung wäre daher in Erwägung zu ziehen, die Voraussetzungen für den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechtes abzusenken, um eine persönliche unbeschränkte Haftung als tatsächlich drohende Folge, anstatt als bisher eher theoretische Möglichkeit, zu etablieren.

Die Haftung anderer Personen ist im Rahmen des ÖIHÜ nahezu ausgeschlossen. Für die meisten anderen Transportbeteiligten kann im Rahmen des ÖIHÜ keine unmittelbare Haftung entstehen. Lediglich Rückgriffsansprüche des Schiffseigentümers sind möglich. Damit entsteht gegenüber anderen Personen als dem Schiffseigentümer ebenfalls nur eine geringe Präventivwirkung. Da Beteiligte wie der Bareboat-Charterer, Betreiber oder Verloader durch ihr Handeln aber teilweise bedeutenden Einfluss auf die Sicherheit des Transportes ausüben können, lässt das Haftungsübereinkommen hier Lücken. Auch das vierte Ziel ist deshalb nur eingeschränkt erfüllt. Als Denkanstoß könnte das Bunkerölübereinkommen wirken. Nach diesem haften neben dem Schiffseigentümer auch der Bareboat-Charterer sowie Manager und Operator des Schiffes.

F. Ergebnis zu Kapitel 2

Das Ergebnis der Zwischenbilanz lautet damit wie folgt: Im Rahmen der Angemessenheit des Schadensersatzes ist der Inhalt der Schäden weitgehend als ausreichend zu bewerten. Allerdings gibt es einige Schadensarten, welche die Übereinkommen entweder gar nicht, nicht in einem ausreichenden Maße oder nicht klar genug ersetzen. Ersteres erstreckt sich im Rahmen des Ölhaftungs- und des Bunkerölübereinkommens vor allem auf Schäden auf hoher See. Letzteres bezieht sich auf den Ersatz von Personenschäden. Beide Schadensarten haben aber nur eine untergeordnete Bedeutung. Etwas anderes gilt für den Ersatz von Umweltschäden. Alle untersuchten Übereinkommen beschränken diesen auf die Kosten für Wiederherstellungsmaßnahmen. Ein weitergehender Ersatz ist nicht nur für sogenannte reine Umweltschäden, sondern auch für die Einbringung gleichwertiger Komponenten sowie teilweise für Bewertungskosten ausgeschlossen. Da diese Schäden eigentlich den Schadenskern darstellen, ist es überaus fraglich, ob deren Abschluss gerechtfertigt ist. Dieser Frage wird im 5. Kapitel ausführlich nachgegangen.

Auch der Umfang der Entschädigung stellt sich als unzureichend heraus. Nicht nur der Unfall der „Erika“, sondern in besonderem Maße auch der Unfall der „Prestige“ haben gezeigt, wie schnell die geltenden Haftungs- und Entschädigungsgrenzen des Regimes überschritten werden können. Ein neues Haftungs- und

Entschädigungssystem muss deshalb Mechanismen bereithalten, die eine vollständige Kompensation der Schäden in allen erdenklichen Fällen ermöglichen.

Die Durchsetzbarkeit der Ansprüche ist indessen überwiegend gut geregelt. Die verschuldensunabhängige Haftung sichert in Verbindung mit der Versicherungspflicht und dem Direktanspruch gegen den Versicherer in den meisten Fällen die Durchsetzung der Ansprüche. Anerkennungs- und Vollstreckungsvereinbarungen sichern die Durchsetzbarkeit der Ansprüche in anderen Vertragsstaaten. Für Schäden, welche die Haftungsgrenze überschreiten, hat sich die Entschädigung durch den IOPC Fonds als zuverlässiges Sicherungsinstrument erwiesen. Die Sicherung der Durchsetzbarkeit endet aber parallel zu dem unzureichenden Umfang des Schadensersatzes. Insofern die Entschädigungsgrenze des Fonds überschritten wird, ist die Durchsetzung der Ansprüche nicht mehr gewährleistet.

Gleiches gilt für den zügigen Ersatz der Ansprüche. Solange sich die Ansprüche innerhalb der Entschädigungsgrenzen bewegen, ist ein zügiger Ersatz durch den Direktanspruch gegen die Versicherung und die Fondsentschädigung in der Regel gewährleistet. Werden die Grenzen aber überschritten oder drohen sie überschritten zu werden, dauert es mitunter Jahre, bis die Schäden vollständig ersetzt werden.

Erhebliche Schwächen zeigen die Übereinkommen auch hinsichtlich der Wirkung der Präventivfunktion. Durch die Beschränkung der Haftung auf den Schiffseigentümer und die gleichzeitige Freistellung der meisten anderen Transportbeteiligten, kommt die Präventivwirkung hinsichtlich der anderen Beteiligten nur eingeschränkt zum Tragen. Aber auch für den Schiffseigentümer ist ihre Wirkung durch die weitgehende Haftungsbeschränkung begrenzt. Zur Stärkung der Präventivwirkung werden im 5. Kapitel deshalb Überlegungen erörtert, inwieweit andere Transportbeteiligte in die Haftung einbezogen und die Voraussetzungen für den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts reduziert werden können.

3. Kapitel. Ein Blick in die USA – der US Oil Pollution Act von 1990

A. Allgemeines

Das dritte Kapitel soll als Hilfe und gedankliche Anregung für die Suche nach Alternativen und Weiterentwicklungsmöglichkeiten für das derzeit bestehende internationale System dienen. Hierzu wird das US-amerikanische Pendant zur internationalen Haftung für Ölverschmutzungsschäden – der US Oil Pollution Act von 1990⁴⁹¹ – betrachtet.

Die im ersten Kapitel dargestellten internationalen Übereinkommen bilden, insbesondere im Bereich der Ölverschmutzung, ein fast weltweit operierendes Entschädigungssystem, dem ein Großteil der Seeschiffahrtsstaaten angehört. Die einzige bedeutende Ausnahme sind derzeit die Vereinigten Staaten von Amerika. Obwohl die USA bei den Änderungsprotokollen zum Ölhaftungs- und Ölfonds-übereinkommen von 1984 aktiv an deren Gestaltung mitgewirkt haben, wurden sie nicht Vertragsstaat der Übereinkommen, als diese in den Protokollen von 1992 ihren Niederschlag fanden. Stattdessen verabschiedeten sie als Reaktion auf das Exxon Valdez Unglück 1989 im Prinz William Sund den Oil Pollution Act von 1990 (OPA) und schafften so im nationalen Alleingang eine eigene Regelung für Ölverschmutzungsschäden⁴⁹².

Die USA haben damit sowohl für den Bereich der Ölverschmutzungen durch den OPA, als auch für den Bereich anderer gefährlicher Stoffe durch CERCLA⁴⁹³ Regelungen, die sich von den internationalen unterscheiden. Untereinander ähneln

⁴⁹¹ 33 U.S.C. §§ 2701-2761.

⁴⁹² Zur Entstehung des OPA siehe Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ 1991, 247; S. Smith, *Houst. J. Int. L.* 1991, 115 (135 f.); die Überlegungen des Kongresses, den internationalen Übereinkommen beizutreten stellt Noyes, *Int'l J. Estuarine & Coastal L.* 7 (1992), 43 (44 ff.) dar. Hauptgrund für die eigene Regelung war, dass die internationalen Übereinkommen Ansprüche auf anderer Rechtsgrundlage ausschlossen. Die Bundesstaaten wollten auf die Anwendbarkeit ihrer eigenen Regelungen aber nicht verzichten, siehe Jarashow, *Can.-U.S. L. J.* 18 (1992), 299 (305).

⁴⁹³ Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act, 42 U.S.C.A. § 9601-9675.

sich OPA und CERCLA sehr⁴⁹⁴. Hier soll beispielhaft der Oil Pollution Act und die dazu einschlägige Rechtsprechung dargestellt werden, um festzustellen, ob aus dessen Konzeption und Ausgestaltung mögliche Anregungen für eine Neugestaltung des Systems gewonnen werden können.

Der Oil Pollution Act ähnelt in Grundzügen den internationalen Übereinkommen⁴⁹⁵. Er enthält eine Haftungs- und eine Entschädigungskomponente. Das Gewicht liegt jedoch besonders auf der Haftungskomponente. Daher ist diese auch umfassender und strenger als bei den internationalen Übereinkommen ausgestaltet.

Neben den Haftungsregelungen und den Bestimmungen über den Fonds enthält der OPA noch eine Vielzahl weiterer Vorschriften z.B. im Bereich der Prävention, hinsichtlich der schnellen Abschaffung der Einhüllentanker oder Vorschriften über das Erfordernis eines „Contingency Plans“⁴⁹⁶. Die Darstellung wird entsprechend dem Thema der Untersuchung auf die Haftungs- und Fondsregelungen beschränkt. Besonderes Augenmerk soll hierbei neben den Grundpfeilern des OPA vor allem auf dessen Unterschieden zu den internationalen Übereinkommen liegen.

B. Anwendungsbereich

I. Sachlicher Anwendungsbereich

1. Erfasste Objekte

Der sachliche Anwendungsbereich des Oil Pollution Acts umfasst nicht nur bestimmte Schiffe, sondern darüber hinaus auch „onshore“ und „offshore facilities“ (z.B. Ölterminals, Bohranlagen oder Erdölleitungen)⁴⁹⁷. Die Betrachtung soll hier aber vorwiegend auf Schiffe beschränkt sein⁴⁹⁸.

Erfasst sind danach zunächst Tankschiffe („tank vessel“). Darunter fallen alle Schiffe, die Öl oder andere gefährliche Stoffe transportieren oder dafür gebaut sind, solche Stoffe zu transportieren⁴⁹⁹. Die Definition ist also nicht auf Öltanker beschränkt, sondern erfasst z.B. auch Chemikalien-tanker. Neben den Tankern sind

⁴⁹⁴ Der Oil Pollution Act beruht im wesentlichen auf den CERCLA-Regelungen, ist aber das neuere und weiterreichende Gesetz. Auf die Darstellung des CERCLA wurde hier aus Platzgründen verzichtet; eine ausführliche Darstellung findet sich bei de la Rue/Anderson, S. 316 ff.

⁴⁹⁵ Einen vergleichenden Überblick gibt Kim, Marine Policy 27 (2003), 265 ff.

⁴⁹⁶ Siehe hierzu Rodriguez/ Jaffe, TMLJ 1990, 1 (21 ff.).

⁴⁹⁷ § 2702 (a) OPA spricht von „vessel or facility“.

⁴⁹⁸ Grundsätzlich gelten auch für onshore und offshore facilities die gleichen Regeln wie für Schiffe, lediglich dort, wo es auf die Besonderheit der Anlagen ankommt, z.B. bei der Bestimmung des Verantwortlichen („responsible party“) (vgl. § 2701 (32) OPA) und bei der Höhe der Haftungssummen (vgl. § 2704 OPA) unterscheidet sich die Vorschriften von einander.

⁴⁹⁹ § 2702 (a) i.V.m. § 2701 (34) OPA.

darüber hinaus auch andere Schiffe („vessel“) erfasst. Erforderlich ist, dass das Schiff als Transportmittel benutzt wird oder benutzt werden kann⁵⁰⁰. Unerheblich ist, ob es sich um den Transport von Gütern oder von Personen und ob es sich um ein gewerblich oder privat genutztes Schiff handelt. Auch darauf, ob das Schiff selbst angetrieben oder nur geschleppt wird kommt es nicht an⁵⁰¹. Neben Tankern und Trockenfrachter sind daher auch Fährschiffe und sogar Vergnügungsschiffe erfasst⁵⁰². Nicht unter die Definition fallen hingegen private Sportboote⁵⁰³. Durch die weite Fassung des Schiffsbegriffs gilt der OPA im Gegensatz zum Ölhafungsübereinkommen damit auch für Verschmutzungen durch Bunkeröl⁵⁰⁴.

Vom Anwendungsbereich ausgeschlossen sind allerdings staatliche Schiffe, sofern sie nicht wirtschaftlichen Zwecken dienen⁵⁰⁵.

2. Erfasste Öle

Vergleichsweise weit ist auch die Definition der vom Oil Pollution Act erfassten Stoffe. Grundsätzlich sind alle Öle, unabhängig von ihrer Art, erfasst⁵⁰⁶. Dazu zählen z.B. Rohöl, Heizöl, Bunkeröl, Motoröl und Benzin⁵⁰⁷, aber auch pflanzliche und tierische Öle⁵⁰⁸. Ausgenommen sind lediglich solche Öle, die speziell als gefährliche Stoffe im CERCLA aufgelistet sind, wie etwa einige Mineralöldestillate und Benzinzusätze⁵⁰⁹.

II. Räumlicher Anwendungsbereich

Der räumliche Anwendungsbereich des OPA entspricht dem der internationalen Übereinkommen. Erfasst wird das tatsächliche oder drohende Ablassen von Öl in schiffbare Gewässer, angrenzende Küstenstriche oder Gewässer innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftzone der USA⁵¹⁰. Von den schiffbaren Gewässern sind seewärts die Hoheitsgewässer und das Küstenmeer betroffen⁵¹¹. Darüber hinaus

⁵⁰⁰ § 2702 (a) i.V.m. § 2701 (37) OPA.

⁵⁰¹ *Cope v. Vallette Dry-Dock Co.*, 119 U.S. 625, 629 (1987).

⁵⁰² *Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ* 1991, 247; Özçayir, *Liability for Oil Pollution and Collisions*, S. 265.

⁵⁰³ Schmuck, S. 62.

⁵⁰⁴ Reisert, in: *Schriften des DVIS*, Reihe A, Heft 79 (1991), S. 1.

⁵⁰⁵ § 2702 (c) (2) i.V.m. § 2701 (29) OPA.

⁵⁰⁶ „Oils of any kind and in any form“, § 2701 (23) OPA.

⁵⁰⁷ *Siehe de la Rue/ Anderson*, S. 181.

⁵⁰⁸ Kiern, *TMLJ* 2000, 481 (509); dies ist eine Erweiterung, die durch den sog. *Edible Oil Act* vorgenommen wurde, siehe hierzu a.a.O. S. 581 ff. und Gonynor, *U.S.F. Mar. L. J.* 9 (1996-97), 105 (111).

⁵⁰⁹ § 2701 (23) OPA; siehe *De la Rue/ Anderson*, S. 181.

⁵¹⁰ § 2702 (a) OPA.

⁵¹¹ § 2701 (21) OPA.

gilt der OPA auch für Flüsse und Seen, auf denen kommerzielle Schifffahrt betrieben wird⁵¹².

Unbedeutend für die räumliche Anwendbarkeit des Oil Pollution Acts ist die Flagge, unter der das Schiff fährt. Der OPA gilt sowohl für Schiffe unter US-Flagge als auch für Schiffe unter fremden Flaggen⁵¹³.

III. Zeitlicher Anwendungsbereich

Eine besondere Regelung hinsichtlich des zeitlichen Anwendungsbereichs enthält der Oil Pollution Act nicht. Anders als das Ölhaftungsübereinkommen enthält er aber auch keine Formulierungen, die eine bestimmte zeitliche Einschränkung bedeuten könnten⁵¹⁴. Aufgrund des weiteren sachlichen Anwendungsbereichs stellt der OPA nicht auf die Beförderung des Öls ab, sondern gilt für jedes Auslaufen aus Schiffen oder sonstigen Anlagen, die vom Oil Pollution Act erfasst sind.

C. Haftungsbegründung

Wie das Ölhaftungsübereinkommen wird auch im Rahmen des Oil Pollution Acts die Haftung unabhängig von einem Verschulden begründet. Nach § 2702 (a) OPA haftet der Verantwortliche („responsible party“) für Schäden oder Reinigungskosten, die durch das Auslaufen von Öl verursacht worden sind. Daraus ergibt sich zwar nicht ausdrücklich, dass es sich um eine Gefährdungshaftung handelt, jedoch wird aus der Begriffsdefinition des § 2701 (17) OPA, die auf die Übernahme der Haftungsstandards des Clean Water Acts (CWA)⁵¹⁵ hinweist, deutlich, dass der Gesetzgeber auch die Haftung des Oil Pollution Acts als Gefährdungshaftung ausgestalten wollte⁵¹⁶.

Ausschlaggebend für die Haftung ist damit alleine das Entstehen von Schäden oder Reinigungskosten durch das tatsächliche oder drohende Auslaufen („discharge“ bzw. „substantial threat of a discharge“) von Öl. Der Begriff „discharge“ umfasst jedes Ausfließen, unabhängig davon, ob es absichtlich oder unabsichtlich ge-

⁵¹² Lewis, Tul. Envtl. L. J. 97 (2001), 97 (111); der Umfang des Terminus „navigable waters“ ist trotz seiner Definition in § 2701 (21) OPA stark umstritten, siehe hierzu ausführlich Batik, Rev. Litig. 21 (2002), 419 ff.

⁵¹³ Wilkinson/ Pittman/ Dye, J. Energy Nat. Resources & Envtl. L. 12 (1992), 181 (201); McKaig, Sw. L. J. 44 (1990-1991), 1599 (1623).

⁵¹⁴ Im Rahmen des ÖIHÜ war der zeitliche Anwendungsbereich des Übereinkommens problematisch, da das Übereinkommen auf die Beförderung des Öls abstellt und deshalb unklar war, ob auch der Lade- oder Löschvorgang erfasst werden sollte, siehe oben 1. Kapitel A II 1 c, S. 12.

⁵¹⁵ 33 U.S.C. §§ 1251-1387.

⁵¹⁶ Siehe Wilkinson/ Pittman/ Dye, J. Energy Nat. Resources & Envtl. L. 12 (1992), 181 (201 f.); Anderson/ Wethmar, RIW 1991, 1001 (1002); de la Rue/ Anderson, S. 182, auch Cooney, Hous. J. Int'l L. 16 (1993-94), 343 (359).

schehen ist⁵¹⁷. Damit ist sowohl das unfallbedingte Auslaufen als auch das absichtliche Einleiten, z.B. im Rahmen einer Tankreinigung, erfasst. Nicht unter die Definition fällt hingegen ein natürliches Aussickern von Öl. Vom Anwendungsbe-
reich ausgeschlossen ist das Ausfließen ferner, wenn es durch eine entsprechende gesetzliche Regelung erlaubt ist⁵¹⁸.

D. Haftungsausschluss

Wie beim Ölhaftungsübereinkommen gibt es auch im Oil Pollution Act einige Tatbestände, die den Verantwortlichen von der Haftung frei werden lassen. Bereits die Tatbestände sind enger formuliert als im Ölhaftungsübereinkommen. Zusätzlich ist es im Rahmen des OPA möglich, dass die Haftungsbefreiung durch ein Verhalten des Verantwortlichen ausgeschlossen wird.

Eine Befreiung von der Haftung tritt grundsätzlich ein, wenn das Ausfließen und die daraus resultierenden Schäden und Reinigungskosten ausschließlich durch höhere Gewalt, ein Kriegsereignis⁵¹⁹ oder das Verhalten eines Dritten verursacht worden sind⁵²⁰. Als Dritte gelten nur solche Personen, die nicht Angestellte oder Beauftragte des Verantwortlichen sind und den Schaden auch nicht in Zusammenhang mit einer dem Verantwortlichen gegenüber bestehenden vertraglichen Verpflichtung verursacht haben⁵²¹. Der Ausschluss wegen der Verantwortlichkeit eines Dritten greift ferner nur, wenn für das Schiff ansonsten alle Sorgfaltsmaßnahmen eingehalten und sogar Vorsichtsmaßnahmen gegen voraussehbares Verhalten von Dritten getroffen wurden⁵²². Die Beweislast liegt bei der verantwortlichen Person⁵²³.

Neben den engen Tatbestandsvoraussetzungen für eine Haftungsbefreiung zeigt sich die Strenge des OPA noch an einem weiteren Punkt. Die Ausschlussstatbestände greifen nämlich nur, wenn das Ausfließen des Öls ausschließlich auf dem Grund des Ausschlussstatbestandes beruht. Wenn das Schiff auch nur teilweise für den Ausfluss mitverantwortlich ist, ist die Berufung auf die Ausschlussgründe nicht möglich⁵²⁴.

Außerdem hielt es der Gesetzgeber für nicht angemessen, den Verantwortlichen von seiner Haftung zu befreien, wenn dieser durch sein Verhalten nicht dazu beitrug, den Schaden zu bekämpfen oder die Schadensbekämpfung sogar behinderte.

⁵¹⁷ § 2701 (7) OPA.

⁵¹⁸ § 2702 (c) OPA.

⁵¹⁹ Terroristische Handlungen sollen nach Schmuck, S. 81 davon aber nicht erfasst sein.

⁵²⁰ § 2703 (a) (1)-(3) OPA.

⁵²¹ Siehe § 2703 (a) (3) OPA.

⁵²² § 2703 (a) (3) (A) und (B) OPA.

⁵²³ Siehe § 2703 (a) (3) „if the responsible party establishes, by a preponderance of evidence, that...“.

⁵²⁴ Siehe § 2703 (a) OPA „caused solely by“; siehe auch Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ 1991, 247 (247 f.); es bleiben dann lediglich Rückgriffsrechte des Verantwortlichen gegen den Dritten.

Die Haftungsbefreiung ist deshalb ausgeschlossen, wenn die verantwortliche Partei es unterlässt, das Ereignis zu melden, seine Mitarbeit und Unterstützung bei Aufräumarbeiten verweigert oder einer behördlichen Anweisung im Rahmen des Oil Pollution Acts nicht nachkommt⁵²⁵.

Neben diesen absolut wirkenden Ausschlussgründen enthält der OPA noch einen Ausschlusstatbestand, der nur gegenüber einzelnen Klägern wirkt. Wird das schadensauslösende Ereignis durch das vorsätzliche oder grob fahrlässige Verhalten eines Geschädigten verursacht, verweigert § 2703 (b) OPA diesem die Ansprüche aus dem Oil Pollution Act. Der Verantwortliche wird gegenüber dem Schädiger von seiner Haftung befreit.

E. Haftungsumfang

Das theoretische Konzept des Oil Pollution Acts sieht die Beschränkung der Haftung abhängig vom Schiffstyp und der Schiffsgröße vor. Der Grundsatz der beschränkten Haftung wird von umfangreichen Möglichkeiten, die Haftungsbegrenzung zu durchbrechen, ergänzt.

I. Beschränkte Haftung

Der OPA unterscheidet für die Haftungsgrenzen zwischen Tankern und anderen Schiffen. Bei Tankschiffen ist die Haftungssumme \$ 1.200 pro Bruttoregistertonne (BRT), wenigstens aber \$ 10 Mio. bei Tankern über 3.000 BRT bzw. \$ 2 Mio. bei Tankern bis zu einer Größe von 3.000 BRT⁵²⁶. Bei allen anderen Schiffen wird bis zu einer Grenze von \$ 600 pro BRT gehaftet, mindestens aber mit \$ 0,5 Mio.⁵²⁷ Für andere vom OPA erfasste Anlagen gelten eigene Haftungsgrenzen⁵²⁸. Im Gegensatz zu den internationalen Übereinkommen enthält der OPA zwar Mindest-, aber keine festen Höchstgrenzen für Schiffe ab einer bestimmten Größe. Dies bewirkt vor allem für große Schiffe eine im Vergleich zum Ölhaftungsübereinkommen deutlich höhere Haftungssumme⁵²⁹.

Anders als beim ÖIHÜ bedarf es für die Beschränkung der Haftung nicht der Errichtung eines speziellen Haftungsfonds⁵³⁰. Die Grenzen wirken alleine durch ihre gesetzliche Festlegung ohne weitere Erfordernisse.

⁵²⁵ § 2703 (c) (1)-(3) OPA.

⁵²⁶ § 2704 (a) (1) OPA.

⁵²⁷ § 2704 (a) (2) OPA.

⁵²⁸ Siehe § 2704 (a) (3)-(4) OPA.

⁵²⁹ Zum Vergleich: Während nach dem ÖIHÜ alle Schiffe ab 140.000 BRT mit max. ca. \$ 90 Mio. (bzw. ca. 130 Mio. nach den ab 1.11.2003 geltenden Höchstgrenzen) haften, ist die Haftungssumme nach dem OPA für Tanker mit 140.000 BRT \$ 168 Mio. und liegt bei einem 180.000 BRT-Tanker sogar bei \$ 216 Mio.

⁵³⁰ Gelegentlich wird dies in der Literatur angezweifelt, siehe Schminke, U. Balt. J. Envtl. L. 5 (1995), 173 (184 f.).

Gelingt es dem Verantwortlichen tatsächlich, seine Haftung zu beschränken und übersteigen die Schäden des Unfalls die zur Verfügung stehende Haftungssumme, stellt sich die Frage, wie der zur Verfügung stehende Betrag verteilt werden soll. Anders als beim ÖIHÜ gibt der Oil Pollution Act nicht vor, auf welche Art und Weise das zu geschehen hat. Das Gesetz lässt die Frage offen und überlässt damit den Gerichten die Möglichkeit, je nach Einzelfall zu entscheiden⁵³¹.

Die Haftungsgrenzen sollen in periodischen Abständen überprüft und angepasst werden. Eine Anpassung an die Inflation soll alle drei Jahre vorgenommen werden⁵³². Darüber hinaus soll der Präsident von Zeit zu Zeit die Haftungsgrenzen überprüfen und gegebenenfalls dem Kongress die Erforderlichkeit einer Anpassung mitteilen⁵³³.

II. Unbeschränkte Haftung

Von entscheidender Bedeutung und charakteristisch für den Oil Pollution Act sind die Bedingungen, nach welchen die Begrenzung der Haftung durchbrochen werden kann und die Verantwortlichen einer unbeschränkten Haftung ausgesetzt sind. Während im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens die Durchbrechung der Haftungsgrenzen nur möglich ist, wenn der Eigentümer in Schädigungsabsicht oder bewusst grob fahrlässig gehandelt hat⁵³⁴, hält der Oil Pollution Act eine ganze Reihe an Tatbeständen bereit, welche die Durchbrechung der Haftungsgrenzen bewirken⁵³⁵.

Zunächst ist wie beim Ölhaftungsübereinkommen die Haftung ausgeschlossen, wenn der Verantwortliche das Ereignis verschuldet hat. Allerdings reicht beim OPA bereits grobe Fahrlässigkeit aus⁵³⁶. Eine zusätzliche Bewusstseinskomponente wie beim ÖIHÜ fordert der OPA – zumindest dem Wortlaut nach – nicht. Der

⁵³¹ Hierzu Schmuck, S. 140 f. Eine anteilige Verteilung, wie sie das ÖIHÜ vorsieht, wurde als zu starr und in manchen Fällen als ungerecht empfunden. Wird durch den Unfall eines kleinen Tankers neben Schäden für Fischer auch ein umfangreicher Umweltschaden verursacht, kann es durch die geringe Haftungssumme dazu führen, dass anteilig lediglich ein geringer Prozentsatz zur Verfügung steht und die Geschädigten mit den geringeren Ansprüchen hinsichtlich der absoluten Summe nahezu ohne Ersatz bleiben. Auf der anderen Seite würde die Bevorzugung der Schäden von Privatpersonen aber nicht dem Stellenwert gerecht werden, den der OPA Kosten für staatliche Beseitigungsmaßnahmen und vor allem dem Umweltschaden zumisst.

⁵³² § 2704 (d) (4) OPA.

⁵³³ § 2704 (d) (3) OPA; kritisch zur Höhe der Haftungsbegrenzung Lewis, Tul. Envtl. L. J. 97 (2001), 97 (126 f.).

⁵³⁴ Siehe oben I. Kapitel A II 4 b, S. 18.

⁵³⁵ Siehe § 2704 (c) OPA.

⁵³⁶ § 2704 (c) (1) (A) OPA. Im Rahmen des Clean Water Acts (CWA) war hingegen wie beim ÖIHÜ noch bewusste Fahrlässigkeit erforderlich, siehe de la Rue/ Anderson, S. 192; im Gesetzgebungsverfahren zum OPA wurde sogar die Absenkung auf einfache Fahrlässigkeit gefordert, siehe Wilkinson/ Pittman/ Dye, J. Energy Nat. Resources & Envtl. L. 12 (1992), 181 (213).

genaue Inhalt der „gross negligence“ ist aber im amerikanischen Recht umstritten. Ursprünglich wurde der Begriff ähnlich wie die grobe Fahrlässigkeit im deutschen Recht als eine lediglich graduelle Steigerung im Verhältnis zur einfachen Fahrlässigkeit gesehen. Grob Fahrlässig handelte demnach jemand, der selbst die Sorgfalt außer Acht lässt, die eine unachtsame Person beachten würde⁵³⁷. Einigen Gerichten war die Abgrenzung zur einfachen Fahrlässigkeit jedoch nicht deutlich genug. In der Folge forderten sie für das Vorliegen grober Fahrlässigkeit verschiedene Bewusstseinskomponenten, z.B. „willful“⁵³⁸, „wanton“⁵³⁹ oder „reckless“⁵⁴⁰ „misconduct“. Nach wie vor findet sich jedoch die Ansicht, dass „gross negligence“ ohne eine entsprechende Bewusstseinskomponente zu definieren sei und es lediglich auf die graduelle Steigerung ankomme⁵⁴¹. In der Seehandelsrechtlichen Literatur finden sich hingegen überwiegend Stimmen, die eine Bewusstseinskomponente i.S.e. „reckless disregard“ verlangen⁵⁴² und die „gross negligence“ des OPA damit dem Verständnis der deutschen bewussten Fahrlässigkeit annähern⁵⁴³. *Prosser* und *Keeton* kommen zu dem Ergebnis, dass es keine allgemeingültige Definition gibt. Sie gehen daher davon aus, dass wenn die Formulierung benutzt wird, das Gesetz eine Verschuldensform andeutet, die mehr ist als „gewöhnliche Unachtsamkeit“ („ordinary inadvertence or inattention“), aber auch weniger als die bewusste Gleichgültigkeit gegenüber den Folgen („conscious indifference to the consequences“)⁵⁴⁴. Es lässt sich daher nicht mit Sicherheit sagen, inwiefern „gross negligence“ von der US-amerikanischen Rechtsprechung zum OPA tatsächlich als eine geringere Verschuldensform angesehen wird⁵⁴⁵.

Die wesentlichen Unterschiede zum ÖIHÜ dürften vielmehr an anderen Stellen liegen. Der OPA ist vor allem hinsichtlich des Personenkreises für deren Verhalten die Verantwortlichen eintreten müssen deutlich weiter gefasst als das ÖIHÜ. So ist es nicht erforderlich, dass der Verantwortliche selbst das Ereignis verschuldet haben muss. Für das Verschulden eines Angestellten oder Beauftragten sowie eines Vertragspartners, der in Erfüllung seiner vertraglichen Pflichten gehandelt hat, muss der Verantwortliche ebenso eintreten, wie für sein eigenes Verschul-

⁵³⁷ *Louisville & Nashville Railroad Co. v. McCoy*, 1883, 81 Ky. 403, 5 Ky.L.Rep. 397; *Crowley v. Barto*, 1962, 59 Wash.2d 280, 367 P.2d 828.

⁵³⁸ *De Wald v. Quarnstrom*, Fla. 1952, 60 So.2d 919; *Rideout v. Winnebago Traction Co.*, 1904, 123 Wis. 297, 101 N.W. 672.

⁵³⁹ *Thompson v. Bohlken*, Iowa 1981, 312 N.W.2d 501.

⁵⁴⁰ *Williamson v. McKenna*, 1960, 223 Or. 366, 354 P.2d 56; *In re Wright's Estate*, 1951, 170 Kan. 600, 228 P.2d 911; *Rokusek v. Bertsch*, 1951, 78 N.D. 420, 50 N.W.2d 657.

⁵⁴¹ Siehe *Dobbs*, Ch. 7 § 147, S. 350 f.; *Prosser/Keeton*, S. 212.

⁵⁴² *Hill*, S. 442 f.; *Chen*, S. 146.

⁵⁴³ *Schmuck*, S. 125, schreibt, dass der Begriff der „gross negligence“ ein leichtfertiges, der bewussten Fahrlässigkeit ähnliches Verhalten beschreibt.

⁵⁴⁴ *Prosser/Keeton*, S. 212.

⁵⁴⁵ Praktisch dürften sich aber kaum Unterschiede aufzeigen, siehe *Wilkinson/ Pittman/ Dye*, *J. Energy Nat. Resources & Env'tl. L.* 12 (1992), 181 (212 f.).

den⁵⁴⁶. Dies gilt selbst in Fällen, in denen der Verantwortliche keine Möglichkeit hatte, von dem Tun dieser Personen Kenntnis zu erlangen⁵⁴⁷.

Daneben gibt es weitere Tatbestände, aufgrund derer die Haftungsbegrenzung durchbrochen werden kann. Die wohl wichtigste und gleichzeitig umstrittenste Vorschrift in diesem Bereich ist § 2704 (c) (1) (B) OPA. Hiernach haftet der Verantwortliche unbeschränkt, wenn das Schadensereignis durch die Verletzung einer bundesrechtlichen Sicherheits-, Bau- oder Betriebsvorschrift verursacht wurde⁵⁴⁸. Wiederum muss der Verstoß gegen die Vorschrift nicht von ihm selbst vorgenommen worden sein. Es reicht der Verstoß eines Angestellten, Beauftragten oder eines Vertragspartners. Die Vorschrift setzt kein Verschulden voraus. Auch die schuldlose Verletzung einer Sicherheitsnorm löst die unbeschränkte Haftung aus⁵⁴⁹. Die weite Fassung dieser Durchbrechungsmöglichkeit zeigt das Risiko, dass durch sie für einen potentiell Verantwortlichen unter dem Oil Pollution Act besteht. Bereits ein kleiner Verstoß, z.B. das Überschreiten der maximalen Arbeitszeiten für Crew Mitglieder, was besonders bei Lade- und Löscharbeiten in den Häfen regelmäßig geschieht, kann bereits zu einer unbeschränkten Haftung führen⁵⁵⁰. Die Vorschrift nährt daher die Befürchtung, dass sie zum Einfallstor für eine unbeschränkte Haftung werden kann und die im Grundsatz eigentlich beschränkte Haftung des Oil Pollution Acts in der Praxis in den meisten Fällen zu einer unbeschränkten Haftung der Verantwortlichen führen wird⁵⁵¹.

Einen weiteren Tatbestand, der zu einer Durchbrechung der Haftungsgrenzen führt, enthält § 2704 (c) (2) OPA. Wenn der Verantwortliche das Schadensereignis nicht anzeigt, seine Mitarbeit oder Unterstützung bei den Aufräumarbeiten verweigert oder in diesem Zusammenhang eine hoheitliche Anweisung nicht befolgt, haftet er ebenfalls unbeschränkt. Das nicht unterstützende oder gar hinderliche Verhalten des Verantwortlichen sollte auf diese Weise sanktioniert werden. Die Vorschrift entspricht in ihren Voraussetzungen § 2703 (c) OPA, wonach ein eigentlich gegebener Haftungsausschluss für den Verantwortlichen nicht zur Geltung kommt.

⁵⁴⁶ Dies ergibt sich aus dem Zusammenspiel von § 2704 (c) (1) (A) und (B) OPA, siehe Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ 1991, 247 (249 f.); Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 172.

⁵⁴⁷ Cooney, Hous. J. Int'l L. 16 (1993-94), 343 (359, Fn. 219); Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 230; Wilkinson/ Pittman/ Dye, J. Energy Nat. Resources & Env'tl. L. 12 (1992), 181 (212).

⁵⁴⁸ § 2704 (c) (1) OPA verlangt, dass „the incident was proximately caused by...“. Welche Anforderungen im Einzelnen an den Verursachungszusammenhang zwischen dem Schadensereignis und dem Gesetzesverstoß zu stellen sind, ist aber unklar; hierzu Healy/ Paulsen/ Marion, Dir. Mar. 1991, 244 (246); de la Rue/ Anderson, S. 193.

⁵⁴⁹ Cooney, Hous. J. Int'l L. 16 (1993-94), 343 (369, Fn. 219).

⁵⁵⁰ Noyes, Int'l J. Estuarine & Coastal L. 7 (1992), 43 (49) befürchtet daher, dass die Schwelle sich praktisch der einfachen Fahrlässigkeit annähert.

⁵⁵¹ Hierauf weisen z.B. Gold, JMLC 1991, 423 (436); Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ 1991, 247 (251); Jarashow, Can.-U.S. L. J. 18 (1992), 299 (305) und Wagner, JMLC 1990, 569 (582), Fn. 74 hin.

Die Vorschriften über die Haftungsdurchbrechung haben zu starken Protesten aus einigen Bereichen der Seeschifffahrt geführt. Aus der wirtschaftlichen Sicht der beteiligten Unternehmen und der Sicht der versichernden P&I Clubs wurde bemängelt, dass das Risiko der unbeschränkten Haftung nicht versicherbar sei und die Verantwortlichen damit einem nicht zu kalkulierenden Risiko ausgesetzt seien. In der Folge gab es Schwierigkeiten, einen entsprechenden Versicherungsschutz zu erlangen⁵⁵². In einem ersten Schritt boten die P&I Clubs schließlich eine Versicherungsdeckung an, begrenzten diese aber auf \$ 500-700 Mio.⁵⁵³. Inzwischen haben die Clubs die mögliche Deckung auf \$ 1 Milliarde erhöht⁵⁵⁴. Damit dürfte für die meisten Fälle ein ausreichender Versicherungsschutz für die Verantwortlichen gegeben sein.

F. Inhalt und Wirkung der Haftung

I. Wirkung gegenüber anderen Regelungen

Einen weiteren wichtigen Unterschied gegenüber dem internationalen Ölhaftungsübereinkommen enthält der Oil Pollution Act auch in seiner Wirkung gegenüber anderen Gesetzen. Das ÖIHÜ entfaltet eine ausschließliche Wirkung und untersagt die Geltendmachung von Ansprüchen nach anderem, vor allem nationalen Recht⁵⁵⁵. Damit schafft es einen einheitlichen Anspruchsstandard für alle seine Vertragsstaaten. Der Oil Pollution Act indes geht den umgekehrten Weg. Ansprüche nach dem Recht der Einzelstaaten der USA sind ausdrücklich nicht ausgeschlossen, sondern können neben Ansprüchen aus dem OPA geltend gemacht werden⁵⁵⁶.

Die besondere Brisanz dieser Regelung liegt aber weniger in dem Nebeneinander verschiedener Anspruchsgrundlagen, sondern in dem Inhalt der Vorschriften, die neben dem OPA bestehen. Die meisten Küstenstaaten haben eigene Regelungen erlassen – zum großen Teil mit deutlich weitergehenden Bestimmungen als der Oil Pollution Act selbst⁵⁵⁷. Viele von ihnen statuieren eine generell unbe-

⁵⁵² Siehe Alcantara/ Cox, JMLC 1992, 369 (377 ff.); auch Cooney, Hous. J. Int'l L. 16 (1993-94), 343 (360).

⁵⁵³ Neben der primären Deckung bis \$ 500 Mio. bieten die Clubs noch eine zusätzliche Deckung i.H.v. weiteren \$ 200 Mio. für Schäden an, welche die ersten \$ 500 Mio. überschreiten, siehe Colton, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 149 (150).

⁵⁵⁴ Siehe ohne Verf., P&I International 2000, 47.

⁵⁵⁵ Siehe oben I. Kapitel A II 5 b, S. 22.

⁵⁵⁶ Siehe § 2718 (a) OPA, kritisch hierzu z.B. Kopec/ Peterson, Rutgers L. J. 23 (1991-1992), 597 (624 ff., 632); daneben bleiben auch Ansprüche nach anderen bundesstaatlichen Regelungen möglich, hierzu McCurdy, U.S.F. Mar. L. J. 5 (1992-93), 423 (433 ff.).

⁵⁵⁷ Eine Übersicht über die Regelungen der Einzelstaaten findet sich bei de la Rue/ Anderson, S. 1163 ff.

schränkte Haftung, so z.B. Alaska, Hawaii, Washington⁵⁵⁸, Oregon, Kalifornien, Maine, Maryland, North und South Carolina⁵⁵⁹. Ein Verschulden ist wie im OPA nicht erforderlich⁵⁶⁰. Überdies beziehen einige Staaten neben dem Eigentümer, Betreiber und Bareboat-Charterer auch den Eigentümer der Ladung in die Haftung mit ein. Eine unbeschränkte Haftung des Ladungseigentümers findet sich z.B. in Alaska, Washington, Oregon, Kalifornien, Maryland und North Carolina⁵⁶¹. Andere Staaten haben sich für eine beschränkte Haftung des Ladungseigentümers entschieden, so Florida, New Jersey und New York⁵⁶².

Eine der umfangreichsten einzelstaatlichen Haftungsregelungen findet sich in Kalifornien. Hier statuiert der „Lempert-Keene-Seastrand Oil Spill Prevention and Response Act of 1990“⁵⁶³ eine unbeschränkte und verschuldensunabhängige Haftung, die neben den nach dem OPA verantwortlichen Personen auch den Eigentümer der Ladung erfasst. Überdies verlangt die kalifornische Regelung seit dem 1.1.2000 einen Versicherungsnachweis in Höhe von \$ 1 Milliarde⁵⁶⁴.

Eine mit Blick auf die Haftungskanalisation des ÖIHÜ bemerkenswerte Regelung findet sich in Texas. Aufgrund des Texas Oil Spill Prevention and Response Act von 1990⁵⁶⁵ ist neben dem Eigentümer oder Betreiber des Schiffes auch „any other person who causes, allows or permits an unauthorized discharge of oil“⁵⁶⁶ für die dadurch verursachten Schäden verantwortlich. Die Haftung ist aber aufgrund einer Haftungsbegrenzung weniger einschneidend als die kalifornische. Zudem wirkt sie sich in der täglichen Praxis nicht weitergehender aus als der OPA, da Texas ausdrücklich den Versicherungsnachweis im Rahmen des OPA ausreichen lässt⁵⁶⁷.

Im Ergebnis ist der Oil Pollution Act weit davon entfernt, eine einheitliche, zwingende Regelung für die gesamten USA zu bilden. Vielmehr legt er lediglich ein Mindestniveau fest, das durch die Gesetzgebung der Einzelstaaten regelmäßig ergänzt und erweitert wird.

⁵⁵⁸ Gegen die Wirksamkeit der Washingtoner Regelungen klagte Intertanko; siehe hierzu Letourneau/ Welmaker, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 147 (159 ff.); siehe auch Wyatt, U.S.F. Mar. L. J. 8 (1995-96), 1 ff. und Mullahy, Hofstra L. Rev. 25 (1996-97), 607 ff.

⁵⁵⁹ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 1163 ff. Die unbeschränkte Haftung kann entgegen der früheren Rechtslage auch nicht mehr nach anderen Regelungen z.B. dem Limitation of Liability Act von 1851 beschränkt werden. Dies untersagt ausdrücklich § 2718 (c) OPA; siehe auch Healy/ Paulsen/ Marion, Dir. Mar. 1991, 244 (255).

⁵⁶⁰ Hierzu Gold, P&I Insurance, S. 445.

⁵⁶¹ Eine Übersicht über die Einbeziehung des Ladungseigentümers geben de la Rue/ Anderson, S. 1163 ff.; Kim, Marine Policy 27 (2003), 265 (273, 275 ff.) und Wyatt, U.S.F. Mar. L. J. 7 (1994-95), 353 (369 f.), insb. Fn. 104-108.

⁵⁶² Siehe Kim, Marine Policy 27 (2003), 265 (273, 275 ff.).

⁵⁶³ Cal. Gov. Code §§ 8574.1-8670.73.

⁵⁶⁴ Siehe hierzu unten J., S. 114.

⁵⁶⁵ Tex. Nat. Res. Code Ann. §§ 40.001-304, hierzu Donaldson, St. Mary's L. J. 25 (1993-94), 533 ff.

⁵⁶⁶ Tex. Nat. Res. Code Ann. § 40.003 (20) (C).

⁵⁶⁷ Tex. Nat. Res. Code Ann. § 40.201 (a).

II. Haftende Personen

1. Eigentümer, Betreiber und Bareboat-Charterer des Schiffes

Nach § 2702 (a) OPA haftet jede für ein Schiff verantwortliche Person für einen von diesem Schiff durch auslaufendes Öl entstandenen Schaden. Haftbar ist also nicht der für den Schaden Verantwortliche, sondern, entsprechend der Ausgestaltung als Gefährdungshaftung, die Person, die für das Schiff verantwortlich ist. § 2701 (32) OPA definiert näher, wer zum Kreis der Verantwortlichen („responsible party“) gehört. Im Hinblick auf Schiffe ist für einen Verschmutzungsschaden danach jeder Eigentümer, Betreiber oder Bareboat-Charterer des schadenstiftenden Schiffes verantwortlich. Die Haftung knüpft alleine an diesen Status an. Ein direktes Engagement oder gar die Kontrolle über den Transport muss der Verantwortliche nicht gehabt haben⁵⁶⁸.

Die ausdrückliche Beschränkung des Gesetzes auf den Eigentümer, den Betreiber und den Bareboat-Charterer schließt eine Haftung weiterer Personen grundsätzlich aus. Dies gilt insbesondere für andere Charterer, aber auch für den Eigentümer der Ladung. Weder der Eigentümer des Öls⁵⁶⁹ noch der Reise- oder Raumcharterer⁵⁷⁰ können deshalb im Rahmen des OPA verantwortlich gemacht werden. Dies gilt grundsätzlich auch für die Zeitcharter⁵⁷¹. Ausnahmsweise kann sich etwas anderes ergeben, wenn die Charterparty so ausgestaltet ist, dass der Charterer gleichzeitig für den Betrieb des Schiffes verantwortlich ist und damit bereits als Betreiber haftet⁵⁷².

Damit nimmt der Oil Pollution Act, ebenso wie das Ölhafungsübereinkommen, eine Kanalisierung auf bestimmte Haftungsgegner vor. Der OPA beschränkt den Kreis der haftenden Personen aber nicht alleine auf den Eigentümer des Schiffes, sondern bezieht auch den Betreiber und Bareboat-Charterer in die Haftung mit ein.

Eine unsichere Position hatten lange Banken und andere Kreditgeber von Schiffen. In den USA lässt sich ein Kreditgeber, der den Kauf oder den Bau eines Schiffes finanziert, diese Finanzierung in der Regel durch das Registereigentum

⁵⁶⁸ Kiern, TMLJ 2000, 481 (509); dies macht grundsätzlich auch die Haftung von Organen und Anteilsinhabern möglich, wie sie im Rahmen des CERCLA gelegentlich bejaht wurde, siehe Noyes, Int'l J. Estuarine & Coastal L. 7 (1992), 43 (47, Fn. 24); Wilkinson/ Pittman/ Dye, J. Energy Nat. Resources & Envtl. L. 12 (1992), 181 (202).

⁵⁶⁹ Kende, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 131 (137); Kiern, TMLJ 2000, 481 (517). Allerdings gab es bei den Beratungen zum Oil Pollution Act Überlegungen, den Eigentümern des Öls eine sekundäre Haftung aufzuerlegen, die auf 50 % der Aufräumkosten beschränkt sein sollte. Diese Position war aber äußerst umstritten und wurde, vor allem wegen des Zeitdrucks unter dem der OPA geschaffen wurde, wieder fallen gelassen; siehe hierzu Kiern, TMLJ 2000, 481 (490), Fn. 55; de la Rue/ Anderson, S. 180.

⁵⁷⁰ Beim Reise- oder Raumcharter bleibt die Schiffsführung beim Reeder oder Bareboat-Charterer, so dass sie sich auch nicht unter den Begriff des Betreibers oder Bareboat-Charterers subsumieren lassen, siehe Schmuck, S. 74.

⁵⁷¹ Kende, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 131 (137).

⁵⁷² Siehe Racquet/ Romsdahl, U.S.F. Mar. L. J. 5 (1992-93), 369 (385).

sichern⁵⁷³. Da unter die Eigentümerdefinition des Oil Pollution Act grundsätzlich jede Eigentümerstellung fällt, besteht für einen Kreditgeber das Risiko, als Eigentümer des Schiffes haftbar zu sein. Im Gegensatz zum CERCLA, wo die Haftung des Kreditgebers durch eine „secured creditor exemption“ unter gewissen Voraussetzungen ausgeschlossen ist⁵⁷⁴, hat der amerikanische Gesetzgeber im Gesetzgebungsverfahren zum OPA auf eine solche Ausnahme verzichtet⁵⁷⁵. Dieser Verzicht wurde in der Literatur unterschiedlich aufgenommen. Eine Ansicht lehnte die Haftung des Kreditgebers bislang ab⁵⁷⁶. Überwiegend wurde das Fehlen einer entsprechenden Regelung jedoch als bewusste Entscheidung des Gesetzgebers gewertet, den Kreditgeber in die Haftung nach dem Oil Pollution Act mit einzubeziehen⁵⁷⁷. Mit Wirkung zum 9.8.2004 hat der amerikanische Gesetzgeber diese Unklarheit beseitigt. Nunmehr regelt der neue § 2701 (26) (A) (vi) und (B) (ii)-(iii) OPA, dass Kreditgeber nur als Eigentümer angesehen werden, wenn sie sich über die formelle Eigentümerposition hinaus am Betrieb des Schiffes beteiligt haben. Damit entspricht der Gesetzgeber der bisherigen Verwaltungspraxis des Coast Guard's National Pollution Funds Center (NPFC)⁵⁷⁸. Wird der Kreditgeber als Eigentümer angesehen, haftet er im gleichen Umfang wie andere Verantwortliche, d.h. grundsätzlich beschränkt, aber mit dem üblichen Risiko der Haftungsdurchbrechung.

Anspruchsgegner können sowohl natürliche als auch juristische Personen des privaten und des öffentlichen Rechts sein⁵⁷⁹. Wenn mehrere Personen nebeneinander verantwortlich sind, haften diese als Gesamtschuldner⁵⁸⁰. Da der Oil Pollution Act einen Mindestschutz garantieren soll, kann zwar untereinander die Schadloshaltung vereinbart werden, eine Übertragung der Haftung auf eine andere Person ist aber nicht zulässig, wenn dadurch die verantwortliche Person nicht mehr haften würde⁵⁸¹.

⁵⁷³ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 671.

⁵⁷⁴ Siehe 42 U.S.C. § 9601 (20) (E); hierzu: Anderson/ Dimigen, RIW 1998, 296 (298 f.).

⁵⁷⁵ Eine solche Ausnahme war im Entwurf des Repräsentantenhauses aber noch vorgesehen, siehe Moorman/ Stone, Duke Env'tl. L. & Policy F. 1 (1991), 17 (18).

⁵⁷⁶ So z.B. Morgan, Fordham Env'tl. L. J. 6 (1994), 1 (19 ff., 25), Smelley, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 1 (9).

⁵⁷⁷ So de la Rue/ Anderson, S. 680; Moorman/ Stone, Duke Env'tl. L. & Policy F. 1 (1991), 17 (18); aus deutscher Sicht auch Schmuck, S. 71; Wolfrum/ Langenfeld, S. 322; Reisert, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 79 (1991), S. 11.

⁵⁷⁸ Hierzu Anderson/ Dimigen, RIW 1998, 296 (300).

⁵⁷⁹ Siehe § 2701 (27); Anderson/ Wethmar, RIW 1991, 1001 (1002).

⁵⁸⁰ Dies ist zwar mangels einer Definition des Begriffs „liable“ nicht ausdrücklich geregelt, ergibt sich aber aus der Entwicklung des OPA und seinen Vorgängergesetzen. Die Haftung ist deshalb „joint and severally“, siehe Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ 1991, 247; Donaldson, St. Mary's L. J. 25 (1993-94), S. 533 (545); Wilkinson/ Pittman/ Dye, J. Energy Nat. Resources & Env'tl. L. 12 (1992), 181 (201 f.).

⁵⁸¹ § 2710 (a), (b) OPA.

2. Haftung von Dritten

Neben den für das Schiff Verantwortlichen sieht der Oil Pollution Act auch die Haftung von Dritten vor. Der eigentlich Verantwortliche muss aber nachweisen, dass der Schaden alleine durch das Verhalten des Dritten verursacht wurde⁵⁸². Als Dritte gelten wiederum nur solche Personen, die nicht Angestellte oder Beauftragte des Verantwortlichen waren. Auch Personen, die mit dem Verantwortlichen in einem Vertragsverhältnis standen und die schädigende Handlung in Ausübung ihrer vertraglichen Verpflichtung vorgenommen haben, gelten nicht als Dritte⁵⁸³.

Kann der eigentlich Verantwortliche die alleinige Verursachung durch einen Dritten beweisen und hat er außerdem mit der erforderlichen Sorgfalt gehandelt und entsprechende Vorsichtsmaßnahmen gegen voraussehbare Handlungen von Dritten vorgenommen, wird er von der Haftung gem. § 2703 (a) (3) OPA frei. In diesem Fall haftet nur der Dritte für die verursachten Schäden. Gelingt es dem eigentlich Verantwortlichen aber nicht, die alleinige Verursachung durch den Dritten zu beweisen, bringt er den Einwand der Drittverursachung aber vor, bleibt er weiterhin primär als Anspruchsgegner haftbar und kann lediglich versuchen, sich über den Rückgriff auf den schädigenden Dritten schadlos zu halten⁵⁸⁴.

Wenn die Haftung des Dritten begründet wird, ist er der eigentlich verantwortlichen Person gleichgestellt⁵⁸⁵. Der Dritte hat deshalb das gleiche Beschränkungsrecht wie die eigentlich verantwortliche Person⁵⁸⁶.

III. Gegenstand der Haftung

Von besonderer Bedeutung ist ferner, für welche Schäden der Oil Pollution Act Ersatz leistet. Schon ein Blick in § 2702 (b) OPA, der den Umfang der Ansprüche regelt, zeigt, dass der Schwerpunkt beim OPA anders gelagert ist als bei den internationalen Regelungen. Der Oil Pollution Act unterscheidet zunächst zwischen Kosten für Aufräumarbeiten und Schadensersatzansprüchen⁵⁸⁷. Innerhalb der

⁵⁸² § 2702 (d) (1) (A) OPA.

⁵⁸³ § 2702 (d) (1) (A) i.V.m. § 2703 (a) (3) OPA; dies können z.B. Eigentümer von Schleppern sein oder Personen, die an Bergungsarbeiten beteiligt sind, solange sie kein Vertragsverhältnis mit der verantwortlichen Partei haben; siehe de la Rue/ Anderson, S. 179, 193 f.

⁵⁸⁴ § 2702 (d) (1) (B) OPA; siehe Kende, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 131 (138); de la Rue/ Anderson, S. 179; Anderson/ Wethmar, RIW 1991, 1001 (1003).

⁵⁸⁵ "The third party [...] shall be treated as the responsible party", § 2702 (d) (1) (A) OPA.

⁵⁸⁶ § 2702 (d) (2) OPA; siehe auch de la Rue/ Anderson, S. 179. Eine Beschränkung nach dem Limitation Act ist deshalb nicht möglich.

⁵⁸⁷ Die Unterscheidung hat für Schäden, die durch Schiffe verursacht wurden, keine wesentliche Bedeutung, wohl aber für Schäden, die durch „Outer Continental Shelf facilities or vessels“ entstanden sind. Für diese haftet der Eigentümer oder Betreiber nach § 2704 (c) (3) OPA ungeachtet der eigentlichen Beschränkung des OPA für Aufräum-

Schadensersatzansprüche kommt den an erster Stelle genannten Umweltschäden eine vergleichsweise große Bedeutung zu. Auffallend ist auch die Hervorhebung der Kosten der öffentlichen Hand. Im Einzelnen wird Ersatz für Folgendes geleistet:

1. Aufwendungsersatz für Aufräum- und Reinigungsarbeiten, § 2702 (b) (1) OPA

OPA gewährleistet zunächst einen Aufwendungsersatz für Aufräum- und Reinigungsarbeiten („removal costs“), die durch einen Ölunfall entstehen. Der Begriff „removal costs“ erfasst insbesondere Arbeiten, die verschmutzte Wasserflächen und Küstenstreifen von Öl befreien⁵⁸⁸, aber auch andere Tätigkeiten die notwendig sind, um Schäden am Gemeinwohl abzuwenden⁵⁸⁹. Zudem sind Schutzmaßnahmen erfasst, die zur Verhinderung oder Verringerung eines Schadens vorgenommen werden, wenn die erhebliche Gefahr einer Ölverschmutzung besteht⁵⁹⁰.

Die dadurch entstehenden Maßnahmen können sowohl von öffentlicher als auch von privater Seite geltend gemacht werden. Neben den Vereinigten Staaten, den Bundesstaaten der USA und den Indianerstämmen⁵⁹¹ können aber auch fremde Staaten⁵⁹² geleistete Aufräumkosten ersetzt bekommen. Für letztere ist ebenso wie für Privatpersonen erforderlich, dass die Arbeiten im Einklang mit dem National Contingency Plan ergriffen wurden⁵⁹³. Für staatliche Maßnahmen bestimmt sich das zulässige Maß der Aufräumarbeiten außerdem nach weiteren bundes- oder einzelstaatlichen Gesetzen. Der Umfang der Aufräumarbeiten richtet sich vor allem nach dem Grad der Verschmutzung, d.h. insbesondere nach der Art und Menge des ausgelaufenen Öls und der Beschaffenheit des betroffenen Ökosystems⁵⁹⁴.

Schon beim Ersatz der Aufräum- und Reinigungskosten zeigt sich die Tendenz des amerikanischen Gesetzgebers zu einem äußerst großzügigen Ersatz. Dies wird besonders dadurch deutlich, dass der Oil Pollution Act für den Ersatz von Aufräum- und Reinigungskosten keine Angemessenheitskontrolle der Maßnahmen oder der Kosten voraussetzt. Ersetzt werden alle Maßnahmen „as may be necessa-

kosten unbeschränkt. Im ÖIHÜ sind die Kosten für Aufräumarbeiten nicht gesondert genannt, sondern werden unter den allgemeinen Schadenskategorien berücksichtigt.

⁵⁸⁸ In Betracht kommen vor allem die gängigen Mittel der Ölbeseitigung und -bekämpfung, wie z.B. das Absaugen von Öl, das Errichten von Ölsperren, der Einsatz chemischer Mittel, aber auch das Säubern der Strände, das Abwaschen des Öls von Felsen oder das Reinigen von verschmutzten Vögeln.

⁵⁸⁹ § 2701 (30), (31) OPA.

⁵⁹⁰ § 2701 (31) OPA; siehe auch Rodriguez/ Jaffe, TMLJ 1990, 1 (12).

⁵⁹¹ § 2702 (b) (1) (A) OPA.

⁵⁹² § 2702 (b) (1) (B) i.V.m. § 2701 (27) OPA.

⁵⁹³ § 2702 (b) (1) (B) OPA.

⁵⁹⁴ Hierzu Anderson, Tul. L. Rev. 72 (1997-98), 417 (470); Carrera, Env'tl. Law. 3 (1996-97), 251 ff., insb. 254 ff.

ry⁵⁹⁵. Dazu gehören nach der Entscheidung des US District Court for the Eastern District of Louisiana in *United States v. Conoco* auch die Kosten für die Überwachung der Aufräumarbeiten⁵⁹⁶.

2. Umweltschäden, § 2702 (b) (2) (A) OPA

Hinsichtlich des Ersatzes von Umweltschäden wird die außerordentlich umfangreiche Erstattung von Schadensersatzansprüchen im Rahmen des Oil Pollution Acts gegenüber dem Ölhaftungsübereinkommen besonders deutlich. Während das ÖIHÜ den Ersatz von Umweltschäden auf die Kosten der Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt und den Ersatz eines sogenannten reinen Umweltschadens damit ausschließt⁵⁹⁷, findet sich eine solche Einschränkung im Oil Pollution Act nicht.

§ 2702 (b) (2) (A) OPA definiert Schäden an Umweltgütern („natural resources“) als:

„Damages for injury to, destruction of, loss of, or loss of use of, natural resources, including the reasonable costs of assessing the damage“.

OPA erfasst damit alle Schäden, die durch die Verletzung, Zerstörung oder den Verlust von Naturgütern oder der Einschränkung ihrer Gebrauchsmöglichkeit entstehen sowie die Kosten der Schadensbewertung.

Die geschützten Naturgüter („natural resources“) zählt OPA in § 2701 (20) auf. Genannt werden:

“land, fish, wildlife, biota, air, water, ground water, drinking water supplies and other natural resources“.

Damit sind grundsätzlich alle natürlichen oder naturbelassenen Grundstoffe und Organismen innerhalb des Hoheitsgebiets der USA oder deren ausschließlicher Wirtschaftszone erfasst⁵⁹⁸. Die geschädigten Naturgüter müssen aber einem Hoheitsträger zugeordnet werden können. Hierfür stellt OPA jedoch keine hohen Anforderungen. Die Zuordnung erfolgt immer dann, wenn die Naturgüter dem Hoheitsträger gehören, er sie verwaltet, treuhänderisch führt oder auf eine andere Art und Weise kontrolliert oder leitet⁵⁹⁹. Auf diese Art und Weise bestimmt OPA den Hoheitsträger als Träger des Rechtsguts Umwelt. Den erlittenen Schaden kann der Hoheitsträger durch einen Treuhänder geltend machen⁶⁰⁰.

Schadensersatz für diese Schäden gewährt OPA nach drei Kategorien⁶⁰¹. Zunächst werden Kosten für die Wiederherstellung und den Ersatz der beschädigten

⁵⁹⁵ § 2701 (30) OPA; hierzu Wagner, U.S.F. Mar. L. J. 5 (1992-92), 283 (290).

⁵⁹⁶ 916 F. Supp. (E.D. La. 1996), S. 581.

⁵⁹⁷ Art. I Nr. 6 ÖIHÜ, s.o. 1. Kapitel A II 5 c dd (6), S. 37.

⁵⁹⁸ Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ 1991, 247 (248).

⁵⁹⁹ § 2701 (20) OPA: “resources belonging to, managed by, held in trust by, appertaining to, or otherwise controlled by”.

⁶⁰⁰ Siehe § 2706 (b)-(c) OPA.

⁶⁰¹ Siehe § 2706 (d) (1) (A)-(C) OPA.

Umwelt ersetzt. Ferner können entgangene Gebrauchs- und Nutzungswerte sowie Wertminderungen geltend gemacht werden, die durch die beschädigte Umwelt entstanden sind. Außerdem werden die angemessenen Kosten der Schadensbewertung ersetzt.

a. Wiederherstellungskosten

Der Schadensersatz für die Wiederherstellung umfasst:

“the cost of restoring, rehabilitating, replacing or acquiring the equivalent”⁶⁰².

Die Formulierung “the cost of” deutet bereits an, dass Ersatz für Wiederherstellungskosten in einem großzügigen Rahmen gewährt werden kann. Im Gegensatz zu den Bewertungskosten, bei denen lediglich „the reasonable cost of“ ersetzt werden können⁶⁰³, ist der Ersatz der Wiederherstellungskosten grundsätzlich durch kein vergleichbares Kriterium eingeschränkt. Bestätigung findet dies auch in den Gesetzgebungsmaterialien. Danach soll Schadensersatz für die Wiederherstellung grundsätzlich geleistet werden, solange er nicht „grossly disproportionate“ ist⁶⁰⁴.

Schon an diesem Punkt unterscheidet sich der Oil Pollution Act erheblich von der internationalen Regelung. Das Ölhaftungsübereinkommen beschränkt den Ersatz von Wiederherstellungsmaßnahmen zum einen darauf, dass diese tatsächlich ergriffen worden sind oder noch ergriffen werden, vor allem müssen die Kosten für die Wiederherstellungsmaßnahmen im Rahmen des ÖIHÜ aber angemessen sein⁶⁰⁵.

Ferner gewährt der OPA auch Ersatz für die Anschaffung von gleichwertigen Komponenten⁶⁰⁶. Dadurch wird eine Quasi-Wiederherstellung ermöglicht, wenn eine tatsächliche Wiederherstellung unmöglich ist oder deren Kosten zu hoch wären.

b. Wertminderung und entgangener Gebrauchs- und Nutzungswert (reiner Umweltschaden)

Einer der wichtigsten Punkte im Oil Pollution Act und gleichzeitig einer der bedeutendsten Unterschiede zu den internationalen Regelungen liegt in der Gewährung von Schadensersatz für Umweltschäden, die über die Kosten der Wiederherstellung hinausgehen. Der Standpunkt im Ölhaftungsübereinkommen ist ausdrücklich festgelegt: der Schadensersatz ist grundsätzlich auf Wiederherstel-

⁶⁰² § 2706 (d) (1) (A) OPA.

⁶⁰³ Siehe § 2706 (d) (1) (C) OPA.

⁶⁰⁴ H.R. Conf. Rep. Nr. 101-653, 101. Congress, Second Session 103 (1990), abgedruckt in U.S.C.C.A.N., S. 722 (786 f.).

⁶⁰⁵ Siehe Art. I Nr. 6 lit. a ÖIHÜ.

⁶⁰⁶ § 276 (d) (1) (A) OPA. Bereits vor Geltung des OPA ist dies im amerikanischen Fallrecht durch den „S.S. Zoe Colocotroni-Fall“ so entschieden worden, vgl. Brans, RECIEL 1996, 297 (301).

lungskosten beschränkt⁶⁰⁷. Ein weitergehender Ersatz ist im Rahmen des ÖIHÜ nicht möglich.

Ebenso klar ist auch die Aussage des Oil Pollution Acts – nur geht sie in die entgegengesetzte Richtung. Der OPA gewährt neben dem Ersatz für Wiederherstellungskosten ausdrücklich auch Schadensersatz für die Wertminderung der Naturgüter durch deren Beschädigung („loss of“) oder eine entgangene Gebrauchs- und Nutzungsmöglichkeit („loss of use“)⁶⁰⁸. Allerdings ist die Geltendmachung solcher Schäden subsidiär. Nur soweit die Wiederherstellung nicht möglich ist, kann ein Schadensersatz für reine Umweltschäden beansprucht werden⁶⁰⁹.

Allerdings nimmt der Oil Pollution Act eine starke Einschränkung hinsichtlich der für diese Schäden ersatzberechtigten Personen vor. Entgegen der sonst tendenziell weiten Fassung des Gesetzes gestattet der OPA einzelnen Geschädigten nicht, Ansprüche auf Wertminderung oder Nutzungsausfall geltend zu machen. Lediglich der Staat⁶¹⁰ oder ein fremder Staat kann die Ansprüche einfordern.

Problematisch ist die Berechnung der Umweltschäden: welcher Wert soll der Umwelt an sich zukommen, wie wird der Wert berechnet und wie stellt man das Maß der Wertminderung oder Nutzungsbeeinträchtigung fest? Diese theoretisch sehr komplexen und schwer zu lösenden Fragen sind für die Praxis des Oil Pollution Acts durch die Verwaltungsverordnungen der National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) inzwischen beantwortet worden⁶¹¹. Die NOAA stellt fest, dass der Umwelt wie anderen Vermögenswerten eine bestimmte Art der Nutzung zukomme. Der Schaden entstehe durch die Minderung dieser Nutzungsmöglichkeit. Dabei definiert die NOAA den Wert in Bezug auf die Umwelt sehr weit. Erfasst seien nicht nur der direkte Nutzen („direct use“) der Umwelt, z.B. durch Wandern, Schwimmen, Bootfahren oder eine andere unmittelbare Tätigkeit, sondern auch der sogenannte passive Nutzen („passive use“)⁶¹². Als pas-

⁶⁰⁷ Siehe oben I. Kapitel A II 5 c dd (6), S. 34 ff.

⁶⁰⁸ Siehe § 2702 (b) (2) (A) i.V.m. § 2706 (d) (1) (B) OPA.

⁶⁰⁹ Aus dem Wortlaut alleine lässt sich dies zwar nicht ganz eindeutig entnehmen, in den Gesetzesmaterialien wird aber ausdrücklich auf den Vorrang hingewiesen, siehe Schmuck, S. 108.

⁶¹⁰ Nach der Sprache des OPA heißt dies wiederum der Treuhänder der Bundesregierung, eines Einzelstaates oder eines Indianerstamms.

⁶¹¹ 15 C.F.R. § 990 enthält die Natural Resource Damage Assessment Rules. Die Rules sind z.B. abgedruckt bei de la Rue/ Anderson, S. 1113 ff.; siehe hierzu insbesondere Carrera, *Envtl. Law* 3 (1996-97), 251 ff.; kritisch Anderson, *Tul. L. Rev.* 72 (1997-98), 417 (466 ff., 484 ff.); siehe auch Lewis, *Tul. Env'tl. L. J.* 97 (2001), 97 (117 ff.); Smelley, *U.S.F. Mar. L. J.* 12 (1999-2000), 1 (16 ff.).

⁶¹² Siehe die Definition von „value“ in 15 C.F.R. § 990.30. „Direct-use values“ erfassen neben dem kommerziellen Wert eines Gebiets auch den nicht kommerziellen Erholungs-, Kultur- und historischen Wert. „Passive-use values“ gehen weit darüber hinaus. Sie basieren auf der Annahme, dass Naturgütern ein Nutzungswert unabhängig von ihrer tatsächlichen Nutzung zukommt. Der Wert kann zum einen in der bloßen Möglichkeit der Nutzung bestehen („option value“), andererseits aber auch völlig unabhängig von einer Nutzungsmöglichkeit in der bloßen Existenz der Sache liegen („existence“ und „bequest value“), ausführlich Dobbins, *Duke L. J.* 43 (1993-94), 879 ff.

siver Nutzen ist z.B. schon das Wissen erfasst, dass die Umweltgüter für spätere Generationen zur Verfügung stehen werden⁶¹³.

Auch für die Berechnung enthalten die Verwaltungsverordnungen der NOAA Vorgaben. Allerdings ist der Spielraum auch hier relativ weit. Es sind grundsätzlich alle Methoden zulässig⁶¹⁴, die zuverlässig und einschlägig für den konkreten Fall sind, sofern die Kosten des Verfahrens in einem angemessenen Verhältnis zu den dadurch gewonnenen Informationen stehen⁶¹⁵. Bei kleineren Mengen kann die Berechnung aufgrund einer mathematischen Formel erfolgen. Gelangen nicht mehr als 50.000 Gallonen Öl, also 210.000 Liter, ins Wasser, kann der Schaden mittels einer „compensation formula“ ermittelt werden. Je nach Region, Jahreszeit und Ölart wird ein Preis pro Gallone errechnet⁶¹⁶. Die vor allem für die Berechnung von „passive use value“ in der Praxis gängigste Methode dürfte aber die „Contingent Valuation Methodology“ (CVM) sein⁶¹⁷. Hierbei handelt es sich um eine Befragungstechnik, die den Wert über die Zahlungsbereitschaft der potentiell geschädigten Personen ermittelt⁶¹⁸. In den USA war diese Methode insbesondere am Anfang stark umstritten⁶¹⁹. In der Zwischenzeit hat jedoch der US Court of Appeals for the District of Columbia in *General Electric Co. V. United States Department of Commerce* die Wirksamkeit der NOAA Rules und die Zulässigkeit der CVM bestätigt⁶²⁰.

Unabhängig von aller Kritik, ist die Anwendbarkeit der CMV damit bis auf weiteres geklärt. Im Übrigen werden häufig befürchtete Schadensersatzsummen der CVM dadurch relativiert, da die Schätzungen für die Gerichte nicht bindend sind⁶²¹. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Angst vor ruinösen

⁶¹³ 15 C.F.R. § 990.30; siehe auch Kiern, TMLJ 2000, 481 (538).

⁶¹⁴ 15 C.F.R. § 990.27 (b) zählt zwar nur vier Verfahrenstypen auf, stellt aber klar, dass diese nur Beispiele und keine abschließende Aufzählung sind („the range of assessment procedures [...] includes, but is not limited to...“).

⁶¹⁵ 15 C.F.R. § 990.27 (a) (1)-(3).

⁶¹⁶ Die Formel ist nicht direkt in den NOAA-Rules enthalten, sondern in einer von der NOAA publizierten Erläuterung: French, National Oceanic & Atmospheric Administration, Specifications for Use of NRDAM/CME Version 2.4 to Generate Compensation Formulas: Guidance Document for Natural Resource Damage Assessment under the Oil Pollution Act 1990 (1996), Ch. 6; hierzu auch Anderson, Tul. L. Rev. 72 (1997-98), 417 (474 f.).

⁶¹⁷ Binger/ Copple/ Hoffman, Nw. U. L. Rev. 89 (1994-95), 1029 (1034).

⁶¹⁸ Die CVM wird ausführlich unten 5. Kapitel D II 2 c aa (3), S. 201 ff. dargestellt; eine Einführung aus amerikanischer Sicht gibt z.B. J.T. Smith, TMLJ 1993, 1 (4).

⁶¹⁹ Siehe nur Binger/ Copple, Hoffman, Nat. Resources J. 35 (1995), 443 ff.; Heyde, U. Chi. L. Rev. 62 (1995), 331 ff.; Harvard Law Review, editors' comment, Harv. L. Rev. 105 (1991-92), 1981 ff.

⁶²⁰ 128 Federal Reporter (1997), 3rd Series, S. 767 (772 f.); hierzu Letourneau/ Welmaker, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 147 (189 ff.); Anderson, Tul. L. Rev. 72 (1997-98), 417 (466 ff.).

⁶²¹ Cummings/ Harrison, Nat. Resources J. 34 (1994), 1 (36); Dobbins, Duke L. J. 43 (1993-94), 879 (944).

Schadensersatzforderungen bisher grundlos war und viele Ansprüche außergerichtlich und in einem hinnehmbaren Rahmen geregelt wurden⁶²².

c. Bewertungskosten

Neben den Wiederherstellungskosten, dem Nutzungsausfall und der Wertminderung können auch die Kosten für die Bewertung dieser Schäden geltend gemacht werden⁶²³. In der Regel ist hierfür ein öffentliches Planungsverfahren erforderlich⁶²⁴. Die Kosten können durchaus bedeutsame Höhen erreichen. Im Rahmen der Bewertung der Wertminderung sind z.B. die Kosten der Schätzung oder der Umfragen zu tragen⁶²⁵. Die Grenze ist allerdings enger als bei den Wiederherstellungskosten. Es werden nur „reasonable cost“ ersetzt⁶²⁶.

3. *Sachschäden und Vermögensfolgeschäden, § 2702 (b) (2) (B) OPA*

Einfacher zu bewerten sind dagegen Sachschäden. Auch für diese gibt es nach dem Oil Pollution Act Ersatz. Unter die Vorschrift des § 2702 (b) (2) (B) fasst der OPA neben Sachschäden auch Vermögensfolgeschäden, also Vermögensschäden, die auf der Verletzung des Eigentums beruhen⁶²⁷.

4. *Vermögensschäden, § 2702 (b) (2) (C)-(E) OPA*

Neben den bereits von § 2702 (b) (2) (B) OPA erfassten Vermögensfolgeschäden werden im Rahmen des Oil Pollution Acts auch weitere Vermögensschäden ersetzt. § 2702 (b) (2) (C)-(E) OPA teilt diese in drei Kategorien auf.

a. *Entgangene Nutzung eines Naturguts zum Lebensunterhalt („loss of subsistence use“), § 2702 (b) (2) (C) OPA*

In die erste Kategorie fallen Schäden für die Nichtnutzbarkeit eines Naturguts („subsistence use“), soweit das Naturgut unmittelbar zur Deckung des Lebensunterhalts beitragen würde. Davon sind alle Schäden erfasst, in denen es gerade nicht darum geht, durch das Naturgut seinen finanziellen Lebensunterhalt zu sichern, sondern unmittelbar um die Gewinnung von materiellen Werten, z.B. Nahrungsmitteln. Gedacht ist diese Regelung z.B. für Eskimos, die sich wegen der Verschmutzung der Umwelt ihre Nahrung nicht mehr selbst aus ihrem Lebensraum

⁶²² Siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (544).

⁶²³ § 2706 (d) (1) (C) OPA.

⁶²⁴ § 2706 (c) (5) OPA.

⁶²⁵ Rodriguez/ Jaffe, TMLJ 1990, 1 (13).

⁶²⁶ § 2706 (d) (1) (C) OPA; siehe hierzu auch die Ausführungen der NOAA zu „reasonable assessment costs“ in 15 C.F.R. § 990.30.

⁶²⁷ § 2702 (b) (2) (B); hierzu Wagner, U.S.F. Mar. L. J. 5 (1992-92), 283 (294 ff., 297 ff.); dies gilt aber nicht für Einkommensverluste, da diese unter § 2702 (b) (2) (E) OPA fallen.

beschaffen können, sondern sie erst unter einem zusätzlichen finanziellen Aufwand besorgen können⁶²⁸.

b. Entgangener Gewinn und Einkommensverluste („loss of profits and earning capacity“), § 2702 (b) (2) (E) OPA

Daneben werden auch entgangener Gewinn und Einkommensverluste („profits and earning capacity“) ersetzt, die sich aus der Beschädigung der Umwelt oder durch Sachschäden ergeben.

Die Formulierung des § 2702 (b) (2) (E) OPA bringt aber Unklarheiten hinsichtlich der Reichweite des Ersatzes mit sich. Geht man von der grundsätzlich im US-amerikanischen Deliktsrecht für Vermögensschäden geltenden *Robins Dry Dock*-Entscheidung⁶²⁹ aus, wäre der Ersatz von Gewinn- und Einkommensverlusten auf die Schäden beschränkt, welche die Folge einer vorangegangenen Sachbeschädigung sind. Damit wäre lediglich ein bestimmter Teil der ansonsten unter (b) (2) (B) fallenden Vermögensfolgeschäden erfasst. Stellt man hingegen nur auf den Wortlaut ab, würde sich auch ein weiteres Verständnis anbieten. Da neben den Sachschäden auch Umweltschäden erwähnt werden und ausdrücklich „any claimant“ zur Geltendmachung der Schäden berechtigt sein soll, könnte man davon ausgehen, dass auch solche Vermögensschäden ersetzt werden sollen, bei denen der Geschädigte gerade nicht der Eigentümer der zuerst geschädigten Sache war. Damit wären auch reine Vermögensschäden erfasst.

Der US District Court for the Middle District of Michigan hat in *Petition of Cleveland Tankers, Inc.* eine enge Sichtweise vertreten und u.a. Ansprüche für Gewinneinbußen abgelehnt, da sie nicht die Folge einer Eigentumsverletzung der Geschädigten waren⁶³⁰. Betrachtet man den Wortlaut des Buchstaben (E) und vergleicht ihn mit dem des Buchstaben (B) wird allerdings deutlich, dass eine solche Auslegung kaum überzeugen kann. Schäden, die als Folge einer Eigentumsverletzung des Geschädigten auftreten, werden bereits nach Buchstaben (B) ersetzt. Würde man den Ersatz im Rahmen des Buchstaben (E) ebenfalls darauf beschränken, hätte sie gegenüber Buchstaben (B) keinen eigenständigen Anwendungsbereich. Im Gegensatz zu Buchstaben (B) spricht Buchstabe (E) aber davon, dass der Ersatz von „any claimant“ erfolgen kann. Der Text und die Systematik sprechen deshalb dafür, dass bewusst auf die Einschränkung des Buchstaben (B) verzichtet wurde, nach der nur der Eigentümer der beschädigten Sache ersatzberechtigt ist.

Diese weite Auffassung der Norm haben auch andere Gerichte in späteren Entscheidungen vertreten⁶³¹. In *Ballard Shipping Co. v. Beach Shellfish*⁶³² hat der US

⁶²⁸ Siehe Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ 1991, 247 (249).

⁶²⁹ Der US Supreme Court hat bereits 1927 in *Robins Dry Dock and Repair Co. v. Flint* entschieden, dass ein Ersatz für Vermögensschäden nur gewährt werden kann, wenn diese als Folge einer Eigentumsverletzung entstanden sind, siehe AMC 1928, 61.

⁶³⁰ Siehe *Petition of Cleveland Tankers, Inc.*, AMC 1992, 1727.

⁶³¹ Z.B. der US Court of Appeals for the First Circuit in *Ballard Shipping Co. v. Beach Shellfish*, AMC 1994, 2705 (Urteil vom 18.8.1994) und der US District Court for the Eastern District of Louisiana in *Sekco Energy, Inc. v. M/V Margaret Chouest*, AMC

Court of Appeals for the First Circuit diese Ansicht bekräftigt und ausgeführt, dass auch die Gesetzesmaterialien des Kongresses⁶³³ darauf hinweisen, dass die *Robins Dry Dock*-Entscheidung für den Ersatz von Vermögensschäden im Rahmen des OPA nicht gelten soll und der Kläger nicht notwendigerweise auch der Eigentümer der beschädigten Sache oder des beschädigten Umweltgutes sein muss.

Im Ergebnis kann deshalb die *Robins Dry Dock*-Entscheidung den Ersatz für Vermögensschäden im Rahmen des Oil Pollution Acts nicht auf Vermögensfolgeschäden beschränken. Auch reine Vermögensschäden, sofern sie unter § 2702 (b) (2) (E) OPA fallen, müssen ersetzt werden.

c. Einnahmeverluste der öffentlichen Hand („loss of revenues“), § 2702 (b) (2) (D) OPA

Ausdrücklich erwähnt der Oil Pollution Act, dass auch Einnahmeverluste der öffentlichen Hand („revenues“) ersetzt werden. Damit sind sogar mittelbare Verluste, wie z.B. Steuerausfälle der Gemeinden, erfasst⁶³⁴.

5. Zusätzliche Ausgaben der öffentlichen Hand

Auf Seite der öffentlichen Hand sind weiter Ausgaben für zusätzliche Leistungen zu ersetzen⁶³⁵. Darunter fallen z.B. Kosten, die durch die erhöhte Tätigkeit von Behörden bei Aufräumarbeiten entstehen, aber auch das Einschalten von Subunternehmern. Noch nicht endgültig geklärt ist die Rechtslage hinsichtlich fester Kosten durch die Bereithaltung von Geräten. In der Literatur wurde der Ersatz von Fixkosten zunächst abgelehnt. § 2702 (b) (2) (F) OPA erlaube lediglich den Ersatz zusätzlicher Kosten, nicht jedoch den Ersatz fester Grundkosten⁶³⁶. Inzwischen der Ninth Circuit Court in *United States v. Hyundai Merchant Marine Co.* die „base costs“ neben den „incremental costs“ als ersatzfähige Kosten anerkannt⁶³⁷.

6. Personenschäden

Der Oil Pollution Act definiert damit relativ genau und umfangreich, welche Schäden ersatzfähig sind. Nicht in diese Aufzählung aufgenommen wurden allerdings Personenschäden. Im Gegensatz zum Ölhaftungsübereinkommen, dessen weite Definition auch den Ersatz von Personenschäden möglich macht, sind diese

1994, 1515 (Urteil vom 22.4.1993). In letzterem Fall wurde der Ersatz der Schäden im Ergebnis aber mangels nachgewiesener Kausalität abgelehnt.

⁶³² AMC 1994, 2705 (Urteil vom 18.8.1994).

⁶³³ Siehe hierzu H.R. Conf. Rep. Nr. 101-653, 101. Congress, Second Session 103 (1990), abgedruckt in U.S.C.C.A.N., S. 722 (779-781).

⁶³⁴ Wagner, U.S.F. Mar. L. J. 5 (1992-92), 283 (291).

⁶³⁵ § 2702 (b) (2) (F) OPA.

⁶³⁶ Wagner, U.S.F. Mar. L. J. 5 (1992-92), 283 (292).

⁶³⁷ AMC 1999, 1521 (1527).

mangels einer Auflistung in den Schadenskategorien im Rahmen des Oil Pollution Acts nicht ersatzfähig⁶³⁸.

7. Strafschadensersatz

Ähnlich ist inzwischen auch der Ersatz von Strafschadensersatz („punitive damages“) beurteilt worden. Der Oil Pollution Act erwähnt den Strafschadensersatz nicht in seiner Schadensdefinition. Erst zehn Jahre nach in Kraft treten des OPA hat nun der US Court of Appeals for the First Circuit in *South Port Marine LLC v. Gulf Oil Ltd. Pshp.*⁶³⁹ entschieden, dass die Gewährung von „punitive damages“ im Rahmen des OPA nicht zulässig ist. Zwar sei ein Strafschadensersatz nach allgemeinem Seeschiffrechts zulässig, die Schadensdefinition des OPA sei aber umfassend geregelt und verdränge deshalb die allgemeinen Regeln über den Strafschadensersatz. Das schließt aber nicht aus, dass Einzelstaaten in ihrem Recht die Gewährung von Strafschadensersatz ergänzend zulassen⁶⁴⁰.

G. Versicherungspflicht

Der Oil Pollution Act sichert die Ansprüche der Geschädigten auf zwei Wegen. Zum einen lässt er die Verantwortlichen gesamtschuldnerisch haften und gibt damit den Geschädigten die Möglichkeit, sich den finanziell potentesten Anspruchsgegner herauszusuchen. Auf der anderen Seite sorgt er aber für die Durchsetzbarkeit der Ansprüche auch mittels einer Pflichtversicherung des Verantwortlichen⁶⁴¹. Zum Nachweis über die Absicherung muss auf den Schiffen ein sogenanntes „Certificate of Financial Responsibility“ (COFR) mitgeführt werden. Neben der Versicherung ist auch eine Bürgschaft, eine Garantie, ein Akkreditiv, die Selbstversicherung oder eine vergleichbare Sicherung möglich⁶⁴². Sind für ein Schiff mehrere Personen verantwortlich, reicht die Absicherung durch eine Person⁶⁴³.

Die Pflicht zur Versicherung ist weit gefasst. Erfasst werden alle Schiffe, die Gewässer der amerikanischen ausschließlichen Wirtschaftzone benutzen, um diese zu durchfahren oder Öl umzuschlagen, das für einen der Hoheitsgewässer der USA unterliegenden Platz bestimmt ist⁶⁴⁴. Innerhalb der Hoheitsgewässer der USA werden allerdings kleine Schiffe ausgenommen. Hier sind nur Schiffe über 300

⁶³⁸ So auch Wolfrum/ Langenfeld, S. 323, Fn. 1156.

⁶³⁹ Urteil vom 7.12.2000, 234 F.3d 58, C.A.1 (Me.), 2000.

⁶⁴⁰ Eine weitergehende gesetzliche Regelung der Einzelstaaten lässt der OPA in § 2714 (c) (2) OPA ausdrücklich zu.

⁶⁴¹ Siehe § 2716 OPA.

⁶⁴² Siehe § 2716 (e) OPA.

⁶⁴³ Dies ergibt sich aus der Differenzierung im Wortlaut von § 2716 (a) und (c) OPA. § 2716 (a) OPA spricht bei Schiffen von „the responsible party“, wohingegen § 2716 (c) im Hinblick auf Anlagen von „a responsible party“ bzw. „each responsible party“ spricht; so auch Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 230.

⁶⁴⁴ § 2716 (a) (2) OPA.

BRT versicherungspflichtig⁶⁴⁵. Fehlt ein ausreichender Versicherungsnachweis, können die zuständigen Behörden dem Schiff den Zugang zu amerikanischen Gewässern verweigern oder das Schiff beschlagnahmen („seizure and forfeiture“)⁶⁴⁶.

Die Höhe der Deckung ist abhängig von der maximalen Haftungsgrenze, die ihrerseits vom Schiffstyp und der Schiffsgröße bestimmt wird. Tritt ein Schadensfall ein, kann der Geschädigte seine Ansprüche direkt gegen den „guarantor“ richten⁶⁴⁷. Die Haftung des Garantiegebers ist allerdings nicht unbeschränkt, sondern besteht nur bis zur Höhe der bereitgestellten Sicherheit⁶⁴⁸. Der Garantiegeber kann sich gegenüber den Geschädigten auf die gleichen Einwände berufen, wie der Verantwortliche es könnte. Darüber hinaus ist er von seiner Zahlungspflicht frei, wenn das Ereignis vorsätzlich von der verantwortlichen Partei herbeigeführt wurde⁶⁴⁹.

Die Vorschriften über das COFR haben in der Praxis für einige Unruhe gesorgt. Die P&I Clubs weigerten sich, direkten Ansprüchen der Geschädigten ausgesetzt zu sein⁶⁵⁰. Dies widersprach dem Verständnis der Clubs als Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit⁶⁵¹ und ihrer daraus entstandenen „pay-to-be-paid-policy“⁶⁵². Damit weigerten sich die Clubs, eine Versicherungsdeckung anzubieten, die den Erfordernissen des Oil Pollution Acts und der dazu erlassenen Ausführungen der Küstenwache gerecht wurde.

Inzwischen haben sich mehrere Alternativen zu einer Absicherung über die P&I Clubs herausgebildet. Zum einen haben sich Versicherungen gebildet, die sich z.T. ausschließlich auf die Absicherung der Risiken aus dem OPA konzentrieren⁶⁵³. Zum anderen folgen einige größere Ölgesellschaften dem Beispiel von Mobil Oil und erfüllen die Voraussetzungen des COFR, indem sie sich selbst versichern⁶⁵⁴.

So gab es in der Praxis hinsichtlich der finanziellen Absicherung im Ergebnis weniger Schwierigkeiten als anfänglich befürchtet. Weder wurden kleine Reedereien aus dem Geschäft gedrängt noch ist der Öltransport in die USA zu einem to-

⁶⁴⁵ § 2716 (a) (1) OPA.

⁶⁴⁶ § 2716 (b) OPA.

⁶⁴⁷ § 2716 (f) OPA.

⁶⁴⁸ Dies stellt § 2716 (g) OPA ausdrücklich klar, da es anderenfalls wohl kaum möglich wäre, überhaupt eine finanzielle Absicherung des Risikos zu bekommen.

⁶⁴⁹ § 2716 (f) (1) OPA.

⁶⁵⁰ Alcantara/ Cox, JMLC 1992, 369 (380); Cooney, Hous. J. Int'l L. 16 (1993-94), 343 (360).

⁶⁵¹ Alcantara/ Cox, JMLC 1992, 369 (377 ff.); Kühl, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 5.

⁶⁵² Kernelement der Clubs ist eigentlich, dass sie nicht in Vorlage treten, sondern Kosten erst erstatten, nachdem das Club-Mitglied bereits in Anspruch genommen wurde, siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (561 f.); Alcantara/ Cox, JMLC 1992, 369 (377 ff.).

⁶⁵³ Diesen Weg gehen z.B. Shoreline Mutual Insurance Association und Sigco (Shipowners Insurance and Guaranty Company Ltd.; Sigco hat die frühere First Line übernommen), siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (567 ff.); de la Rue/ Anderson, S. 212 f.

⁶⁵⁴ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 213.

talen Stillstand gekommen⁶⁵⁵. Im Gegenteil, dadurch dass im Grunde die neue Situation besser angenommen wurde als erwartet und die Kosten der neuen Versicherung nicht die befürchteten Dimensionen erreichten, haben sogar einige der großen Clubs ihre Vorbehalte aufgegeben und die Shipowners Insurance and Guaranty Company, Ltd. gegründet, die inzwischen auch die erforderlichen COFRs ausstellt⁶⁵⁶. Entgegen der anfänglichen vehementen Proteste der Versicherungswirtschaft hat sich im Ergebnis also herausgestellt, dass auch der Oil Pollution Act versicherbar ist.

H. Der Oil Spill Liability Trust Fund

Zur weiteren Sicherung der Ansprüche werden die Haftungsregeln des Oil Pollution Acts, wie die Regeln des internationalen Systems, von einem Fonds ergänzt. Der Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF)⁶⁵⁷ soll neben der Sicherstellung der Entschädigungszahlungen an die Opfer auch einer zügigen Ölbekämpfung dienen, indem er Sofortmaßnahmen für die Bekämpfung der Schäden bereitstellt. Gegenüber dem IOPC Fonds tritt die Entschädigungskomponente beim OSLTF eher zurück. Aufgrund der in der Praxis höheren Haftungsgrenzen liegt der Schwerpunkt des Fonds vor allem in der Erstattung der Beseitigungskosten⁶⁵⁸. Des Weiteren übernimmt der Fonds auch die Zahlung von Ansprüchen, die nicht nach den Haftungsregeln des OPA ausgeglichen werden konnten, z.B. weil entweder die Haftungsgrenzen überschritten wurden, der Schuldner zahlungsunfähig oder die Schadensquelle unklar ist⁶⁵⁹. Schließlich übernimmt der Fonds auch die Kosten der Treuhänder für die Einschätzung von Umweltschäden und Verwaltungs- und Implementierungskosten, die im Rahmen eines Unfalls entstehen⁶⁶⁰.

Die Leistungen durch den Fonds sind grundsätzlich subsidiär gegenüber den Ansprüchen, die ein Geschädigter gegen die Verantwortlichen selbst hat⁶⁶¹. In der Regel muss deshalb der Anspruchsteller zuerst versuchen, seine Schäden vom Verantwortlichen ersetzt zu bekommen. Gelingt dies binnen 90 Tagen nicht, kann er sich entscheiden, ob er gegen den Verantwortlichen klagen will oder seine Ansprüche – was in der Praxis wahrscheinlicher ist – gegenüber dem Fonds geltend macht⁶⁶². In Ausnahmefällen kann auch unmittelbar eine Zahlung vom Fonds begehrt werden. Dies ist vor allem im Hinblick auf öffentliche Aufräumkosten der

⁶⁵⁵ Diese Befürchtung wurde teilweise in der Literatur geäußert. Tatsächlich ist die Transportmenge in den vergangenen 10 Jahren aber deutlich gestiegen, siehe ohne Verf., P&I International 2001, 114; siehe auch Edelman, Pace Envtl. L. Rev. 8 (1990-91), 1 (22).

⁶⁵⁶ Siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (570).

⁶⁵⁷ Der OSLTF ist in 26 U.S.C.A. § 9509 geregelt.

⁶⁵⁸ Wilkinson/ Pittman/ Dye, J. Energy Nat. Resources & Envtl. L. 12 (1992), 181 (208 f.).

⁶⁵⁹ Siehe § 2712 (a) (4) i.V.m. § 2713 OPA.

⁶⁶⁰ § 2712 (a) (2) und (5) OPA.

⁶⁶¹ § 2713 (a) OPA.

⁶⁶² § 2713 (c) OPA; die Fähigkeit zur schnellen Leistung wird beim OSLTF aber häufig kritisiert, siehe Papavizas/ Kiern, JMLC 2001, 349 (356).

Fall, um durch eine etwaige Verzögerung nicht die Gefahr der Vergrößerung des Schadens hervorzurufen, kommt aber auch in Betracht, wenn die Quelle der Verschmutzung nicht bekannt ist oder das Verursacherschiff ein staatlich betriebenes Schiff war⁶⁶³.

Auch der Verantwortliche selbst kann Ansprüche gegen den Fonds geltend machen, wenn er seine Haftung begrenzen kann und trotzdem Leistungen erbringt, die über die Haftungsbegrenzung hinausgehen⁶⁶⁴. Der Fonds ist von seiner Zahlungspflicht gegenüber bestimmten Klägern frei, wenn der Unfall oder der Schaden durch deren Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursacht wurde⁶⁶⁵. Kommt es zu einer Zahlung des Fonds an einen Geschädigten, tritt der Fonds in die Rechte des Geschädigten ein⁶⁶⁶.

Der Umfang des OSLTF beträgt \$ 1 Milliarde. Hiervon können maximal \$ 500 Mio. für die Erstattung von Umweltschäden eingesetzt werden⁶⁶⁷. Im Gegensatz zum internationalen Regime wird das Geld erst kumuliert und wartet dann auf seinen Einsatz. Es wird also nicht in einem „post-event“-Verfahren, sondern in einem „pre-event“-Verfahren eingezogen, vor allem, um bei Schadensfällen Soforthilfen leisten zu können. Der Betrag von \$ 1 Milliarde wurde finanziert aus einer befristeten Steuer, die pro Barrel importiertes Öl in Höhe von 5 Cent in den Jahren 1990 bis 1994 erhoben wurde⁶⁶⁸. Darüber hinaus werden auch Zinsen, Strafzahlungen aus Unfällen u.ä. in den Fonds eingebracht⁶⁶⁹. Trotz zwischenzeitlicher Auszahlungen belaufen sich die angesammelten Mittel des Fonds derzeit noch auf über \$ 1 Milliarde⁶⁷⁰. Sollte es nötig sein, kann sich der Fonds auch bis zu \$ 1 Milliarde leihen, um seinen Verpflichtungen nachzukommen⁶⁷¹.

Die Verteilung der Fondsmittel findet im Gegensatz zum IOPC Fonds bei einer Überschreitung des Höchstbetrages nicht anteilig, sondern nach dem „first come – first serve“ Prinzip statt⁶⁷². Über die Zahlungen entscheidet der Präsident⁶⁷³.

⁶⁶³ Siehe § 2713 (b) (1) (C) bzw. § 2713 (b) (1) A i.V.m. § 2714 (c) (2) und (3) OPA; die Möglichkeit der sofortigen Inanspruchnahme des OSLTF gilt außerdem auch für den Regress der eigentlich verantwortlichen Partei gegen einen haftenden Dritten, siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (550).

⁶⁶⁴ Siehe § 2708 OPA.

⁶⁶⁵ § 2712 (b) OPA.

⁶⁶⁶ § 2712 (f) OPA.

⁶⁶⁷ Siehe 26 U.S.C.A. § 9509 (c) (2) (A); unter Präsident Clinton wurde erwogen, den Fonds zu erhöhen. Diskutiert wurde zunächst eine Erhöhung auf \$ 2,5 Milliarden, später sogar auf \$ 5 Milliarden, siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (546).

⁶⁶⁸ Die Steuer wurde am 1.7.1993 vorübergehend ausgesetzt, als der Umfang des Fonds \$ 1 Mrd. erreicht hatte, dann aber am 1.7.1994 wieder eingeführt, nachdem in der Zwischenzeit durch Auszahlungen die Grenze von \$ 1 Mrd. wieder unterschritten wurde, siehe de la Rue/ Anderson, S. 197, Fn. 220.

⁶⁶⁹ Siehe de la Rue/ Anderson, S. 197.

⁶⁷⁰ Siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (546).

⁶⁷¹ 26 U.S.C.A. § 9509 (d); siehe Bessemer Clark, Lloyd's MCLQ 1991, 247 (251).

⁶⁷² 26 U.S.C.A. § 9509 (e) (3).

⁶⁷³ Siehe § 2712 (a) OPA "The Fund shall be available to the President for..."

I. Prozessuale Fragen

Das Verfahren des Oil Pollution Acts ist auf die zügige Entschädigung der Opfer gerichtet. Sofort nachdem der Küstenwache ein Unfall bekannt wurde, versucht sie die Schadensquelle zu identifizieren und setzt, wenn dies gelungen ist, den oder die möglichen haftenden Parteien von ihrer Verantwortung in Kenntnis⁶⁷⁴. Diese haben dann 15 Tage Zeit, ihre Verantwortlichkeit anzuerkennen⁶⁷⁵. Streiten sie ihre Verantwortlichkeit ab oder begleichen sie die Schäden nicht innerhalb von 90 Tagen, hat der Geschädigte die Wahl seine Ansprüche gegenüber dem Fonds anzumelden oder gegen die Verantwortlichen gerichtlich vorzugehen⁶⁷⁶. Der Geschädigte kann allerdings nur alternativ gegen den Fonds oder gerichtlich gegen die Verantwortlichen selbst vorgehen. Parallele Verfahren sind nicht möglich, da der Fonds Ansprüche nur dann genehmigt, wenn diese nicht gleichzeitig in einem gerichtlichen Verfahren geltend gemacht werden⁶⁷⁷.

I. Gerichtsbarkeit

Nach § 2717 (b) OPA sind die District Courts ausschließlich für Streitigkeiten aus dem Oil Pollution Act zuständig. Maßgebend für die örtliche Zuständigkeit ist alternativ der Ort, in dem das Ereignis oder der Schaden eingetreten ist oder der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seinen Hauptgeschäftssitz oder einen Agenten hat⁶⁷⁸. Die District courts entscheiden grundsätzlich über alle Streitigkeiten im Rahmen des OPA („all controversies arising under this chapter“). Neben den District Courts können auch örtlich zuständige State Courts Entscheidungen über den Ersatz von Kosten für Aufräumarbeiten und Schadensersatzansprüchen („claims for removal costs or damages“) treffen⁶⁷⁹. Fraglich ist, was mit dieser Unterscheidung im Detail gemeint ist, machen Kostenersatz- und Schadensersatzansprüche doch gerade die relevanten Ansprüche aus. Die ausdrückliche Differenzierung im Wortlaut deutet indes darauf hin, dass auch inhaltlich eine Differenzierung gewünscht ist. *De la Rue/Anderson* gehen deshalb davon aus, dass alle Fragen, die nicht unmittelbar mit den einzelnen Kostenersatz- und Schadensersatzansprüchen im Zusammenhang stehen (z.B. generelle Haftung- und Verteilungsfragen) den District Courts zugewiesen werden müssten⁶⁸⁰. Für die Überprüfung der gesetzlichen Regelungen des OPA („review of any regulation“) wiederum ist nur der Circuit Court of Appeals von Columbia zuständig⁶⁸¹.

⁶⁷⁴ § 2714 (a) OPA.

⁶⁷⁵ § 2714 (b) OPA.

⁶⁷⁶ § 2713 (c) OPA.

⁶⁷⁷ § 2713 (b) (2) OPA.

⁶⁷⁸ § 2717 (b) OPA.

⁶⁷⁹ § 2717 (c) OPA.

⁶⁸⁰ *De la Rue/ Anderson*, S. 213 f., Fn. 304.

⁶⁸¹ § 2717 (a) OPA.

II. Verjährung

Die Ansprüche verjähren nach drei Jahren. Für Aufräumarbeiten beginnt die Frist mit dem Abschluss der Arbeiten zu laufen, bei Schadensersatzansprüchen läuft die Frist nachdem die Rechtsgutverletzung und deren Verursachung durch das Ereignis vernünftigerweise hätten entdeckt werden können bzw. bei Umweltschäden nachdem die Schäden vollständig eingetreten sind⁶⁸².

Für Ansprüche gegen den Fonds gibt es unterschiedliche Verjährungsfristen, abhängig davon, ob es sich um Ansprüche wegen Aufräumarbeiten oder um Schadensersatzansprüche handelt. Ansprüche für Aufräumarbeiten müssen innerhalb von sechs Jahren nach dem Abschluss der Arbeit geltend gemacht werden. Ansprüche wegen Schadensersatzforderungen verjähren drei Jahre nachdem die Rechtsgutverletzung und deren Verursachung durch das Ereignis vernünftigerweise hätten entdeckt werden können bzw. bei Umweltschäden drei Jahre nachdem die Schäden vollständig eingetreten sind⁶⁸³.

J. Exkurs: Das Recht Kaliforniens – der Lempert-Keene-Seastrand Oil Spill Prevention and Response Act

Auch einige Staaten der USA überprüften nach dem Unfall der „Exxon Valdez“ ihre gesetzlichen Regelungen für Ölschäden durch Tankerunfälle. Vor allem die Staaten der Westküste, vor deren Küsten die Hauptroute für Öltransporte innerhalb der Vereinigten Staaten verläuft, verschärften ihre Vorschriften⁶⁸⁴. Beispielsweise werden hier kurz die Kernelemente des kalifornischen Lempert-Keene-Seastrand Oil Spill Prevention and Response Act⁶⁸⁵ (OSPRA) dargestellt, der als eine der weitreichendsten Regelungen gilt⁶⁸⁶.

Die drei Kernelemente des OSPRA sind erstens eine unbeschränkte verschuldensunabhängige Haftung, zweitens ein weiter Kreis von Verantwortlichen und drittens umfangreiche Versicherungspflichten.

Die Grundlage der Haftung findet sich in § 8670.56.5. Dieser regelt, dass

„Any responsible party [...] shall be absolutely liable without regard to fault for any damages incurred by any injured party which arise out of, or are caused by, the discharge or leaking of oil into or onto marine waters”.

⁶⁸² Siehe § 2717 (f) OPA.

⁶⁸³ § 2712 (h) OPA.

⁶⁸⁴ Einen Überblick über die gesetzlichen Regelungen der Westküstenstaaten geben Beaver/ Butler/ Myster, Santa Clara L. Rev., 34 (1993-94), 791 ff.

⁶⁸⁵ Cal. Gov. Code §§ 8574.1-8670.73.

⁶⁸⁶ Die Rechtmäßigkeit des OSPRA stand zwischenzeitlich auf dem Prüfstand, ist seit der Supreme Court Entscheidung *United States v. Locke* aus dem Jahr 2000 aber wohl weitgehend geklärt; hierzu Brooks, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 227 ff., insb. 258, 262.

OSPRA wählt damit den weitest möglichen Haftungsansatz und statuiert für jede verantwortliche Person eine unbegrenzte und verschuldensunabhängige Haftung. Ein Haftungsausschluss ist nur unter ähnlichen Voraussetzungen wie im Rahmen des OPA möglich, insbesondere bei höherer Gewalt oder der alleinigen Verursachung durch einen Dritten⁶⁸⁷.

Den Kreis der haftenden Personen bestimmt OSPRA in § 8670.3 (w). Er umfasst Personen der Schifffahrtsseite ebenso wie Personen der Ladungsseite. Auf Schiffsseite sind zunächst der Eigentümer, Betreiber und Bareboat-Charterer für Schäden verantwortlich. Den bemerkenswerten Unterschied macht aber die Einbeziehung der Ladungsseite in die unmittelbare Haftung. Hierzu erklärt der OSPRA auch den Eigentümer des Öls ausdrücklich für verantwortlich⁶⁸⁸. Die Parteien haften als Gesamtschuldner⁶⁸⁹.

Die ersatzfähigen Schäden sind ähnlich weit wie im Rahmen des OPA definiert und beziehen auch einen Schadensersatz für reine Umweltschäden mit ein. Dieser erstreckt sich ausdrücklich auch auf den Verlust von Nutzungsmöglichkeiten öffentlicher Ressourcen, z.B. öffentlicher Strände⁶⁹⁰, und eröffnet unter engen Bedingungen neben Klagen der öffentlichen Hand auch Privaten die Möglichkeit Umweltschäden gerichtlich geltend zu machen⁶⁹¹.

Die Haftung wird von einer Pflichtversicherung begleitet, deren Nachweis Voraussetzung für das Durchfahren kalifornischer Gewässer ist. Nachdem anfänglich eine Versicherungssumme von \$ 500 Mio. ausreichte, ist inzwischen der Nachweis einer Versicherungsdeckung von mindestens \$ 1 Mrd. erforderlich⁶⁹². Die erforderliche Deckungshöhe wird fortlaufend vom California Department of Fish and Game's Office of Oil Spill Prevention and Response (OSPR) überwacht, um bei Bedarf durch eine gesetzliche Änderung angepasst zu werden⁶⁹³.

K. Zusammenfassung zu Kapitel 3

Mit dem Oil Pollution Act haben die Vereinigten Staaten von Amerika einen bedeutenden Gegenpart zu den internationalen Übereinkommen gesetzt. So heftig die anfängliche Kritik an dem Alleingang der USA war, so ergiebig scheinen einige Regelungen des OPA heute als Änderungsanregungen des internationalen Haftungs- und Entschädigungssystems zu sein. Der Oil Pollution Act wurde als Reaktion auf das Unglück der „Exxon Valdez“ 1989 im Prinz William Sund in Alaska beschlossen, da die USA die internationalen Regelungen nicht für weitgehend ge-

⁶⁸⁷ Siehe § 8670.56.3 (b) OSPRA.

⁶⁸⁸ § 8670.3 (w) (1) OSPRA.

⁶⁸⁹ § 8670.56.5 (i) OSPRA.

⁶⁹⁰ § 8670.56.5 (h) (3), (7) OSPRA.

⁶⁹¹ § 8670.56.5 (h) (4) OSPRA.

⁶⁹² § 8670.37.53 (a) OSPRA; zu den Steigerungen siehe Beaver/ Butler/ Myster, Santa Clara L. Rev., 34 (1993-94), 791 (803), Fn. 110.

⁶⁹³ Siehe Sawyer, U.S.F. Mar. L. J. 7 (1994-95), 59 (62).

nug erachteten. Das Grundscheema entspricht den internationalen Übereinkommen. Der OPA statuiert eine Gefährdungshaftung für Ölverschmutzungsschäden und kombiniert diese mit einem Entschädigungsfonds. Im Verhältnis zu den internationalen Übereinkommen wird jedoch ein deutlich höheres Gewicht auf die Haftungskomponente gelegt.

Der Anwendungsbereich des Oil Pollution Acts ist weiter gefasst als der des Ölhafungs- und Ölfondsübereinkommens. Der OPA beschränkt sich nicht auf Schäden durch Tankschiffe, sondern erfasst auch Verschmutzungen von anderen Schiffen. Dadurch sind auch Schäden durch Bunkeröl erfasst. Zudem bezieht er neben Schiffen auch andere „facilities“ in den Anwendungsbereich ein, so dass auch Verschmutzungsschäden durch Bohranlagen, Pipelines u. ä. erfasst sind. Auch der Ölbegriff ist weiter definiert. Grundsätzlich werden nicht nur beständige, sondern alle Öle, z.B. auch Heizöl und Benzin, erfasst. Auf der anderen Seite sind die Tatbestände für den Ausschluss der Haftung enger als beim ÖIHÜ. Krieg, Naturkatastrophen und Handlungen Dritter führen nur zu einem Ausschluss der Haftung, wenn sie ausschließlich für die Schäden ursächlich waren. Darüber hinaus wird der Verantwortliche nicht von der Haftung frei, wenn er die Meldung des Ereignisses unterlässt, seine Mitarbeit und Unterstützung bei Aufräumarbeiten verweigert oder einer behördlichen Anweisung im Rahmen des Oil Pollution Acts nicht nachkommt.

Auch hinsichtlich des Inhalts der Haftung geht der Oil Pollution Act über die Regelungen des ÖIHÜ hinaus. Die stärkere Betonung der Haftungskomponente wird vor allem in der Einbeziehung weiterer Personen neben dem Schiffseigentümer in die Haftung ersichtlich. Auch Betreiber und Bareboat-Charterer eines Schiffes gehören zu den verantwortlichen Personen. Sie haften gesamtschuldnerisch.

Der OPA enthält ähnlich seinem internationalen Pendant eine Haftungsbeschränkung. Anders als beim ÖIHÜ gilt diese aber per se, ohne dass die Errichtung eines Beschränkungsfonds erforderlich ist. Die Haftungsgrenzen sind vor allem bei größeren Schiffen höher als beim Ölhafungsübereinkommen. Der Verantwortliche haftet unbeschränkt, wenn er den Schaden grob fahrlässig herbeigeführt hat. Zusätzlich entsteht eine unbeschränkte Haftung auch bei einem Verstoß gegen eine nationale Sicherheits-, Bau- oder Betriebsvorschrift. Das Handeln von Angestellten und Beauftragten ist in beiden Fällen für die Entstehung der unbeschränkten Haftung ausreichend. Ferner haftet der Verantwortliche unbeschränkt, wenn er das schadensbegründende Ereignis nicht meldet, seine Mitarbeit und Unterstützung bei Aufräumarbeiten verweigert oder einer behördlichen Anweisung im Rahmen des Oil Pollution Acts nicht nachkommt.

Wie die internationalen Übereinkommen ersetzt der Oil Pollution Act Sach-, Vermögensfolge- und reine Vermögensschäden. Der Ersatz für Aufräum- und Reinigungsarbeiten ist in einer eigenen Kategorie erwähnt und umfasst auch die Kosten für Schutzmaßnahmen. Zudem sind mittelbare Schäden, wie z.B. der Steuerausfall von Gemeinden, erfasst. Anders als beim ÖIHÜ wird jedoch kein Ersatz für Personenschäden gewährt. Der wichtigste Unterschied hinsichtlich der ersatzfähigen Schäden liegt indes im Umfang des Ersatzes für Beeinträchtigungen der Umwelt. Schadensersatz für Umweltschäden wird für sämtliche Beschädigungen

oder Zerstörungen der Umwelt oder den Verlust deren Gebrauchsfähigkeit geleistet. Neben Wiederherstellungskosten, sind auch der Ersatz für die Anschaffung gleichwertiger Komponenten und die Kosten für die Bewertung der Schäden erfasst. Darüber hinaus ersetzt der OPA sogenannte reine Umweltschäden und gewährt Schadenersatz für entgangene Gebrauchs- und Nutzungswerte sowie für Wertminderungen der Umwelt selbst. Für die Bewertung der Schäden sind alle gängigen Bewertungsmethoden erlaubt. Verbreitet ist der Kontingente Bewertungsansatz (CVM). Der Staat ist treuhänderisch befugt, Ansprüche wegen Umweltschäden geltend zu machen.

Zur Sicherung der Ansprüche fordert der OPA ebenfalls eine Pflichtversicherung. Wegen der höheren Haftungsgrenzen und der größeren Wahrscheinlichkeit, einer unbeschränkten Haftung ausgesetzt zu sein, liegen die Versicherungssummen regelmäßig über den international erforderlichen. Derzeit gibt es verschiedene Möglichkeiten, eine Versicherungsdeckung bis zu \$ 1 Milliarde zu erlangen.

Der Oil Spill Liability Trust Fund ergänzt das Haftungssystem des OPA. Der Fonds dient überwiegend der Finanzierung von Sofortmaßnahmen, zahlt daneben aber auch Entschädigungen, falls die Haftung der Verantwortlichen für einen vollständigen Ersatz der Schäden nicht ausreichen sollte. Die Entschädigungskomponente ist im Verhältnis zum IOPC Fonds wegen der stärker ausgeprägten Haftung des OPA von geringerer Bedeutung. Der Umfang des Fonds ist \$ 1 Milliarde. Eine weitere Milliarde kann der Fonds als Kredit aufnehmen. Anders als beim IOPC Fonds werden Fondsbeiträge nicht in einem „post-event“-Verfahren, sondern in einem „pre-event“-Verfahren erhoben und auf einem Niveau gehalten, dass stets ein Fondsvermögen von mindestens \$ 1 Milliarde zur Verfügung steht.

Der Oil Pollution Act setzt lediglich einen Mindeststandard für Haftungsbestimmungen. Er ermöglicht den Einzelstaaten ausdrücklich, eigene weitergehende Regelungen zu erlassen. Viele Staaten haben dies getan und statuieren eine unbeschränkte Haftung oder beziehen den Eigentümer der Ladung in die Haftung ein.

Im Ergebnis wird der OPA überwiegend als Erfolg gewertet⁶⁹⁴. Erste Studien deuten darauf hin, dass sich die Sicherheitsstandards der Schiffe erhöht und die Zahl der Tankerunfälle in Folge des OPA verringert haben⁶⁹⁵. Vereinzelte Kritik bezieht sich vor allem auf eine unübersichtliche Haftungssituation durch die paral-

⁶⁹⁴ Siehe nur Lewis, Tul. Envtl. L. J. 97 (2001), 97 (125); Morgan, Fordham Envtl. L. J. 6 (1994), 1 (27); Johnson, Fordham Envtl. L. Rep. 2 (1990-91), 59 (77); auch Kopec/ Peterson, Rutgers L. J. 23 (1991-1992), 597 (632).

⁶⁹⁵ So die Studie des Department of Energy (DOE): Office of Domestic & International Energy Policy, United States Department of Energy, Transporting U.S. Oil Imports: The Impact of Oil Spill Legislation on the Tanker Market, siehe Morgan, Fordham Envtl. L. J. 6 (1994), 1 (11); ebenso Talley/ Jin/ Kite-Powell, Mar. Pol. Mgmt. 2004, 225 (237); weitere Nw. bei Zimmermann, Fordham Int. L. J. 23 (2000), 1499 (1533, Fn. 264).

lele Existenz einzelstaatlicher Regelungen und die mangelnde Uniformität mit dem internationalen Regime⁶⁹⁶.

⁶⁹⁶ So Smelley, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 1 (43); auch Kopec/ Peterson, Rutgers L. J. 23 (1991-1992), 597 (630 ff.) und Zimmermann, Fordham Int. L. J. 23 (2000), 1499 (1536 ff.) die sich daher für einen Beitritt zu den internationalen Übereinkommen aussprechen.

4. Kapitel. Die aktuelle Änderungsdiskussion

Es wurde bereits angesprochen, dass spätestens nach dem Unglück der „Erika“ die Diskussion wieder aufflammte, ob die vorhandenen rechtlichen Instrumentarien zur Entschädigung der Opfer ausreichen oder Änderungen des Systems oder gar ein neu gestaltetes System erforderlich seien. Die Diskussion spielt sich neben der allgemeinen Auseinandersetzung in der Literatur vor allem auf zwei Ebenen ab. Ausgehend vom Unfall der „Erika“ vor der Bretagne hat die Europäische Kommission, nicht zuletzt auf Druck der französischen Regierung, zwei Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt erarbeitet. Das zweite Maßnahmenpaket („Erika II“) enthält weitgehende Überlegungen und Vorschläge für die Verbesserung der Haftungs- und Entschädigungsregeln. Die Kommission schlägt darin unter anderem die Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds für Schäden in europäischen Gewässern vor. Dieser Vorschlag wiederum war ausschlaggebend für die nachfolgende Diskussion auf internationaler Ebene. Die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) und einige Staaten hielten es für erforderlich, entsprechende Maßnahmen ausschließlich auf internationaler Ebene vorzunehmen. Um einen möglichen europäischen Alleingang zu vermeiden, hat der IOPC Fonds deshalb eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit dem Zustand des derzeitigen Haftungs- und Entschädigungssystems befasst. Im Folgenden werden zunächst die Vorschläge der EU Kommission betrachtet. Anschließend werden die aktuelle Diskussion auf internationaler Ebene und die Vorschläge der Arbeitsgruppe des IOPC Fonds dargestellt.

A. Überlegungen auf Europäischer Ebene

Die Europäische Kommission hat am 6. Dezember 2000 dem Parlament und dem Rat das zweite Erika-Maßnahmen-Paket⁶⁹⁷ vorgelegt, in dem es sich ausführlich

⁶⁹⁷ Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 6.12.2000 an das Europäische Parlament und den Rat über ein zweites Paket von Maßnahmen der Gemeinschaft für die Sicherheit der Seeschifffahrt im Anschluss an den Untergang des Öltankschiffs Erika, KOM (2000), 802 endg.; siehe generell zu aktuellen europäischen Maßnahmen Nesterowicz, TMLJ 2004, 29 ff. und Jenisch, WMU J. Mar. Aff. 2004, 67 ff.

mit dem bestehenden internationalen System auseinander setzt und konkrete Vorschläge für eine Verbesserung der derzeitigen rechtlichen Situation macht⁶⁹⁸.

In der Auseinandersetzung mit dem internationalen System setzt die Kommission drei Kriterien als Maßstab für die Bewertung des internationalen Entschädigungssystems an⁶⁹⁹. Die Kommission erwarte von einem angemessenen Entschädigungssystem für Ölschäden erstens, dass es eine schnelle und unbürokratische Entschädigung für die Opfer bringe. Zweitens müssten die Entschädigungsgrenzen hoch genug sein, um zulässige Forderungen unabhängig von der Gesamthöhe der Schäden zu ersetzen. Auch in Katastrophenfällen müsse das System den vollständigen Ersatz der Schäden sicherstellen. Drittens soll die Regelung eine verhaltenssteuernde Wirkung haben und die Betreiber von Tankschiffen sowie Verloader davon abhalten, Öl in Tankern zu transportieren, die sich nicht in einem einwandfreien Zustand befinden.

Die Kommission überprüft daraufhin diese Merkmale und kommt zu dem Ergebnis, dass das erste Kriterium weitgehend erfüllt sei, die Kriterien zwei und drei aber „große Unzulänglichkeiten“ aufweisen würden⁷⁰⁰. Zwar sei die allgemeine Funktionalität der Entschädigung und ihre Schnelligkeit zufriedenstellend⁷⁰¹, die Entschädigungshöchstgrenzen aber nicht hoch genug, um einen vollständigen Ersatz der Schäden zu gewährleisten⁷⁰². Die Folge der zu niedrigen Grenzen sei, dass sich die Auszahlungen häufig verzögern, weil die endgültige Schadenshöhe über lange Zeit nicht festgestellt werden und so zunächst nur eine teilweise Auszahlung vorgenommen werden könne. Darüber hinaus käme es in einigen Fällen auch im Ergebnis nur zu einer anteiligen Auszahlung der Ansprüche, so dass die Geschädigten ihren Schaden nicht vollständig kompensiert bekämen. Weiter bemängelt die Kommission, dass der Umfang der Schäden im Hinblick auf den Ersatz von Umweltschäden zu gering sei⁷⁰³. Hinsichtlich der individuellen Verantwortlichkeit und Haftung sieht die Kommission ebenfalls strukturelle Mängel. Die Verteilung der Haftung sei nicht optimal, da durch die weitgehende Freistellung von Transportbeteiligten kaum Anreize für diese bestünden, vorsorgliche Maßnahmen zur Minimierung des Schadensrisikos vorzunehmen⁷⁰⁴. Ferner hält die Kommission auch die Anreize für den bereits haftenden Schiffseigentümer zu gering. Dieser könne den Schaden in der Regel auf seine Versicherung abwälzen, da eine persönliche und unbeschränkte Haftung des Schiffseigentümers nur unter sehr schweren Bedingungen möglich sei⁷⁰⁵.

⁶⁹⁸ Zur Einbettung der Haftungs- und Entschädigungsfragen in den Gesamtkontext der Maßnahmen siehe Neild, *Int. M. L.* 2000, 252 ff.

⁶⁹⁹ Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.1, S. 60.

⁷⁰⁰ So die Schlussfolgerung der Kommission, siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.5, S. 67.

⁷⁰¹ Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.2, S. 61.

⁷⁰² Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.2, S. 61 und Punkt 4.3, S. 62.

⁷⁰³ KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.3, S. 63.

⁷⁰⁴ Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.1, S. 64.

⁷⁰⁵ Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.2, S. 64 ff.

I. Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds in Europa – COPE-Fonds

Zur Behebung der zu niedrigen Entschädigungsgrenzen schlug die Kommission zunächst vor, möglichst rasch einen zusätzlichen Entschädigungsfonds (COPE Fonds⁷⁰⁶) zu errichten, der ergänzend zu dem internationalen Fonds Entschädigungen für Ölschäden in europäischen Gewässern zahlt. Hierzu hatte die Kommission im zweiten Erika-Maßnahmen-Paket einen Textentwurf vorgelegt⁷⁰⁷. Der Fonds ist dem IOPC Fonds 92 nachgebildet und soll als Garantie dafür dienen, dass europäische Bürger angemessen entschädigt werden, bis die Entschädigungsgrenzen des internationalen Systems angehoben werden⁷⁰⁸.

Der Fonds soll für Schäden in Europa aufkommen, welche nach dem internationalen Entschädigungsfonds nicht ersetzt werden können, weil dessen Entschädigungsgrenzen überschritten worden sind. Der Umfang des COPE Fonds soll € 1 Milliarde betragen. Die Entschädigungssumme ist wie beim IOPC Fonds der maximale Betrag, der pro Ereignis gezahlt werden kann. Davon wären bereits nach dem ÖIHÜ oder durch den IOPC Fonds geleistete Zahlungen abzuziehen. Alle Auszahlungen müssten vorher von der Europäischen Kommission genehmigt werden. Der Fonds soll wie der IOPC Fonds von Beiträgen der Ölempfänger gespeist werden. Voraussetzung soll der Empfang von jährlich mehr als 150.000 Tonnen beitragspflichtigem Öl und die Beitragspflicht gegenüber dem IOPC Fonds sein. Die Beiträge werden nur erhoben, wenn ein Ereignis im Rahmen des COPE Fonds auftritt und die Grenzen des IOPC Fonds zu überschreiten droht („post-event“-Verfahren).

Nach dem Tätigwerden der IMO hat die EU jedoch von einer eigenen Regelung abgesehen und ihren Mitgliedstaaten stattdessen empfohlen, das Protokoll von 2003 zum Supplementary Fund zu ratifizieren⁷⁰⁹.

II. Verbesserung der internationalen Haftungsregeln

Neben der Schaffung des Fonds strebt die Kommission auch eine Verbesserung der Haftungsregeln an. Die Europäische Gemeinschaft soll nach dem Entwurf der Kommission die Anträge bei der IMO und dem IOPC Fonds vorlegen, um entsprechende Änderungen des Internationalen Ölhaftungsübereinkommens erreichen zu können. Falls eine Realisierung dieser Vorschläge auf internationaler Ebene nicht möglich sei, solle alternativ über die Schaffung eigener europäischer Haftungsregeln nachgedacht werden. Die Vorschläge der Kommission sehen wie folgt aus:

⁷⁰⁶ Compensation for Oil Pollution in Europe.

⁷⁰⁷ Der Textvorschlag der Kommission für eine Verordnung zur Errichtung des Fonds (2000/ 0326 (COD)) ist im zweiten Erika-Maßnahmen-Paket abgedruckt, KOM (2000), 802 endg., S. 77 ff.

⁷⁰⁸ KOM (2000), 802 endg., Punkt 5.1, S. 68.

⁷⁰⁹ Siehe oben, 1. Kapitel A IV, S. 54 ff.

1. Haftungssummen und Haftungsbeschränkung

Parallel zu der Erhöhung der Entschädigungssumme wird die Erhöhung der Haftungssumme erwogen⁷¹⁰. In den vorgeschlagenen Anträgen an die IMO und den IOPC Fonds ist dieser Vorschlag allerdings nicht zu finden, so dass diesbezüglich noch keine konkreten Bestrebungen der Kommission vorliegen⁷¹¹.

Einen konkreten Vorschlag macht der Entwurf der Kommission aber im Hinblick auf das Recht zur Haftungsbeschränkung. Die Kommission ist der Ansicht, dass die Voraussetzungen des Ölhaftungsübereinkommens für den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts zu hoch seien. Sie empfindet die derzeitige Regelung als ungerechtfertigt und ist der Meinung, dass den außergewöhnlichen Gefahren, die mit dem Transport von Mineralöl auf dem Seeweg verbunden sind, besser Rechnung getragen werden könne, wenn sich der Schiffseigentümer einer unbeschränkten Haftung weniger leicht entziehen könne⁷¹². Die Kommission schlägt deshalb vor, die Schwelle abzusenken und eine unbeschränkte Haftung des Schiffseigentümers mindestens ab dessen grober Fahrlässigkeit gelten zu lassen⁷¹³.

2. Haftende Personen

Auch den Kreis der potentiell haftenden Personen würde die Kommission gerne erweitert sehen. Sie geht davon aus, dass durch die direkte Einbeziehung weiterer Personen in die Haftung diese zu einem verantwortungsvolleren Handeln angehalten werden können. Das Risiko, selbst für den verursachten Schaden einstehen zu müssen, soll z.B. dazu führen, freiwillig und bewusst einwandfreie Schiffe von guter Qualität einzusetzen⁷¹⁴. Die derzeitige Situation hält nach Ansicht der Kommission zu wenig Anreize für ein solches Verhalten bereit. Nach dem ÖIHÜ werden die meisten anderen Personen außer dem Schiffseigentümer ausdrücklich von einer Haftung ausgenommen. Ein solcher Schutz unterminiert nach Ansicht der Kommission aber gerade das Bestreben nach einem verstärkten Verantwortungsbewusstsein im Seetransport⁷¹⁵. Um das Verantwortungsbewusstsein zu stärken, schlägt die Kommission deshalb vor, einige der wichtigsten Beteiligten am Öltransport mit in die Haftung einzubeziehen. Neben dem Eigentümer sollten deshalb z.B. auch der Charterer, Ausrüster und Betreiber haftbar sein⁷¹⁶.

3. Erweiterung des Ersatzes für Umweltschäden

Als dritten Punkt innerhalb der Haftungsbestimmungen kritisiert die Kommission den Umfang des Schadensersatzes im Hinblick auf den Ersatz von Umweltschä-

⁷¹⁰ Siehe die Einführung der Kommission, KOM (2000), 802 endg., Punkt 1, S. 58.

⁷¹¹ Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 5.2, S. 69.

⁷¹² KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.2, S. 64 f.

⁷¹³ KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.2, S. 65 f.

⁷¹⁴ Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.3, S. 66.

⁷¹⁵ KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.3, S. 66.

⁷¹⁶ Siehe KOM (2000), 802 endg., S. 66, 69.

den. Die Kommission betont die Problematik einer Ausweitung von Umweltschäden und schränkt ihre Forderung dementsprechend dahingehend ein, dass nur berechenbare Umweltschäden erstattet werden dürften. Nach derzeitigem Kenntnisstand seien die reinen Umweltschäden, wie der Gebrauchsverlust an der Umwelt, deshalb nicht zu ersetzen. Allerdings weist die Kommission auf eine Studie über die Bewertung von Umweltschäden hin, die zurzeit von ihr im Rahmen der Richtlinie zur Umwelthaftung durchgeführt wird. Sollten durch diese Studie neue Kenntnisse hervorgebracht werden, behält die Kommission sich vor, ihre Ansicht auch hier zu ändern⁷¹⁷.

Schon jetzt fordert die Kommission aber den Ersatz der Umweltschäden im Rahmen der Wiederherstellungskosten auszudehnen. Wenigstens die Kosten für Studien zur Bewertung der durch das Ereignis verursachten Umweltschäden sowie die Kosten für die Einbringung von Komponenten, die den zerstörten Umweltgütern gleichwertig sind, sollten nach Ansicht der Kommission ersetzt werden⁷¹⁸.

III. Notfalls Einführung eigener europäischer Haftungsregeln

Falls die internationalen Haftungsregeln nicht entsprechend der Vorstellungen der Kommission geändert werden können, denkt die Kommission über die Einführung eigener europäischer Haftungsregeln nach. Das Ölhaftungsübereinkommen schließt in seiner derzeitigen Fassung die parallele Anwendung ergänzender Haftungsregeln aus. Die einzige Möglichkeit, eigene Haftungsregeln zu erlassen, wäre daher die Kündigung der internationalen Übereinkommen⁷¹⁹.

Die Kommission hält eine Kündigung der Übereinkommen derzeit aber für kontraproduktiv. Dazu seien die Vorteile der internationalen Regelung zu groß. Würde man eine eigene europäische Haftungsregelung schaffen, müsste man gleichzeitig auf die Inanspruchnahme des IOPC Fonds verzichten, da dieser auf dem ÖIHÜ basiert. Die Folge wäre, dass die Kosten von Unfällen in Europa zukünftig nur von der europäischen Mineralölindustrie getragen werden müssten und nicht mehr auf die Ölempfänger in der ganzen Welt aufgeteilt werden könnten. Deshalb sollen Anstrengungen unternommen werden, die vorgeschlagenen Änderungen auf internationaler Ebene durchzusetzen⁷²⁰.

⁷¹⁷ KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.4, S. 67.

⁷¹⁸ KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.4, S. 67.

⁷¹⁹ Zumindest insoweit es um eine umfassende Regelung gehen soll. In einzelnen Bereichen z.B. hinsichtlich der Haftung der Ladungseigentümer wäre eine eigene europäische Regelung aber parallel zum Ölhaftungsübereinkommen möglich, da Art. III Abs. 4 ÖIHÜ nur Ansprüche gegen die dort ausdrücklich aufgeführten Personen ausschließt.

⁷²⁰ Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.5., S. 67 f.; vor allem die skandinavischen Länder drängen auf eine internationale Lösung, siehe ohne Verf., Schiff & Hafen Heft 6/2001, 28.

IV. Sonstiges

Darüber hinaus schlug die Kommission im „Erika II“-Paket die Einführung strafrechtlicher Sanktionen vor. Die Mitgliedstaaten sollten zur Abschreckung ein System von Geldstrafen entwickeln, welches das grob fahrlässige Verhalten aller am Öltransport zur See beteiligten Personen sanktioniert⁷²¹. Die Kommission geht davon aus, dass die Entschädigungsregeln alleine nicht ausreichen, um die am Öltransport zur See beteiligten zur Anwendung der nötigen Sorgfalt zu veranlassen⁷²². Anfang 2005 beschloss das Europäische Parlament und der Rat einen Richtlinienentwurf zur Einführung von strafrechtlichen Maßnahmen⁷²³. Der Entwurf wird von einem Rahmenbeschluss begleitet⁷²⁴.

B. Überlegungen auf Internationaler Ebene

Ebenfalls als Folge des „Erika“-Unglücks hat der IOPC Fonds eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche umfassend die Angemessenheit des internationalen Entschädigungssystems überprüfen soll. Die drei wichtigsten Punkte, mit denen sich die Arbeitsgruppe befasst, sind die Angemessenheit der maximalen Entschädigungssummen, die Ausgestaltung der Haftung des Schiffseigentümers und der Umfang der Erstattung von Umweltschäden. Daneben werden noch andere Merkmale der Übereinkommen diskutiert, z.B. die Einführung einer möglichen Rangfolge der Ansprüche und die Art der Beitragserhebung durch den Fonds.

I. Erhöhung der maximalen Entschädigungssummen – Supplementary Fund

Der Prozess der Meinungsbildung in der Arbeitsgruppe ist alles andere als unproblematisch. Durch die vielen unterschiedlichen Interessen der in ihr versammelten Länder dauern Entscheidungen häufig lange und sind mitunter nur schwierig zu erreichen. Die Schwierigkeiten in der Meinungsbildung haben auch eine Rolle gespielt, als es um die Angemessenheit der maximalen Entschädigungssummen des Fonds ging. Während ein Teil der Delegierten eine Anhebung der Entschädigungsgrenzen für dringend erforderlich hielt, lehnten vor allem die ärmeren Länder jede Erhöhung strikt ab. Eine dritte Gruppe von Delegierten hielt dagegen eine weitere Erhöhung der Entschädigungssummen derzeit nicht für erforderlich, woll-

⁷²¹ Siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 5.3, S. 70.

⁷²² So Punkt 11 der Präambel des Vorschlags der Kommission für eine Verordnung über die Errichtung des COPE Fonds, siehe KOM (2000), 802 endg., S. 78.

⁷²³ Draft Directive 6408/1/05 of the European Parliament and of the Council on ship-source pollution and on the introduction of sanctions for infringements vom 17.2.2005.

⁷²⁴ Framework Decision 9810/05 to strengthen the criminal law framework for the enforcement of the law against ship-source pollution vom 21.6.2005.

te aber durch eine Revision des „tacit amendment“-Verfahrens zukünftig eine flexiblere und schnellere Anhebung der Grenzen vornehmen können⁷²⁵. Als Kompromiss einigte man sich schließlich auf die Schaffung eines neuen optionalen Fonds (Supplementary Fund), wie er bereits oben dargestellt wurde⁷²⁶.

II. Verbesserung der Haftungsregeln

Neben der Schaffung eines zusätzlichen optionalen Entschädigungsfonds wird auch über Verbesserungen der Haftungsregeln nachgedacht. Die Vorschläge der Delegierten bezogen sich vor allem auf die Anhebung der Haftungssummen, die Einbeziehung weiterer potentieller Anspruchsgegner in die Haftung und das Recht zur Haftungsbeschränkung.

1. Anhebung der Haftungssummen

Als Ausgleich für die Belastung der Mineralölindustrie durch den Supplementary Fund vertraten einige Delegierte die Auffassung, dass auf der anderen Seite eine Anhebung der Haftungssummen stehen müsste, um die Ausgewogenheit der Lastenverteilung beizubehalten⁷²⁷. Die zusätzliche Haftung sollte mit dem Supplementary Fund zusammen eine dritte Stufe bilden, die gemeinsam die Übereinkommen von 1992 ergänzen sollten⁷²⁸. Die Erhöhung der Haftungssummen sollte allerdings nur für die Staaten gelten, die auch dem Supplementary Fund beigetreten sind. Damit bestand aber die Gefahr, dass Eigentümer ihre Schiffe ausflaggen und in Staaten einflaggen, die nicht Vertragsstaat des neuen Protokolls sind, um die neuen Haftungs Vorschriften zu umgehen⁷²⁹. Dem könnte man zwar begegnen, indem man wie bei den Protokollen von 1992 die Versicherungspflicht auch auf Schiffe aus Nichtvertragsstaaten ausdehnt. Damit würde aber dem Sinn der Ergänzungsregeln widersprochen werden, da die Nichtvertragsstaaten des neuen Übereinkommens sich dessen Wirkung nicht mehr entziehen könnten. Dies widerspräche dem freiwilligen Charakter des Übereinkommens und würde zu einer Diskriminierung der Nichtvertragsstaaten führen, welche die Delegierten gerade vermeiden wollten⁷³⁰. Aus diesem Zwiespalt heraus hat sich die Arbeitsgruppe dazu entschieden, eine Erhöhung der Haftungssummen nicht in den Vorschlag des

⁷²⁵ Siehe zu den verschiedenen Positionen das IOPCF Dokument 92Fund/A.6/4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 7, S. 12 ff., mit einer Zusammenfassung unter Punkt 7.1.17, S. 15. Die Dokumente können auf den Internetseiten der Fonds unter www.iopcfund.org eingesehen und bestellt werden.

⁷²⁶ Siehe oben I. Kapitel A IV, S. 54 ff.

⁷²⁷ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 7.1.14, S. 14.

⁷²⁸ Vgl. IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 7.1.11, S. 14.

⁷²⁹ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 7.1.14, S. 14.

⁷³⁰ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 7.2.6, S. 17.

Übereinkommens einzubauen, sondern diesen bewusst auf den Supplementary Fund beschränkt zu lassen⁷³¹.

2. Freiwillige Anhebung der Haftungssummen für kleinere Schiffe – STOPIA

Stattdessen wurde ein Vorschlag der Beobachter-Delegation der International Group of P&I Clubs erwogen. Die Clubs schlugen mit Unterstützung der Schiffseigentümer eine freiwillige Erhöhung der Haftungssummen für kleinere Schiffe vor⁷³². Dazu müssten sich sowohl die P&I Clubs als auch die Schiffseigentümer verpflichten, im Falle eines Unglücks die Differenz zwischen der nach dem ÖLHÜ 92 geltenden Haftungsgrenze und der freiwillig vereinbarten Grenze zu erstatten. Die Verpflichtung sollte aber nur in den Staaten gelten, die das Ergänzungsprotokoll ratifiziert haben, um einen Ausgleich zur höheren Belastung der Ladungsseite durch den Ergänzungsfonds zu schaffen. In der Folge wurde das „Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement“ (STOPIA) geschlossen, das gleichzeitig mit dem Supplementary Fund am 3.3.2005 in Kraft trat⁷³³.

STOPIA ist ein freiwilliger Vertrag zwischen den Schiffseigentümern, in dem diese sich verpflichtet, für Schäden durch alle Schiffe mit einer Bruttoreaumgehalt von 29.548 Tonnen oder weniger den Fonds unabhängig von der eigentlichen Haftung nach dem ÖIHÜ bis zu einer Höhe von 20 Mio. SZR zu entschädigen. Er gilt jedoch nur für Schiffe, die bei einem P&I Club versichert sind, der Mitglied der International Group ist und durch das Pooling Agreement der Group rückversichert ist⁷³⁴.

Alternativ haben die Clubs das „Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement“ (TOPIA)⁷³⁵, vorgeschlagen, auf dessen Grundlage die Schiffseigentümer dem Supplementary Fund 50 % seiner Entschädigungsleistungen erstatten sollten. Beide Vereinbarungen sind daran gebunden, dass die Haftungssummen der Übereinkommen nicht erhöht werden.

Wegen der Freiwilligkeit der Verträge gilt diese Lösung für viele Delegationen lediglich als Zwischenlösung⁷³⁶. Die Diskussion wird daher im Rahmen der Arbeitsgruppe fortgesetzt⁷³⁷.

⁷³¹ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 7.2.3, S. 16.

⁷³² Siehe hierzu IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 7.2.9, S. 17.

⁷³³ Die Vereinbarung ist im IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/25/2 als Annex I abgedruckt.

⁷³⁴ Siehe zum STOPIA: IOPCF Dokument vom 23.3.2005 „The March 2005 sessions of the governing bodies – In brief“, S. 2.

⁷³⁵ TOPIA ist abgedruckt im IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/25/2 Annex II.

⁷³⁶ Auch die Ölindustrie sieht STOPIA lediglich als Übergangslösung und fordert eine Revision der Übereinkommen, siehe Bennett, Mar. Risk Int., Vol. 18 (2004), 7, S. 16.

⁷³⁷ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/A.10/7 und 92Fund/WGR.3/26, Punkt 6, S. 11 ff.

3. Anhebung der Haftungssummen für Schiffe von geringer Qualität und Schiffen mit potentiell besonders gefährlicher Ladung

Darüber hinaus gibt es Überlegungen, die Haftungsgrenzen für Schiffe von schlechter Qualität und für Schiffe, die Güter transportieren, die ein besonders hohes Risiko der Verschmutzung beinhalten, anzuheben⁷³⁸. Viele Delegierte bezweifeln aber, ob sich dies in der Praxis mit einem lohnenden Aufwand umsetzen lässt und ob sich geeignete Differenzierungsmerkmale für eine Abgrenzung finden lassen⁷³⁹. Zudem waren einige Delegierte der Ansicht, dass diese Frage im Rahmen der IMO geklärt werden solle, da es sich um Probleme der Verhütung von Verschmutzung und damit des öffentlichen Rechts handele⁷⁴⁰.

4. Einbeziehung weiterer Parteien in die Haftung

Ein weiter Vorschlag für die Verbesserung der Haftungsregeln wurde von der italienischen Delegation vorgebracht. Sie schlug vor, auch den Ladungseigentümer und möglicherweise den Charterer in die Haftung mit einzubeziehen⁷⁴¹. Auf diesem Wege sollte der „polluter pays“-Regel Rechnung getragen und Ladungseigentümer und Charterer über die unmittelbare Haftung zu einem verantwortungsvollen Handeln bewegt werden. Der ursprünglich auf die zusätzliche Haftung des Ladungseigentümers bezogene Vorschlag⁷⁴² empfahl, zur eindeutigen Identifizierung an der durch das Konnossement zum Ausdruck gebrachten Eigentumslage anzuknüpfen. Die Haftung sollte von einer zusätzlichen Pflichtversicherung begleitet sein⁷⁴³. Der Vorschlag konnte jedoch in der Arbeitsgruppe keine Mehrheit finden⁷⁴⁴ und wird nicht weiter verfolgt⁷⁴⁵.

5. Das Haftungsbeschränkungsrecht des Eigentümers

Ferner wurde vor allem auf Vorschlag der französischen Delegation über das Haftungsbeschränkungsrecht des Schiffseigentümers diskutiert. Die französische Delegation kritisierte, dass die derzeitigen hohen Hürden für die Durchbrechung des Haftungsbeschränkungsrechts den Schiffseigentümer nicht dazu anhalten würden, in besonderem Maße auf die Sicherheit seines Schiffes zu achten⁷⁴⁶. Müsste er da-

⁷³⁸ So der Vorschlag der französischen Delegation, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 9.3, S. 26 f.

⁷³⁹ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 9.3.3, S. 26.

⁷⁴⁰ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 9.3.2, S. 26 und 9.3.5, S. 27.

⁷⁴¹ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/19/11, Punkt 3.2, S. 2 f. und 92Fund/WGR.3/22/4, Punkt 3, S. 2.

⁷⁴² Siehe IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/5/9, S. 2.

⁷⁴³ IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/22/4, Punkt 3.4-6, S. 2.

⁷⁴⁴ IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/25/1, Punkt 4.3.2, S. 4.

⁷⁴⁵ IOPCF Dokument 92Fund/A.10/7 und 92Fund/WGR.3/26, Punkt 16.4, S. 19.

⁷⁴⁶ Zu dem Vorschlag Frankreichs siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 9.1.4-5, S. 24.

gegen schon bei geringeren Verschuldensvoraussetzungen unbeschränkt haften, könnte dies dazu beitragen, den Eigentümer in stärkerem Maße zu besonderer Sorgfalt zu bewegen.

Der Vorschlag konnte in der Arbeitsgruppe ebenfalls keine ausreichende Unterstützung finden. Die Delegierten erinnerten an den Grund der Erschwerung der Haftungsdurchbrechung in den Protokollen von 1992. Im Gegenzug für die Erhöhung der Haftungssummen setzte man gegenüber dem ÖIHÜ 69 die Hürden für die Durchbrechung der Haftung entsprechend höher. Im Übrigen drückten einige Delegierte ihre Ansicht aus, dass eine leichtere Haftungsdurchbrechung oder gar eine grundsätzlich unbeschränkte Haftung des Schiffseigentümers unter normalen Umständen auch gar nicht im Interesse der Geschädigten stehe, da für Schäden oberhalb der Haftungssumme des Eigentümers in der Regel der IOPC Fonds eintritt. Damit seien die Geschädigten ausreichend gesichert und bedürften im Normalfall keiner unbeschränkten Haftung des Schiffseigentümers⁷⁴⁷.

6. Ausdehnung der Versicherungspflicht

Offenbar weitgehende Unterstützung fand jedoch ein Vorschlag, die Versicherungspflicht auf alle unter den Schiffsbegriff des ÖIHÜ fallenden Schiffe auszuweiten. Dann würde die Versicherungspflicht entgegen der bisherigen Regelung in Art. VII Abs. 1 ÖIHÜ auch für solche Schiffe gelten, die weniger als 2000 Tonnen Öl als Bulkladung befördern. Dieser Vorschlag der Arbeitsgruppe soll im Falle einer Revision der Übereinkommen berücksichtigt werden⁷⁴⁸.

III. Erweiterung der Erstattungsfähigkeit von Umweltschäden

Der dritte wichtige Punkt der aktuellen Überlegungen des IOPC Fonds ist der Umfang der Erstattungsfähigkeit von Umweltschäden. In den Sitzungen der Arbeitsgruppe haben sich in der Frage einer Änderung dieser Regel zwei Lager herausgebildet. Ein Teil der Delegierten spricht sich für eine Erweiterung der Fondspolitik im Hinblick auf die Erstattung von Umweltschäden aus, während der andere Teil einer Erweiterung ablehnend bis kritisch gegenübersteht. Im Laufe der Sitzungen wurden mehrere Vorschläge der Delegierten erörtert.

1. Einbeziehung von reinen Umweltschäden

Am weitesten ging ein Vorschlag der französischen Delegation⁷⁴⁹. Danach sei es nicht mehr zeitgemäß, den Ersatz von Umweltschäden auf Wiederherstellungsmaßnahmen zu beschränken. Wurde bisher die weitergehende Erstattung von Umweltschäden mit dem Argument abgelehnt, dass ein nicht qualifizierbarer

⁷⁴⁷ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 9.1.6-7, S. 24 f.

⁷⁴⁸ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/A.10/7 und 92Fund/WGR.3/26, Punkt 9, S. 15.

⁷⁴⁹ Siehe zum folgenden IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.2.3, S. 32.

Umweltschaden aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht kompensierbar sei, so würde dies heute angesichts des geänderten Kenntnisstandes nicht mehr zutreffen. Dies zeigten auch die geänderte rechtliche internationale und europäische Lage sowie die nationalen Gesetze einiger Staaten. Einige nationale Rechtsordnungen ließen den Ersatz von reinen Umweltschäden bereits zu. Auch die Rechtsentwicklung in Europa weise z.B. durch das Luganer Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch umweltgefährdende Tätigkeiten von 1993⁷⁵⁰ und das Weißbuch der Europäischen Kommission zur Umwelthaftung⁷⁵¹ eine Entwicklung in diese Richtung auf. Darüber hinaus würde das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen ausdrücklich das Recht von Staaten anerkennen, Schadensersatz für die Beeinträchtigung ihrer maritimen Ressourcen zu verlangen⁷⁵². Nach Ansicht der französischen Delegation sei es deshalb an der Zeit, die Beschränkung der Umweltschäden auf Wiederherstellungskosten fallen zu lassen und auch Ersatz für nicht quantifizierbare Schäden zu gewähren, deren Schadenhöhe mittels theoretischer Modelle errechnet werden könne. Hierzu schlägt die Delegation vor, das Claims Manual des IOPC Fonds entsprechend abzuändern, um einen weitergehenden Ersatz zu ermöglichen. Die Umweltschäden sollten als Verletzung gemeinschaftlichen Eigentums angesehen werden und dem Staat das Recht zugestehen, diese Verletzung einzuklagen und den Schadensersatz dafür einzubehalten⁷⁵³.

Die Mehrheit der Delegierten lehnte diesen Vorschlag aber ab. Man einigte sich darauf, über eine so weitreichende Änderung der Erstattung von Umweltschäden in einer langfristigen Perspektive nachzudenken. Vorerst solle eine mögliche Ausweitung aber im Rahmen der aktuellen Definition des „Verschmutzungsschadens“ bleiben⁷⁵⁴.

Einen anderen Weg schlug die italienische Delegation der Arbeitsgruppe vor. Danach solle der in Art. III Abs. 4 ÖIHÜ festgehaltene Ausschluss des nationalen Rechts abgemildert werden. Die nationalen Gerichte sollen die Möglichkeit erhalten, Ersatz für reine Umweltschäden zu gewähren, die zwar nicht nach den Übereinkommen, aber nach nationalem Recht erstattungsfähig seien⁷⁵⁵. Auch dieser Vorschlag konnte jedoch nicht die notwendige Unterstützung der Delegierten finden.

⁷⁵⁰ Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment.

⁷⁵¹ KOM (2000), 66 endg.

⁷⁵² Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.1.7, S. 30.

⁷⁵³ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.2.4, S. 32 f.

⁷⁵⁴ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.2.6, S. 33 und 92Fund/ A.6/ 28, Punkt 6.27-28, S. 7 f.

⁷⁵⁵ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.1.13, S. 31.

2. Erweiterung des Ersatzes für Wiederherstellungskosten – Ersatz für die Einbringung gleichwertiger Komponenten

Jenseits der Ersatzfähigkeit von reinen Umweltschäden ging es vor allem um die Frage, ob im Rahmen der Wiederherstellungskosten auch Ersatz für die Einbringung gleichwertiger Komponenten geleistet werden kann, wenn eine Wiederherstellung der Umwelt nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist. Ein Teil der Delegierten setzte sich für eine Ausweitung der Fondspolitik in dieser Hinsicht ein und verwies darauf, dass man den Ersatz der Umweltschäden im Rahmen der Übereinkommen auf eine Linie mit dem Umfang der Erstattung im Rahmen des Luganer Übereinkommens bringen könne⁷⁵⁶. Wie bei der Ausweitung der Entschädigung auf Bewertungskosten war aber auch hier die Sorge präsent, dass dies zu einer Flut von Klagen führen könnte und andere „stärker legitimierte“ Klagen dadurch nur anteilig befriedigt werden könnten⁷⁵⁷. Eine Entscheidung wurde deshalb noch nicht getroffen, die Arbeitsgruppe wird sich auch mit diesem Thema weiter auseinander setzen.

3. Bewertungskosten

Ferner wurde diskutiert, wann die Kosten für Studien zur Bewertung von Umweltschäden ersetzt werden sollen. Nach Ansicht einiger Delegierter sollte die Politik des Fonds dahingehend korrigiert werden, dass Kosten für solche Studien eingeschlossen werden sollten, wenn diese zu Wiederherstellungsmaßnahmen führen könnten⁷⁵⁸. Ein Teil der Delegierten lehnt auch eine solche Erweiterung aber ab, da sie befürchten, dass so das Ausmaß der Schäden insgesamt zu groß werden und einzelne Kläger ihren Schaden nicht mehr voll ersetzt bekommen könnten⁷⁵⁹. Dieses Problem ließe sich zwar durch eine Deckelung des Anteils dieser Schäden an den Gesamtschäden verhindern⁷⁶⁰, dennoch hat sich die Arbeitsgruppe bisher nicht für einen konkreten Vorschlag entschieden, sondern will die Überlegung weiter überprüfen⁷⁶¹.

IV. Sonstiges

Über diese Kernbereiche hinaus hat die Arbeitsgruppe noch mögliche Änderungen in einigen anderen Bereichen erörtert.

⁷⁵⁶ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, Punkt 6.36, S. 9 und IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.1.11, S. 30.

⁷⁵⁷ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.1.12, S. 31.

⁷⁵⁸ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.1.5-6, S. 29.

⁷⁵⁹ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.1.5, S. 29.

⁷⁶⁰ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.1.6., S. 30.

⁷⁶¹ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11.1.15, S. 31 und Punkt 11.2.16, S. 34.

Von Bedeutung dürften hierbei vor allem die Überlegungen über die Einführung einer Rangfolge für bestimmte Ansprüche sein⁷⁶². Die Abstufung soll verhindern, dass Klagen, die man als bevorzugt ansieht oder Kläger, die als besonders schützenswert eingestuft werden, ihre Ansprüche nicht voll erstattet bekommen, wenn es zu einer nur anteiligen Auszahlung der Ansprüche kommt. Die Delegierten hatten aber unterschiedliche Ansichten darüber, welche Ansprüche bevorzugt berücksichtigt werden sollten. Einige Delegierte machten deutlich, dass die Ansprüche von Privatpersonen gegenüber denen eines Staates stärker schützenswert seien. Deshalb wollten sie Personenschäden und Schäden Privater bevorzugt ersetzen. Man hatte hier z.B. das Bild eines Fischers, Hoteliers oder Gastronomiebetreibers im Auge, der auf den Ersatz seines Einkommensausfalls existenziell angewiesen ist. Die Sicherung seiner Lebensgrundlage sollte unter keinen Umständen darunter leiden, dass auf der anderen Seite z.B. ein Staat den Ersatz von Aufräumarbeiten verlangt. Andere Delegationen verweigerten sich aber einer Regelung in dieser Richtung, da sie nicht akzeptieren wollten, dass Klagen der öffentlichen Hand die geringste Priorität hätten. Die Arbeitsgruppe entschied sich deshalb, die Frage später wieder aufzugreifen, wenn konkrete Vorschläge vorgelegt würden.

Parallel zu den Überlegungen, die Haftung für Schiffe von geringerer Qualität zu erhöhen, wurde erörtert, ob man die Beiträge der Ölempfänger an den Fonds nach der Qualität der Schiffe gewichten könnte, in denen das Öl transportiert wurde⁷⁶³. Dadurch sollte eine Privilegierung von Schiffen mit guter Qualität und eine stärkere Belastung von Schiffen geringerer Qualität erreicht werden. Die Arbeitsgruppe hat auch hier entschieden, diese Überlegungen weiter zu behandeln, wenn konkrete Vorschläge dazu vorgebracht werden.

Schließlich wird auch über eine großzügigere Erstattung von Fixkosten nachgedacht, um den Vertragsstaaten einen Anreiz zu geben, trotz möglicherweise hoher Kosten einen entsprechenden Apparat bereitzuhalten, mit dem sie effektiv und schnell auf ein Ereignis reagieren und so das Ausmaß der Schäden möglichst gering halten können⁷⁶⁴.

C. Zusammenfassung zu Kapitel 4

Die durch den „Erika“-Unfall ausgelöste Diskussion auf europäischer und internationaler Ebene lässt sich wie folgt zusammenfassen: In ihrem „Erika II“-Maßnahmenpaket schlägt die Europäische Kommission neben der Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds die Verbesserung der internationalen Haftungsvorschriften vor. Kern der Vorschläge sind vier Maßnahmen. Erstens spricht sich die Kommission für eine Erhöhung der Haftungssummen aus. Zweitens sollen die Anforderungen für den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts des

⁷⁶² Siehe hierzu IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 22, S. 46.

⁷⁶³ Siehe hierzu IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 21.1, S. 44.

⁷⁶⁴ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 15, S. 39 ff.

Schiffseigners herabgesetzt werden, so dass dieser bereits bei grober Fahrlässigkeit einer unbeschränkten Haftung ausgesetzt wäre. Als dritten Punkt schlägt die Kommission vor, die strenge Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer zu lockern und neben diesem auch andere wichtige Beteiligte, z.B. Ausrüster, Charterer und Betreiber in die Haftung mit einzubeziehen. Schließlich hält die Kommission eine moderate Ausweitung der ersatzfähigen Umweltschäden für angebracht und spricht sich für die großzügigere Erstattung von Bewertungskosten und den Ersatz von Kosten für die Einbringung gleichwertiger Komponenten aus. Sollten eine Verbesserung des Haftungssystems auf internationaler Ebene nicht erreicht werden können, hält die Kommission die Einführung eigener europäischer Haftungsregelungen für denkbar.

Um ein Ausscheren Europas aus dem internationalen Haftungs- und Entschädigungssystem zu vermeiden, sind auch auf internationaler Ebene Überlegungen zu einer Verbesserung des internationalen Systems aufgegriffen worden. Hierzu wurde vom IOPC Fonds eine Arbeitsgruppe zur Überprüfung der aktuellen Regelungen eingesetzt. Als erste Folge wurde im Mai 2003 ein Protokoll zur Errichtung eines zusätzlichen, für die Vertragsstaaten optionalen, Entschädigungsfonds beschlossen. Das Protokoll trat am 3.3.2005 in Kraft⁷⁶⁵. Parallel trat eine freiwillige Vereinbarung der P&I Clubs und Schiffseigentümer (STOPIA) in Kraft, die sich verpflichteten, für Schäden von kleineren Tankern unabhängig von der eigentlich geltenden Haftungsgrenze des ÖIHÜ bis zu einer Höhe von 20 Mio. SZR einzustehen. Neben diesen inzwischen beschlossenen Maßnahmen, hat sich die Arbeitsgruppe mit einer möglichen Erweiterung des Ersatzes von Umweltschäden auseinander gesetzt. Die Arbeitsgruppe hat der Versammlung vorgeschlagen, über eine Erweiterung der Politik des Fonds nachzudenken, die den Begriff der Wiederherstellungskosten weiter fassen und unter anderem Bewertungskosten in einem großzügigeren Maße als bisher einschließen könnte. Die Erweiterung solle aber im Rahmen der bisherigen Definition des „Verschmutzungsschadens“ bleiben. Ferner gab es eine Vielzahl weiterer Vorschläge und Überlegungen. Noch nicht entschieden ist insbesondere, wie mit einer möglichen höheren Haftung für Schiffe von geringer Qualität oder mit potentiell besonders gefährlicher Ladung, der Absenkung der Verschuldensvoraussetzungen für den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts, der Einbeziehung weiterer Haftungsgegner und der Erstattungsfähigkeit gleichwertiger Komponenten verfahren werden soll.

Als Folge des Tätigwerdens auf internationaler Ebene hat die Kommission von einer schnellen Umsetzung ihrer Vorschläge abgesehen. Zunächst soll den Überlegungen auf internationaler Ebene Vorrang gegeben werden. Zweifelhaft scheint aber, ob die erwogenen Änderungen des internationalen Haftungssystems ausreichen, um die Forderungen der Kommission zu erfüllen. Zwar hält die Kommission die Schaffung eigener europäischer Haftungsregelungen derzeit wegen ihrer nachteiligen Wirkungen für die europäische Mineralölindustrie für nicht empfehlenswert, dennoch hat sie nach dem Unfall der „Prestige“ im November 2002 erneut deutlich gemacht, dass sie zu einem Handeln auf europäischer Ebene bereit

⁷⁶⁵ Siehe hierzu oben I. Kapitel A IV, S. 54 ff.

ist, wenn international in naher Zukunft keine ausreichenden Verbesserungen des Haftungssystems erreicht werden können⁷⁶⁶.

⁷⁶⁶ Siehe EU, Directorate-General for Energy and Transport, Newsletter v. 21.11.02, "The Prestige accident: what is the European Commission doing about it?", S. 8. Das Dokument ist im Internet unter http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/newsletter/nlSEPrestige-2002-11-20_en.html#ACCIDENT1 erhältlich.

5. Kapitel. Überlegungen de lege ferenda – die Ausgestaltung des zukünftigen Systems

A. Ausgangslage

Nachdem das derzeitige internationale System für Entschädigungen bei Tanker- und anderen Gefahrgutunfällen dargestellt und kritisch betrachtet, das amerikanische System für Ölverschmutzungsschäden als Vergleichsregelung umrissen und die aktuelle Änderungsdiskussion skizziert wurde, folgen in diesem Kapitel einige Überlegungen darüber, wie das Entschädigungssystem für Tanker- und Gefahrgutunfälle in der Zukunft aussehen könnte und sollte. Die Anforderungen an ein solches System wurden im Laufe der Arbeit bereits angesprochen⁷⁶⁷.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist das derzeitige internationale Haftungs- und Entschädigungsregime. Darüber hinaus wird untersucht, ob sich Alternativen für einen effektiveren Schadensausgleich anbieten. In Frage kommen diese vor allem auf zwei Ebenen. Zum einen stellt sich hinsichtlich des Grundsystems die Frage, ob sich zu einem zweistufigen Ausgleich über eine primäre Haftung in Kombination mit der Absicherung durch einen Fonds eine zweckmäßigere Alternative bietet. In Frage käme die Reduzierung des Systems auf einen einstufigen Ausgleich, z.B. ausschließlich durch einen Fonds oder eine alleinige Haftung, oder die Erweiterung des Systems durch die Einführung einer zusätzlichen Entschädigungskomponente auf einer dritten Stufe. Auf der anderen Seite muss in die Überlegungen mit einbezogen werden, ob ein Kompensationssystem mit den gewünschten Inhalten tatsächlich auf internationaler Ebene durchgesetzt werden kann. Sollten Zweifel daran bestehen, müsste überlegt werden, ob sich als Alternative die Schaffung eines eigenständigen Haftungsregimes auf europäischer Ebene anbietet oder zu Gunsten der internationalen Wirkung des Regimes entsprechende inhaltliche Einschränkungen hingenommen werden sollten.

B. Grundsätzliche Systemüberlegungen

Zunächst wird betrachtet, welches Grundsystem dem Entschädigungsregime zu Grunde liegen soll. Soll es bei dem bisherigen zweistufigen Ausgleich und damit der Kombination aus individuellem und kollektivem Schadensausgleich bleiben?

⁷⁶⁷ Siehe oben 2. Kapitel.

Als Alternative könnte ein Schadensausgleich auch nur auf einer der beiden Stufen vorgenommen werden. Dies könnte z.B. ausschließlich durch einen Fonds oder alleine durch eine umfassende und möglicherweise unbeschränkte Haftung geschehen. Andererseits wäre es auch denkbar, eine oder mehrere zusätzliche Stufen in das bestehende Grundsystem einzubauen, z.B. durch einen zusätzlichen freiwilligen oder regionalen Fonds als dritte Stufe oder mittels einer Auffangentschädigung durch einen oder mehrere Staaten.

I. Einstufiger oder mehrstufiger Schadensausgleich

Betrachten wir zunächst die Möglichkeit, den Schadensausgleich auf einer einzelnen Stufe vorzunehmen. Hierzu werden im Folgenden zwei Möglichkeiten betrachtet. Zum einen der individuelle Schadensausgleich über eine Haftung und zweitens der kollektive Schadensausgleich z.B. durch einen Fonds.

1. Ausschließlich individueller Schadensausgleich mittels Haftung?

Zunächst erscheint es naheliegend, den Schaden durch die Haftung des Verursachers zu ersetzen. Der Überlegung liegt der Gedanke des Verursacherprinzips („polluter pays“-rule) zu Grunde, nach dem der Schadensverursacher für die von ihm verursachten Schäden einzustehen hat⁷⁶⁸. Dadurch würde insbesondere die Präventivwirkung der Haftung unmittelbar zum Tragen kommen. Allerdings erscheint es fraglich, ob alleine durch eine Haftung ein vollständiger Schadensausgleich gewährleistet werden kann. Ohne eine Pflichtversicherung, wie die Überkommen sie bereits an die Haftung knüpfen, wäre dies immer von der Leistungsfähigkeit des Schädigers abhängig und damit häufig problematisch⁷⁶⁹. Knüpft man die Haftung hingegen an eine Haftpflichtversicherung, wäre die Durchsetzbarkeit der Ansprüche insoweit gesichert – allerdings auch nur insoweit. Die Verlässlichkeit der Durchsetzung hängt dann von der Eintrittspflicht der Versicherung und mithin von der Höhe der Deckung im Schadensfälle ab. Um den eingangs aufgestellten Anforderungen gerecht zu werden, müsste die Haftung und deren Absicherung durch die Versicherung oder eine ähnliche Sicherheit damit idealerweise unbegrenzt sein. Ob sich eine derartige Versicherung in der Praxis etablieren könnte, scheint aber unklar. Zudem wäre fraglich, ob dies zu wirtschaftlich tragbaren Prämien geschehen könnte.

Entscheidend dürfte indes sein, dass eine alleinige Haftung nicht in der gleichen Breite für einen Schadensausgleich sorgen könnte, wie das derzeitige kombinierte System. Es bestünde die Gefahr, dass sich Lücken im Schadensersatz öffnen, die im aktuellen System durch den Fonds ausgeglichen werden. Blicke es bei

⁷⁶⁸ Zum Verursacherprinzip siehe z.B. Boyle, in: *International Responsibility for Environmental Harm*, S. 363 ff.; McLoughlin/ Bellinger, S. 145 ff.

⁷⁶⁹ Diese Problematik wird noch dadurch verstärkt, dass sich in dieser Konstellation die Minimierung der eigenen Haftung, z.B. durch die Flucht in eine Ein-Schiff-Gesellschaft besonders anbietet.

der bisherigen Ausgestaltung der Haftung, so wären z.B. Schäden aus Naturkatastrophen oder von Dritten verursachte Schäden von der Haftung ausgenommen⁷⁷⁰. Bisher übernimmt der Fonds den Ausgleich dieser Schäden⁷⁷¹. Um hier keinen Schutz unter dem bisherigen Niveau anzubieten, müsste die Haftung und entsprechend die Versicherung auf diese Fälle ausgedehnt werden. Ob dies in der Praxis der Versicherungsseite gegenüber durchzusetzen ist, ist zumindest zweifelhaft.

Gänzlich schutzlos wären die Geschädigten ferner, wenn Schäden von einem Schiff verursacht würden, das entgegen den Vorschriften ohne die erforderliche Versicherung unterwegs wäre. Bisher tritt in diesen Fällen ebenfalls der Fonds ein. Eine reine Haftungsregelung könnte hier keinen Schutz bieten.

Eine alleinige Haftung würde damit weder der Höhe noch ihrem Umfang nach zu einem zufriedenstellenden Schadensausgleich führen können. Ein rein individueller Schadensausgleich ist deshalb nicht zu empfehlen.

2. Ausschließlich kollektiver Schadensausgleich z.B. durch einen Fonds?

Als Alternative zum individuellen Schadensausgleich käme ein ausschließlich kollektiver Schadensausgleich z.B. durch einen Fonds⁷⁷² in Betracht. Im Gegensatz zu der Haftung würden bei einem Fondsmodell weder Probleme mit dem Umfang des möglichen Ersatzes noch Schwierigkeiten hinsichtlich der Breite der erfassten Fälle auftreten.

Allerdings begegnen auch einer reinen Fondslösung Bedenken. Zunächst müsste der Fonds, um zügig reagieren zu können, zumindest einen Grundstock an liquiden oder leicht liquidierbaren Mitteln dauerhaft bereithalten. Die Finanzierung müsste daher überwiegend im „pre-event-Verfahren“⁷⁷³ stattfinden. Die Folgen wären Vorauszahlungen durch die Beitragsleistenden. Hieraus würde eine hohe und aus wirtschaftlicher Sicht nachteilige Kapitalbindung folgen. Zudem würde der Fonds mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand belastet, da jeder Unfall über den Fonds abgewickelt werden müsste. Das entscheidende Argument gegen ein rein kollektives Entschädigungssystem dürfte aber in einem andern Punkt liegen. Geht man davon aus, dass durch umsichtiges und sorgfältiges Handeln die Wahrscheinlichkeit von Tankerunfällen und deren Auswirkungen eingeschränkt werden kann, und geht man ferner davon aus, dass die individuelle Verantwortung einen verhaltenssteuernden Einfluss ausüben kann, bedeutete ein kollektives Ent-

⁷⁷⁰ Siehe Art. III Abs. 2 lit. a und b ÖIHÜ.

⁷⁷¹ Vgl. Art. 4 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 ÖIFÜ.

⁷⁷² Eine andere Möglichkeit für einen kollektiven Schadensausgleich wäre eine Art „Unfallversicherung“, die sämtliche Ansprüche der erfassten Ereignisse umfasst. Strukturell wäre eine solche Versicherung dem Fondsmodell aber sehr ähnlich, weshalb auf eine gesonderte Darstellung verzichtet werden soll.

⁷⁷³ Beim „pre-event“-Verfahren werden im Gegensatz zum derzeitigen „post-event“-Verfahren des IOPC Fonds die Beiträge nicht erst nach Eintritt eines Ereignisses erhoben, sondern müssen bereits vorab in den Fonds eingezahlt werden. Dieses Verfahren liegt z.B. dem OSLT Fund im Rahmen des OPA zu Grunde.

schädigungssystem einen Verzicht auf eine Verhaltenssteuerung und damit einen Verzicht auf die Möglichkeit der Risikosenkung. Ein kollektives Entschädigungssystem schwächte damit den Präventionsgedanken der individuellen Verantwortlichkeit.

Auch die Beschränkung des Entschädigungssystems auf ein rein kollektives System ist nicht zu empfehlen.

3. Ergebnis: Kombination von individuellem und kollektiven Schadensausgleich

Im Ergebnis können weder eine ausschließliche Haftung noch ein rein kollektives Entschädigungssystem überzeugen. Auch das neue Entschädigungssystem sollte daher beide Elemente beinhalten. Wie genau diese Elemente ausgestaltet sein sollen, in welchem Verhältnis sie zu einander stehen und ob das bisher zweistufige System durch eine dritte oder gar vierte Stufe ergänzt werden soll, wird unten ausführlich untersucht.

II. Potentielle Lastenträger

Als weitere grundlegende Systemüberlegung stellt sich die Frage, welche Personen die Lasten des Schadensausgleichs tragen müssen. Wie bereits angesprochen, sollten dies in erster Linie die Verursacher der Schäden sein. Neben den unmittelbaren Verursachern sind wegen der besonderen Risiken des Transportes von Öl und anderen gefährlichen Stoffen aber auch die Personen mit einzubeziehen, die den Schaden zwar nicht unmittelbar verursacht haben, durch ihr Interesse oder Engagement am Transport das Risiko der Schäden jedoch zumindest mittelbar mit gesetzt haben. Dazu gehört vor allem die Mineralölindustrie, die letztlich der Veranlasser der Transporte ist.

Weiter gibt es noch eine Vielzahl von Personen und Unternehmen, die für den Transport oder die Betriebsfähigkeit des Schiffes von Bedeutung sind. In diese Gruppe fallen z.B. Lotsen und Klassifikationsgesellschaften. Auch für diese muss untersucht werden, ob sie beispielsweise für die fehlerhafte Klassifizierung von Schiffen, wie im Fall der „Erika“, haftbar gemacht werden sollte.

1. Schifffahrtsseite

Auf der Seite der Schifffahrt wird bisher nur der Schiffseigentümer direkt in den Schadensausgleich einbezogen. Er trägt nach außen die Last der Haftung und kann sich allenfalls im Wege des Regresses an andere Beteiligte richten. Der Grund für die Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer wurde bereits erwähnt: Er ist in der Regel in das Schiffsregister eingetragen und dadurch relativ schnell und unkompliziert zu ermitteln. Der Geschädigte erlangt so einen einfachen und sicheren Zugriff auf seinen Anspruchsgegner. Im Gegenzug dazu wurden andere auf Schifffahrtsseite Beteiligte, wie etwa der Charterer oder der Betreiber von der Haftung ausgenommen. Gleichzeitig wurden die Einzahlungen in den Fonds auf

die Ladungsbeteiligten beschränkt, so dass auf Seiten der Schifffahrt neben dem Schiffseigentümer keine weiteren Personen in den unmittelbaren Schadensausgleich mit einbezogen sind.

Es ist aber fraglich, ob diese Beschränkung der Verantwortung auf den Schiffseigentümer gerechtfertigt ist. Es erscheint problematisch, Charterer und Betreiber von ihrer Verantwortung auszunehmen, obwohl sie häufig einen näheren Kontakt zum Betrieb des Schiffes und zu den Schadensursachen haben als der Schiffseigentümer. Wird z.B. ein Schiff im Wege der Bareboat-Charter von dem Eigentümer an einen Zweiten verchartert, der das Schiff wiederum durch eine Zeitcharter einem Dritten überlässt, hat der Eigentümer nur noch geringe Einflussmöglichkeiten auf den Betrieb des Schiffes. Auf der anderen Seite mangelt es für die Charterer wegen ihrer praktischen Haftungsfreistellung an Anreizen, um mit besonderer Sorgfalt zu handeln. Gäbe es die Möglichkeit, unter Wahrung der Interessen der Geschädigten einen schnellen und sicheren Entschädigungsweg zu finden, bei dem auch die näher am Betrieb des Schiffes agierenden Charterer und Betreiber in die Verantwortung mit einbezogen werden könnten, ließen sich für die Geschädigten möglicherweise zusätzliche Anspruchsgegner schaffen. Gleichzeitig könnte der Präventiveffekt verhaltenssteuernd auf die gesamte Schifffahrtsseite wirken.

Führt man sich vor Augen, dass ca. 60-95 % der Tankerunfälle durch menschliches Versagen verursacht werden⁷⁷⁴, könnte sich gerade aus Präventionsgründen auch anbieten, die für das Versagen verantwortlichen Personen zur Verantwortung zu ziehen. Das öffnet den Raum für Überlegungen, auch den Kapitän und die Schiffsbesatzung in die Haftungs- bzw. Entschädigungsregeln einzubeziehen.

Möglichkeiten für die Einbeziehung weiterer Verantwortlicher auf der Schifffahrtsseite gäbe es zum einen durch eine Erweiterung des Kreises der haftenden Personen. Darüber hinaus könnten diese Personen aber auch in den Kreis der Beitragszahler für den Fonds einbezogen werden.

2. Ladungsseite

Auch für die Ladungsseite gelten diese Überlegungen. Bisher ist die Verantwortlichkeit der Ladungsinteressierten auf die Beiträge der Ölempfänger an den IOPC Fonds beschränkt. Hier bieten sich Überlegungen in zwei Richtungen an: Analog zur Ausweitung der verantwortlichen Personen auf der Schifffahrtsseite käme die Erweiterung des Kreises der beitragspflichtigen Personen in Betracht. Neben den Empfängern des Öls könnten z.B. auch die Absender bzw. die Eigentümer des Öls zu Beitragszahlungen herangezogen werden. Ferner scheint es aufgrund des Präventionsgedankens ebenfalls sinnvoll, über eine Einbeziehung der Ladungsinteressierten in die Haftung nachzudenken.

⁷⁷⁴ Die Angaben schwanken je nach Studie in dieser Größenordnung, siehe Kim, Marine Policy 26 (2002), 197 (200); Gold, Marine Pollution, S. 256, Abb. 23.

3. Sonstige

Neben der Schifffahrts- und Ladungsseite sind indirekt weitere Personen und Unternehmen am Transport von Öl und anderen gefährlichen Stoffen beteiligt. Im Blickpunkt stehen vor allem Klassifikationsgesellschaften, aber auch Lotsen oder Berger, wenn durch deren Verhalten ein Schaden mitverursacht wurde. Bisher ist die Haftung dieser Personen von den Übereinkommen teils ausgeschlossen, teils dem nationalen Recht überlassen⁷⁷⁵. Es könnte sich anbieten, auch deren Haftung ausdrücklich in die Übereinkommen einzubeziehen.

Allerdings vermag ein Blick auf den Hintergrund der jeweiligen Haftung dies nicht zu bestätigen. Während Schifffahrt und Ladungsinteressierte unmittelbar am Transport selbst interessiert sind, sind Klassifikationsgesellschaften, Reparaturbetriebe, Lotsen und Berger dies nicht. Nicht der jeweilige Transport, sondern die einzelne von ihnen erbrachte Dienstleistung ist für sie maßgebend. Damit haben sie kein allgemeines Interesse an dem Transport. Eine Gefährdungshaftung aufgrund des durch den Transport allgemein gesetzten Risikos wird man deshalb nicht statuieren können. In Frage käme lediglich eine Verschuldenshaftung, z.B. für Fehler bei der Klassifizierung. Der Grund für die Haftung läge dann aber nicht in dem generell durch den Transport gesetzten Risiko, sondern in einem Fehlverhalten im Rahmen der einzelnen Leistung. Darin verwirklicht sich aber ein besonderes Risiko, das von dem allgemeinen Transportrisiko zu unterscheiden ist. Beide Haftungsgründe sind mithin so unterschiedlich, dass eine gemeinsame Handhabung nicht sinnvoll wäre. Stattdessen erscheint es zweckmäßiger, eine Haftung sonstiger Parteien durch ergänzende internationale Regelungen zu statuieren oder die Regelung dieser Frage den nationalen Rechten zu überlassen.

C. Einzelüberlegungen – die Eckpfeiler des Systems

I. Haftung

Als erstes Ergebnis lässt sich aus dem oben Gesagten festhalten, dass eine Haftungskomponente für ein adäquates Entschädigungssystem unerlässlich ist. Im Folgenden wird daher untersucht, welche zentralen Elemente der Haftung zu Grunde liegen sollten.

1. Gefährdungs- oder Verschuldenshaftung?

Für das Grundkonzept der Haftung ist zunächst eine Entscheidung zwischen einer Gefährdungs- oder Verschuldenshaftung zu treffen. Soll der Verantwortliche nur haften, wenn ihn ein entsprechender Verschuldensvorwurf trifft, oder soll er unab-

⁷⁷⁵ Siehe oben 1. Kapitel AII 5 a und b, S. 20 ff.; Art. III Abs. 4 lit. b und d schließen z.B. die Haftung von Lotsen und Bergern, sowohl auf Grund der Übereinkommen, als auch auf anderer Grundlage aus. Die Haftung von Klassifikationsgesellschaften indes ist vom ÖIHÜ nicht ausgeschlossen und kann deshalb national geregelt werden.

hängig von einem Verschulden für den durch ein bestimmtes Ereignis verursachten Schaden eintreten?

Diese Frage wurde bereits bei den diplomatischen Konferenzen zur Entwicklung des Haftungsübereinkommens von 1969 diskutiert⁷⁷⁶. Damals entschieden sich die Vertragsstaaten für eine Kombination beider Konzepte. Die Grundlage für die Haftung sollte eine verschuldensunabhängige Haftung, d.h. eine Gefährdungshaftung sein, die ihre Begründung in den größeren Risiken des Transportes von Öl gegenüber dem Transport von anderen Stoffen hatte. Als Gegenleistung für die Gefährdungshaftung sollte der Haftende das Recht haben, seine Haftung auf einen bestimmten Betrag zu begrenzen. Die Haftung konnte sich aber in eine unbeschränkte Haftung wandeln, wenn der Haftende durch ein besonderes Verschulden sein Recht zur Haftungsbeschränkung verlor.

Während Ende der sechziger Jahre im Allgemeinen noch der Grundsatz der Verschuldenshaftung vorherrschte⁷⁷⁷, ist inzwischen in besonderen Gefahrenbereichen die Gefährdungshaftung weithin gängig und akzeptiert⁷⁷⁸. Gerade für den Bereich der Ölschäden hat sich das System der Gefährdungshaftung über die letzten Jahrzehnte bewährt. Inzwischen geht man allgemein davon aus, dass die besondere Gefahr, die durch den Transport von Öl und anderen gefährlichen und schädlichen Stoffen entsteht, bereits eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung begründet⁷⁷⁹.

Als weiteres Argument für eine Gefährdungshaftung wird häufig deren gegenüber der Verschuldenshaftung erhöhte Präventionswirkung angeführt⁷⁸⁰. Die stets drohende Haftung soll einen Anreiz schaffen, Risiken zu vermeiden und zu reduzieren. Diese Begründung ist jedoch in der haftungsrechtlichen Literatur umstritten. Kritiker führen an, dass die Aufteilung der Schadenskosten auf sämtliche Schädiger im Gegenteil auf den Einzelnen eine geringere Verhaltenssteuerung ausüben könne⁷⁸¹. Schließlich haftet er für alle Schäden, die im Zusammenhang mit der Gefährdungshaftung unterliegenden Tätigkeit entstehen. Er hat keine Möglichkeit, durch die Einhaltung eines bestimmten Sorgfaltsmaßstabes die

⁷⁷⁶ Die Entscheidung zwischen Gefährdungs- und Verschuldenshaftung war heftig umstritten. Die deutsche Delegation war einer der starken Befürworter der Gefährdungshaftung, siehe Denkschrift zum ÖIHÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 60 f.; Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (226 ff.).

⁷⁷⁷ Vgl. Klumb, S. 161.

⁷⁷⁸ Im Bereich des Haftungsrechts für Verschmutzungsschäden scheint die Gefährdungshaftung inzwischen sogar weitgehend die Regel zu sein, siehe Gauci, *RECIEL* 1999, 29 (30). Dies entspricht auch der Einschätzung der EU Kommission in ihrem Weißbuch zur Umwelthaftung, KOM (2000), 66 endg., S. 18. Das deutsche Recht enthält Gefährdungshaftungsregeln z.B. im AtomG (§ 25 ff.), LuftVG (§ 33), ArzneimittelG (§ 84), ProdHaftG (§ 1), StVG (§ 7), WHG (§ 22), UmweltHG (§§ 1, 2).

⁷⁷⁹ Siehe z.B. die EU Kommission in ihrem Weißbuch zur Umwelthaftung, KOM (2000), 66 endg., S. 18; Wilkens, S. 184; früher auch schon Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (227); Nützel, S. 187.

⁷⁸⁰ So z.B. Schlechtriem, *SR BT Rn.* 983; Steiner, S. 135; auch Arzt/ Jürgens, *KJ* 1993, 146 (147), Fn. 8; weitere Nw. bei Schlobach, S. 45.

⁷⁸¹ So Deutsch/ Ahrens, S. 162 f.; Deutsch, S. 406; weitere Nw. bei Adams, S. 10 f. Fn. 33.

Transferierung von Schadenskosten auf ihn zu verhindern⁷⁸². Zahlreiche ökonomische Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass sowohl die Gefährdungs- als auch die Verschuldenshaftung geeignet ist, eine Verhaltenssteuerung zu bewirken⁷⁸³. Allerdings knüpfen beide Haftungsmodelle an unterschiedliche Punkte an. Bei der Verschuldenshaftung bezweckt die Abschreckungswirkung, den Verursacher von einem konkreten sorgfaltswidrigen Verhalten abzuhalten. Demgegenüber hat sie bei der Gefährdungshaftung die Aufgabe, bereits im Vorfeld von unmittelbaren Gefährdungen dafür zu sorgen, dass der Erschaffer eines abstrakten Risikos für Dritte alle ihm möglichen Vorkehrungen trifft, um zu verhindern, dass sich die allgemein gesetzte Gefahr in einem konkreten Schadensfall verwirklichen kann⁷⁸⁴. Beide Ansätze entfalten also eine präventive Wirkung, die sich von den Auswirkungen her ähnlich sind⁷⁸⁵. Der Präventionsgedanke alleine vermag eine Entscheidung daher nicht zu begründen.

Anders als die Verschuldenshaftung schafft die Gefährdungshaftung zudem aber einen Anreiz, den technischen Standard in dem jeweiligen Tätigkeitsbereich zu verbessern. Grund ist, dass sich durch eine Verbesserung des technischen Standards die Zahl der Schäden und hierdurch letztlich die Schadenskosten insgesamt verringern lassen⁷⁸⁶.

In den hier betrachteten Fällen liegt der Hauptvorteil der Gefährdungshaftung jedoch in der Vermeidung von langwierigen Verfahren. In der Praxis ist die größte Hürde derartiger Prozesse häufig, das Verschulden der haftenden Partei zu klären⁷⁸⁷. Für den Geschädigten bedeutet es regelmäßig große Schwierigkeiten, das gegnerische Verschulden nachzuweisen. Aber auch eine Beweislastumkehr würde die aufwendige Klärung der Verschuldensfrage in einem Verfahren nicht ändern. Durch eine Verschuldenshaftung wäre der Geschädigte dem Risiko einer lange dauernden Beweisführung mit unsicherem Ausgang ausgesetzt. Um den Geschädigten dadurch de facto nicht schutzlos zu stellen, ist der Verzicht auf das Verschuldenserfordernis und damit eine Gefährdungshaftung erforderlich⁷⁸⁸. Besonders Gewicht erhält diese Argumentation schließlich, wenn man an die überragende Bedeutung einer zügigen Kompensation vor allem in Hinblick auf Einkommensverluste von Geschädigten denkt⁷⁸⁹.

Die Haftungskomponente des neuen Entschädigungssystems sollte deshalb von einer verschuldensunabhängigen Verursacherhaftung, d.h. einer Gefährdungshaftung, ausgehen.

⁷⁸² Siehe Schlobach, S. 376.

⁷⁸³ So insbesondere die Studie von Adams, S. 266; siehe auch Kötz/ Wagner, Rn. 343 ff.

⁷⁸⁴ Baudisch, S. 192.

⁷⁸⁵ Siehe Blaschczok, S. 11, 317, 342.

⁷⁸⁶ Siehe Schlobach, S. 378.

⁷⁸⁷ Im Fall der Amoco Cadiz hat es z.B. alleine sechs Jahre gedauert, bis die Schuldfrage geklärt war, siehe Ganten, VersR 1989, 329 (331).

⁷⁸⁸ So auch die EU Kommission in ihrem Weißbuch zur Umwelthaftung, KOM (2000), 66 endg., S. 18; auch Wilkens, S. 185.

⁷⁸⁹ Siehe oben 2. Kapitel D, S. 83.

2. Haftende Personen

Weiter ist zu betrachten, wer für die Schäden einstehen soll. Aufgrund der Strukturen im Seeschiffsverkehr ist in der Regel eine Mehrzahl von Personen in mehr oder weniger durchschaubaren Konstellationen an den Transporten beteiligt. Die wenigsten Öltransporte werden heutzutage noch in Schiffen vorgenommen, welche Eigentum der Ölgesellschaften selbst sind. In der Regel chartern die Ölkonzerne Schiffe, die dann häufig als Ein-Schiff-Gesellschaften operieren⁷⁹⁰. Wer ist also der richtige Haftungsgegner, wenn eine Ölverschmutzung durch ein Schiff verursacht wurde, das einem griechischen Eigentümer gehört, von einer englischen Gesellschaft bareboat-gechartert ist, an eine französische Ölgesellschaft weiter verchartert wurde und unter maltesischer Flagge fährt? Soll derjenige haften, der die Gefahr unmittelbar steuern konnte, also der Betreiber des Schiffes? Oder ist der Eigentümer der eigentlich Verantwortliche, da er für den Zustand seines Schiffes verantwortlich ist? Oder sollte der Verloader haften, weil er die gefährlichen Stoffe erst in den Verkehr gebracht hat? Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Haftung auf eine verantwortliche Person beschränkt werden oder die Möglichkeit bestehen sollte, mehrere Personen in Anspruch nehmen zu können. Dies ist vor allem dann interessant, wenn die Haftung mit einer Pflichtversicherung verknüpft werden soll. Die Arbeit wird diese Fragen im Folgenden untersuchen. Hierzu wird zunächst auf die Frage eingegangen, ob die Haftung kanalisiert werden soll oder mehrere Haftungsgegner nebeneinander haften sollen. Anschließend werden einige der möglichen Haftungsgegner dargestellt und betrachtet, inwieweit sich eine Haftung dieser Personen anbietet.

a. Kanalisierung der Haftung oder mehrere potentiell Haftende?

Die Frage nach dem oder den richtigen Haftungsgegnern war schon bei den Beratungen zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 diskutiert worden. Am Ende entschieden sich die Vertragsstaaten für eine Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer und schlossen darüber hinaus die Haftung anderer Parteien nach nationalem Recht weitgehend aus⁷⁹¹. Grundsätzlich kann damit nur der Eigentümer des Schiffes für Ölverschmutzungsschäden haftbar gemacht werden.

Dieses Ergebnis mag zunächst verwundern. Ist es für einen effektiven Schutz der Geschädigten nicht zweckmäßiger, möglichst viele Verantwortliche haften zu lassen, um Liquiditätsprobleme zu vermeiden und den Geschädigten so bessere Chancen hinsichtlich der Durchsetzung ihrer Schadensersatzansprüche zu schaffen? Grundsätzlich gilt auch hier die Faustformel, dass ein Mehr an Haftungsgegnern potentiell auch die Wahrscheinlichkeit der Durchsetzbarkeit der Ansprüche steigen lässt. Allerdings nutzt das internationale Regime mit der Versicherungspflicht und dem Fonds andere Methoden, die Durchsetzbarkeit der Ansprüche zu sichern. Aus Gründen der Durchsetzbarkeit von Ansprüchen ist die Haftung mehrerer damit in der Regel nicht erforderlich. Nur in den seltenen Fällen, in denen

⁷⁹⁰ Siehe Kim, JMLC 2004, 219 (insb. 229 ff.).

⁷⁹¹ Siehe Mensah, in: FS Herber (1999), S. 401 (411 f.).

auch die Entschädigungsgrenzen der Fonds überschritten sind, kann sie relevant werden⁷⁹². Aufgrund der Tendenz, die Haftungsmasse durch gesellschaftsrechtliche Konstruktionen zu verringern, ist es aber zweifelhaft, inwieweit dadurch tatsächlich eine zusätzliche Haftungsmasse erreicht werden kann.

Ausschlaggebend für eine Einbeziehung von mehreren Personen in die Haftung könnte aber eine andere Überlegung sein: Zentral für die derzeitige Diskussion und die Überlegungen dieser Arbeit ist die Forderung, die Haftung zu stärken, um die Beteiligten der Transporte zu einem Maximum an verantwortungsvollem Handeln zu bewegen. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn diese Personen im Fall eines nicht verantwortungsbewussten Handelns selbst und unmittelbar die volle finanzielle Verantwortung übernehmen müssen⁷⁹³. Dies bedeutet, dass alle Beteiligten, die durch ihr Fehlverhalten Schäden durch einen Tanker- oder Gefahrgutunfall mit verursachen können, als potentielle Haftungsgegner zur Verfügung stehen sollten. Eine Stärkung der Haftung mit dem Ziel, eine Verhaltenssteuerung auf die transportbeteiligten Personen auszuüben, kann deshalb nur erreicht werden, wenn alle potentiellen Schädiger einer Haftung für grobes Verschulden ausgesetzt sind⁷⁹⁴. Eine Kanalisierung der Haftung würde daher eine ungerechtfertigte Privilegierung bedeuten und sich kontraproduktiv auf den Präventiveffekt der Haftung auswirken.

Gegen diesen Ansatz wird argumentiert, dass er zu einer wirtschaftlich unsinnigen Mehrfachversicherung führe. Wenn mehrere Parteien potentiell einer Haftung ausgesetzt sind, werden alle versuchen, sich durch eine Versicherung gegen Ansprüche zu schützen. Dadurch würde es für das gleiche Risiko mehrere Versicherungen geben. Dies würde die Gesamtkosten des Versicherungsschutzes erhöhen⁷⁹⁵. Die Kanalisierung der Haftung auf einen Haftungsgegner würde dies vermeiden⁷⁹⁶. Einzelne Stimmen befürchten sogar, dass die Haftung mehrerer,

⁷⁹² So auch Faure/ Hui, RECIEL 2003, 242 (250).

⁷⁹³ Dies ist auch die Ausgangsposition der EU Kommission im „Erika II“-Paket, siehe KOM (2000), 802 endg., S. 66.

⁷⁹⁴ Im Ansatz ist dies auch jetzt schon in den internationalen Regelungen der Fall. Nach Art. III Abs. 4 ÖIHÜ können gegen die eigentlich von der Haftung ausgenommen Personen, z.B. Charterer oder Betreiber, Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden geltend gemacht werden, wenn diese schuldhaft gehandelt haben. Allerdings nur unter den derzeitigen hohen Verschuldensanforderungen und zudem nicht auf Grundlage des ÖIHÜ, sondern nur, wenn das nationale Recht entsprechende Regelungen vorsieht.

⁷⁹⁵ Mit dem Argument der Mehrfachversicherung argumentieren z.B. Wetterstein, Lloyd's MCLQ 1994, 230 (242), Fn. 73; Wu, Lloyd's Shipping and Nautical Year Book 2000, 57 (60) und Cleton, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 173 (182) für eine Kanalisierung der Haftung. Im Rahmen des Grünbuchs zur Umwelthaftung auch Hager, ZEuP 1997, 9 (26); siehe auch KOM (2000), 802 endg., S. 66.

⁷⁹⁶ Für eine Kanalisierung der Haftung sprechen sich deshalb z.B. auch Edye, S. 173 f.; Kühl, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 2; Wetterstein, Lloyd's MCLQ 1994, 230 (242); Cleton, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 173 (182) aus. Allgemein für eine zivilrechtliche Umwelthaftung im Rahmen von Seetransporten auch Wolff, S. 118 f. Im Rahmen eines europäischen Umwelthaftungsrechts auch Hager, ZEuP 1997, 9 (26 f.).

womöglich gar als Gesamtschuldner, zu einer Zersplitterung der vorhandenen Versicherungskapazität führen könne. Wenn jeder am Transport Beteiligte potentiell Ansprüchen ausgesetzt sein kann, könne dies im Extremfall zur Folge haben, dass eine stabile Rückversicherung aller gefährdet, wenn nicht gar verhindert werde⁷⁹⁷.

Die Kritik übersieht jedoch die anwendbaren versicherungsrechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten. Wie im Rahmen des Oil Pollution Acts oder des neuen Bunkerölübereinkommens⁷⁹⁸, kann eine Mehrfachversicherung verhindert werden, indem ein Versicherungsnehmer eine Versicherung mit Deckung für alle potentiell Verantwortlichen abschließt. Wie bei den genannten Beispielen könnte dies der Schiffseigentümer sein⁷⁹⁹.

Im Ergebnis lässt sich damit festhalten, dass eine Kanalisierung der Haftung auf einen Haftungsgegner bei gleichzeitigem Ausschluss der Haftung nach anderen Regelungen nicht überzeugend ist⁸⁰⁰. Das neue Haftungssystem sollte diesem Aspekt Rechnung tragen. Hierzu bieten sich zwei Möglichkeiten an. Zum einen könnte das neu gefasste Haftungsübereinkommen lediglich auf die derzeitige Regelung verzichten, nach der eine Haftung anderer Personen als dem Schiffseigentümer ausgeschlossen ist⁸⁰¹. Dies würde die Möglichkeit eröffnen, nationale oder regionale Regelungen zu schaffen, die eine Haftung dieser Personen regeln könnten. Die zweite Lösungsmöglichkeit bestünde darin, die Haftung von weiteren Personen positiv in das neue Übereinkommen aufzunehmen. Für diesen Ansatz spricht vor allem, dass dadurch der einheitliche Charakter der internationalen Übereinkommen erhalten bleiben könnte. Die Beteiligten könnten sich sicher auf eine einheitliche Haftungssituation einstellen. Die mögliche zusätzliche Regelung in nationalen oder regionalen Vorschriften könnte hingegen zu einer Zersplitterung der Rechtslage und Unsicherheit im Hinblick auf die geltende haftungsrechtliche Situation bringen. Dies wäre ein Zustand, der gerade gegen die ursprünglichen Ziele der Übereinkommen wirken und für die am Transport Beteiligten eine unangenehme und vermeidbare Situation schaffen würde.

⁷⁹⁷ So Kühl, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 9.

⁷⁹⁸ Siehe oben 3. Kapitel G, S. 109 und 1. Kapitel A V, S. 56.

⁷⁹⁹ In anderen Bereichen gestalten die P&I Clubs ihre Regeln schon in diese Richtung aus. Nach Rule 44 der UK P&I Rules 1997 ist z.B. der Bareboat-Charterer in der Definition des Eigentümers erfasst, siehe Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 216 f. Damit ist auch der Charterer durch die Versicherung des Eigentümers geschützt. Offensichtlich wäre dies also ein in der Praxis durchaus denkbarer Weg.

⁸⁰⁰ Gegen eine Kanalisierung der Haftung z.B. auch die EU Kommission, siehe KOM (2000), 802 endg., S. 66; auch Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 119; grundsätzlich wohl auch Puttfarcken, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 145 (148 f.).

⁸⁰¹ Diesen Weg schlägt die EU Kommission zumindest hinsichtlich der Haftung von Charterer, Ausrüster und Betreiber im „Erika II“-Maßnahmenpaket vor, siehe KOM (2000), 802 endg., S. 66 und 69.

b. Mögliche weitere Haftungsgegner

Im nächsten Schritt muss untersucht werden, welche Personen für eine zusätzliche Haftung in Frage kommen. Der Transport von Öl zu See wird in der täglichen Praxis von einer Vielzahl auf verschiedenen Wegen miteinander verknüpften Personen vorgenommen. Zum einen sind auf der Schifffahrtsseite nicht nur der Eigentümer des Schiffes, sondern in der Regel auch Charterer, Manager und Operator mit der Schiffsführung befasst⁸⁰². Darüber hinaus können gerade bei Unfällen auch das Verhalten des Kapitäns und der Schiffsbesatzung für die Sicherheit des Transportes ausschlaggebend sein. Zum anderen sind auch auf der Seite der Ladungsinteressierten regelmäßig mehrere Personen beteiligt. Neben dem Versender der Ware und dem Empfänger, werden regelmäßig auch Ablader und Schiffsagenten oder Schiffsmakler im Rahmen eines Transportes tätig⁸⁰³. Daneben gibt es noch Werften, Klassifikationsgesellschaften, Lotsen, Berger und andere, die eine Rolle in einem Schiffsunglück spielen können.

Die Zahl der potentiell beteiligten Personen ist also groß. Eine Haftung macht aber nicht bei allen Sinn. Entscheidend ist es, die Hauptakteure des Transportes herauszufiltern und eine Haftung nicht nur vor dem Hintergrund finanziell möglichst potenter Haftungsgegner, sondern vor allem unter Berücksichtigung einer verhaltenssteuernden Funktion der Haftung auf die beteiligten Personen zu statuieren. Eine Formulierung der Haftung, nach der beispielsweise jede Person, die für einen Ölaustritt verantwortlich ist, haftbar wäre⁸⁰⁴, ließe sich in einem internationalen Übereinkommen kaum durchsetzen und ginge wohl auch über das angestrebte Ziel hinaus. Erforderlich ist lediglich, dass die Hauptakteure, welche die Entscheidungen hinsichtlich der wichtigen Transportfaktoren treffen, einem sichtbaren Haftungsrisiko ausgesetzt sind⁸⁰⁵.

Danach bietet sich eine Haftung von Personen aus zwei Gruppen an. Zum einen sollten als Transportdurchführende die Personen der Schifffahrtsseite potentiell haften, die maßgeblich für den Zustand und den Betrieb des Schiffes verantwortlich sind. Zum anderen üben aber auch die Personen der Ladungsseite, welche die Transportpersonen auswählen und beauftragen, Einfluss auf den Transportvorgang aus. Deshalb muss auch deren Haftung untersucht werden.

⁸⁰² Zu den Beteiligten der Schifffahrtsseite siehe die folgenden Darstellungen unter aa., S. 147 ff.

⁸⁰³ Die Beteiligten der Ladungsseite werden folgend unter bb., S. 152 ff. dargestellt.

⁸⁰⁴ So die texanische Regelung, siehe oben 3. Kapitel F I, S. 97; ähnliche Formulierungen enthalten auch das Recht der Einzelstaaten Alabama, Connecticut, Louisiana, New York, New Jersey, siehe de la Rue/ Anderson, S. 625.

⁸⁰⁵ Dies ist auch die Richtung, die im Weißbuch der Europäischen Kommission zur Umwelthaftung vorgegeben wird. Haften soll danach, wer die Kontrolle über die Gefahr ausübt, siehe KOM (2000), 66 endg., S. 19.

Die Einbeziehung weiterer Gruppen, z.B. Klassifikationsgesellschaften⁸⁰⁶, erscheint indes zu weitgehend. Im Rahmen der Gefährdungshaftung erscheint es ohnehin abwegig, auch jene Personen haften zu lassen, die unmittelbar mit dem einzelnen Transport nichts zu tun haben. Aber auch für eine Haftung für grobes Verschulden ist die Beteiligung von Klassifikationsgesellschaften, Lotsen und anderen jedenfalls im Rahmen der Ölhaftungsübereinkommen zu fernliegend. In der Regel fehlt diesen Personen die erforderliche Nähe zum Schadensvorgang. Anders kann dies freilich sein, wenn es gerade aufgrund einer mangelhaften Klassifizierung zu einem Unglück und Schäden gekommen ist⁸⁰⁷. Dies sind aber Sonderfälle, die in separaten Regelungen besser erfasst werden können.

aa. Personen der Schifffahrtsseite

(1). Charterer

Auf Schiffsseite kommen zunächst die Charterer für eine Haftung in Betracht. Diese sind teilweise in stärkerem Maße als der Eigentümer selbst für den Zustand und den Betrieb des Schiffes verantwortlich. Darüber hinaus würde so auch die Einbeziehung der Mineralölgesellschaften in die Haftung verstärkt. Die Entwicklung in den letzten Jahren zeigt, dass die großen Ölgesellschaften überwiegend auf den Transport in gecharterten Schiffen ausweichen⁸⁰⁸. Im Gegenzug hat sich die Anzahl der im Eigentum der Ölkonzerne stehenden Schiffe stetig reduziert. Heute kontrollieren die Mineralölkonzerne nur noch rund ein Viertel der Welttankerflotte⁸⁰⁹. Für die Haftung bedeutet dies, dass die Ölkonzerne nach dem derzeitigen Haftungssystem nur in den seltensten Fällen zur Verantwortung gezogen werden können. In der Regel können sie sich einer Haftung entziehen.

Für die Einbeziehung der Charterer in die Haftung sprechen damit vor allem zwei Gründe. Zum einen könnte die Haftung dadurch wieder in Richtung der Veranlasser der Transporte gelenkt werden und so die hinter den Transporten stehende Mineralölindustrie stärker als derzeit in die Haftung einbezogen werden. Zum anderen würde durch die Ausdehnung der Haftung auf die Charterer aber auch eine Ausweitung und Stärkung des Präventiveffekts erreicht werden. Wer als Charterer tatsächlich Einfluss auf die Sicherheit des Transportes nehmen kann, sollte auch über eine mögliche Haftung dazu angehalten werden, seinen Einfluss dahin-

⁸⁰⁶ Eine umfangreichere Haftung von Klassifikationsgesellschaften wurde vor allem nach dem Unfall der „Erika“ gefordert. Zu der Haftung von Klassifikationsgesellschaften in der Handelsschifffahrt siehe Basedow/ Wurmnest, S. 15 ff.; N. Lagoni, *Liability of Classification Societies*; Holtappels, *TranspR* 2002, 278 ff. und Honka, in: *P&I Insurance*, S. 77 ff.

⁸⁰⁷ Im Fall der „Erika“ hat wahrscheinlich eine nachlässige Untersuchung der italienischen Klassifikationsgesellschaft RINA (Registro Italiano Navale) dazu geführt, dass Korrosionsschäden an der „Erika“ nicht entdeckt wurden und diese so trotz mangelnder Seetauglichkeit weiterhin fahren konnte, siehe IOPCF Ann. Rep. 2001, S. 118.

⁸⁰⁸ Siehe Kim, *JMLC* 2004, 219 (insb. 231 ff.).

⁸⁰⁹ Siehe KOM (2000), 142 endg., S. 17; zu den im Laufe der Jahre veränderten Strukturen siehe auch Gold, *RECIEL* 1999, 16 (17).

gehend auszuüben, dass die Wahrscheinlichkeit von Unfällen reduziert wird. Da der Grad der Einflussmöglichkeiten entscheidend von der Art der Charter abhängt, ist es erforderlich, bei der folgenden Betrachtung zwischen Bareboat-, Zeit- und Reisecharter zu unterscheiden.

(a). Bareboat-Charter

Für die Charter von Schiffen können verschiedene Motivationen ausschlaggebend sein. Während bei der Zeit- und Reisecharter der flexible Bedarf nach Transportkapazitäten ausschlaggebend ist, stehen bei der Bareboat-Charter häufig andere Erwägungen im Vordergrund. Sie dient in vielen Fällen der Finanzierung von Schiffskäufen und geht deshalb häufig mit dem Schiffleasing einher⁸¹⁰. Erwähnenswert in dem hier untersuchten Zusammenhang ist dies insbesondere, weil so die Position der rechtlichen Eigentümerstellung und die Rolle desjenigen, der das Schiff tatsächlich betreibt, auseinander fallen. Dieses Auseinanderfallen von rechtlicher Eigentums- und tatsächlicher Kontrollposition legt die Überlegung nahe, auch den tatsächlichen Nutznießer des Schiffes, insoweit er dazu in der Lage ist, eine ausreichende Kontrolle über das Schiff auszuüben, in die Haftung mit einzu-beziehen.

Bei der Bareboat-Charter überlässt der Eigentümer dem Charterer das Schiff vollständig und ohne Besatzung zu dessen Verfügung. Der Charterer führt das Schiff wie sein eigenes, heuert den Kapitän und eine eigene Besatzung an und tritt nach außen wie ein Eigentümer auf. Damit ist er auch derjenige, der die kommerzielle und die nautische Führung des Schiffes übernimmt und das Weisungsrecht gegenüber dem Kapitän und der Besatzung innehat⁸¹¹. Der Bareboat-Charterer hat demnach die vollständige und alleinige Kontrolle über das Schiff⁸¹². Er führt das Schiff nicht nur wie ein Eigentümer, sondern kann sogar wie der Eigentümer selbst in das Schiffsregister eingetragen sein⁸¹³. Seine Position entspricht hinsichtlich Kontroll- und Einflussmöglichkeiten damit im Wesentlichen der des Eigentümers. Eine Privilegierung hinsichtlich der Haftung ist deshalb nicht überzeugend. Im Gegenteil: Solange die Charter läuft, überlässt der Eigentümer dem Bareboat-Charterer die wesentlichen Kontroll- und Einflussmöglichkeiten. Der Charterer ist in dieser Zeit die Person, die das Schiff tatsächlich kontrolliert. Die Möglichkeiten des Eigentümers sind dagegen sehr eingeschränkt. Nicht der Eigentümer, sondern der Charterer ist bei der Bareboat-Charter demnach die Person, der die Verantwortung für das Schiff obliegt. Für eine Stärkung des Verursacherprinzips wäre es daher wünschenswert, den Bareboat-Charterer in den Kreis der haftenden Personen einzubeziehen.

⁸¹⁰ Siehe Puttfarken, *SeehandelsR*, Rn. 369; Herber, *SeehandelsR*, § 32 III, S. 348.

⁸¹¹ Siehe Rabe, *SeehandelsR*, § 510, Rn. 13 f.; Herber, *SeehandelsR*, § 32 II, S. 347 f.; Puttfarken, *SeehandelsR*, Rn. 369 f.; Falkanger/ Bull/ Brautaset, 13.25, S. 246.

⁸¹² Für eine Haftung des Bareboat-Charterers sprechen sich deshalb z.B. auch Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 92 f.; Hodges/ Hill, S. 168 aus; kritisch dagegen Anderson/ de la Rue, *TMLJ* 2001, 1 (56).

⁸¹³ Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 92 f.

Eine Vorbildfunktion könnten in diesem Zusammenhang auch der US Oil Pollution Act und das Bunkerölübereinkommen haben. Beide beziehen den Bareboat-Charterer ausdrücklich in die Haftung mit ein⁸¹⁴.

(b). Zeitcharter

Auch bei der Zeitcharter überlässt der Eigentümer dem Charterer das Schiff für einen bestimmten Zeitraum dessen wirtschaftlicher Nutzung. Anders als bei der Bareboat-Charter wird das Schiff aber mit Besatzung übernommen. Die Besatzung bleibt damit vom Reeder angestellt und unterliegt auch während der Charter dessen nautischen und technischen Weisungen. Der Charterer hat lediglich das Recht, den wirtschaftlichen Einsatz des Schiffes zu bestimmen⁸¹⁵. Dadurch entsteht eine gesplante Führung des Schiffes: Hinsichtlich der nautischen und technischen Führung bleibt der Reeder dem Kapitän weisungsbefugt, für die wirtschaftliche Nutzung ist der Kapitän aber den Weisungen des Charterers unterstellt.

Im Verhältnis zum Bareboat-Charterer sind die Einflussmöglichkeiten des Zeitcharterers begrenzt. Er kann kaum direkten Einfluss auf die Schiffsführung nehmen. Da sein einziges Interesse die wirtschaftliche Nutzung des Schiffes ist, hat er nur geringe Weisungsbefugnisse. In der Regel beschränkt sich sein Weisungsrecht darauf, welche Reisen durchgeführt und welche Güter befördert werden sollen⁸¹⁶. Er bestimmt also lediglich, welche Ladungen zwischen welchen Häfen transportiert werden sollen. Eine weitergehende Einflussnahme hat er üblicherweise nicht. Durch das Verbleiben der nautischen und technischen Führung beim Reeder kann der Charterer diesbezüglich keinen Einfluss ausüben. Entscheidungen wie z.B. das Auslaufen bei Sturm, das Verhalten bei Eisgang oder die Lotsenannahmen, kann der Charterer nicht treffen⁸¹⁷. Darüber hinaus kann der Charterer sogar im Rahmen seiner eigentlichen wirtschaftlichen Weisungsbefugnis an enge Grenzen kommen. Will er das Schiff beispielsweise aus Zeitgründen schneller oder intensiver nutzen oder gefährliche Häfen anlaufen, kann der Kapitän gegen die Weisung des Charterers protestieren und ihre Befolgung verweigern⁸¹⁸. Damit hat der Zeitcharterer grundsätzlich keine eigene Kontrolle über das Schiff und ist auch nicht in das Schiffsmanagement involviert⁸¹⁹.

Etwas anderes könnte allerdings gelten, wenn der Charterer seinen selbständigen wirtschaftlichen Einsatz in einem Maße vollzieht, wonach er als Operator des

⁸¹⁴ Siehe § 2701 (32) (A) OPA und Art. 1 Nr. 3 Bunkerölübereinkommen und oben 1. Kapitel A V, S. 56 und 3. Kapitel F II 1, S. 98.

⁸¹⁵ Siehe Basedow, Transportvertrag, § 6 III, S. 116; Rabe, SeehandelsR, § 510, Rn. 11; Herber, SeehandelsR, § 32 IV, S. 348; Puttfarken, SeehandelsR, Rn. 361, 363; Manowski, § 6 I 1, S. 90 f.; Falkanger/ Bull/ Brautaset, 13.24, S. 245.

⁸¹⁶ Allerdings ist auch dieser Spielraum des Charterers üblicherweise durch Einschränkungen im Chartervertrag hinsichtlich der Fahrtgebiete und der transportierbaren Güter eingeschränkt, siehe Herber, SeehandelsR, § 32 IV 1, S. 348.

⁸¹⁷ Herber, SeehandelsR, § 15 III 3, S. 133.

⁸¹⁸ Puttfarken, SeehandelsR, Rn. 363.

⁸¹⁹ So auch Hodges/ Hill, S. 168; siehe auch de la Rue/ Anderson, S. 614.

Schiffes angesehen werden würde⁸²⁰. Insofern der Operator in die Haftung einbezogen werden sollte, käme dann eine Haftung hierüber in Betracht.

(c). Reisecharter

Während die Bareboat-Charter als Schiffsüberlassungsvertrag gilt und die Zeitcharter sowohl Elemente des Schiffsüberlassungs- als auch des Frachtvertrages enthält⁸²¹, ist die Reisecharter als reiner Frachtvertrag zu charakterisieren⁸²². Daraus ergibt sich vor allem, dass die Einflussmöglichkeit des Charterers bei der Reisecharter noch geringer ist, als bei einer als Schiffsüberlassung ausgestalteten Chartervariante. Durch den Reisechartervertrag wird dem Charterer die Überlassung des Schiffes bzw. von Schiffsraum für eine oder mehrere Fahrten gewährt⁸²³. Gegenstand der Reisecharter ist aber nur die Verpflichtung des Verfrachters, die übernommenen Güter zu befördern⁸²⁴. Dies wirkt sich auch auf die Weisungsbefugnisse der Parteien aus. Im Gegensatz zur Zeitcharter behält der Vercharterer nicht nur die nautische und technische Führung des Schiffes, sondern auch dessen wirtschaftliche Führung⁸²⁵. Die Einflussmöglichkeiten des Charterers auf den Transport sind dadurch auf ein Minimum reduziert. Verantwortlich für den Betrieb des Schiffes bleibt ausschließlich der Vercharterer.

(2). Manager und Operator

Als zweite Gruppe neben den Charterern kommen Manager und Operator eines Schiffes für eine Haftung in Betracht. Der dahinter stehende Gedanke entspricht dem bei der Haftung der Charterer. In der Praxis der Schifffahrt sind häufig verschiedene Personen an der Führung eines Schiffes beteiligt. Fallen die rechtliche Eigentümerstellung und die Ausübung der tatsächlichen Kontrolle über das Schiff auseinander, sollte der tatsächlich Verantwortliche aufgrund des Verursacherprinzips von der Haftung nicht freigestellt sein.

Eine Haftung von Manager und Operator ist nicht unbekannt. Das Bunkerölübereinkommen definiert den haftenden Schiffseigentümer weit und versteht dar-

⁸²⁰ Dies kann z.B. der Fall sein, wenn der Charterer als sogenannter „Non-vessel-owning-carrier“ (NVO) auftritt und in besonderem Maße, etwa durch die Anbringung der eigenen Schornsteinmarke, als selbständig wirtschaftend auftritt, siehe Herber, SeehandelsR, § 15 III 3, S. 133.

⁸²¹ Die dogmatische Einordnung der Zeitcharter ist umstritten, die herrschende Meinung geht wohl davon aus, dass es sich um einen Frachtvertrag handelt. Hier ist die Differenzierung aber irrelevant, da es auf die tatsächliche Kontrollmöglichkeit und nicht auf die dogmatische Einordnung ankommt, zum Streitstand siehe Herber, SeehandelsR, § 32 IV 2, S. 349.

⁸²² Herber, SeehandelsR, § 28 II, S. 251.

⁸²³ Herber, SeehandelsR, § 26 IV 2, S. 238.

⁸²⁴ Herber, SeehandelsR, § 28 IV 1, S. 253; Mankowski, § 6 II 1, S. 98.

⁸²⁵ Puttfarken, SeehandelsR, Rn. 334; Mankowski, § 6 II 1, S. 98.

unter auch „manager and operator of the ship“⁸²⁶. Der Oil Pollution Act erwähnt zwar ausdrücklich nur den Operator, der Terminus kann aber den Schiffsmanger beinhalten, wenn dieser das Schiff zum Zeitpunkt des Unglücks betreibt⁸²⁷.

In der Praxis treten Manager und Operator häufig als Schiffsmanagement- oder Betreibergesellschaften in Erscheinung. Der Grund liegt in der Struktur des Schiffsmarktes. Vielfach sind Finanzierungsgesellschaften die rechtlichen Eigentümer von Schiffen. Das operative Geschäft des Schiffes geben diese häufig ab, da sie sich damit nicht beschäftigen können oder wollen. So hat sich ein eigener Markt mit Schiffsmanagement- und Betreibergesellschaften gebildet⁸²⁸.

In der deutschen Rechtsterminologie lassen sich dem Manager oder Operator entsprechende Begriffe nicht klar finden. Die Übersetzungen verschiedener internationaler Übereinkommen verwenden die Begriffe unterschiedlich. Im Ölfah- tungsübereinkommen wird „manager or operator“ mit „Ausrüster oder Betreiber des Schiffes sowie [einem] mit der Betriebsführung beauftragten“ übersetzt⁸²⁹. Die deutsche Übersetzung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens übersetzt „manager and operator“ stattdessen mit „Reeder und Ausrüster“⁸³⁰. Inzwischen dürften zumindest in der Praxis die englischen Begriffe weitgehend üblich sein. Falls auf eine deutsche Begriffsfindung nicht verzichtet werden kann, scheint die vom ÖIHÜ verwendete Definition allerdings besser handhabbar.

Wie bei dem Bareboat-Charterer kommt also wegen ihrer Stellung eine Haftung von Manager und Operator in Betracht. Der wesentliche Unterschied zur Bareboat-Charter ist, dass Schiffsmanagement- und Betreibergesellschaften das Schiff nicht auf eigene Rechnung, sondern auf Rechnung des Eigentümers betreiben. Dennoch ist die Management- oder Betreibergesellschaft diejenige, die den direkten Einfluss auf das operative Geschäft des Schiffes ausübt⁸³¹. Die direkte Kontrolle des Schiffes liegt deshalb, wie bei dem Bareboat-Charterer, in den Händen des Managers oder Operators. Um eine Stärkung des Verursacherprinzips zu erreichen, sollte das neue Haftungssystem deshalb auch die Haftung von Schiffsmanger und -operator beinhalten.

⁸²⁶ Art. 1 Nr. 3 Bunkerölübereinkommen.

⁸²⁷ Siehe Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 94. In der Regel haftet der technical manager“ unter OPA als operator, da er verantwortlich für die Besatzung und die Ausrüstung ist und damit genug Einfluss hat. Der commercial manager“ haftet dagegen in der Regel nicht, da seine Tätigkeiten überwiegend auf die Planung der Schiffsbewegungen, dem Bunker des Treibstoffes und der Überwachung von Stau- und Löschvorgängen beschränkt ist und er deswegen nicht genug Einfluss ausübt, siehe de la Rue/ Anderson, S. 659.

⁸²⁸ Siehe hierzu Mankowski, § 22, S. 451.

⁸²⁹ Art. III Abs. 4 lit. c ÖIHÜ.

⁸³⁰ Art. 1 Abs. 2 HBÜ.

⁸³¹ Siehe hierzu Falkanger/ Bull/ Brautaset, 7.4, S. 154 f.; auch de la Rue/ Anderson, S. 655.

(3). Kapitän

Auf Schiffsseite käme zudem eine Haftung des Kapitäns in Frage. Die überwiegende Mehrheit der Tankerunfälle basieren auf menschlichem Versagen⁸³². Der Kapitän als oberste Instanz an Bord des Schiffes trägt in vielen Fällen eine Mitverantwortung⁸³³. Die konsequente Anwendung des Präventionsgedankens müsste deshalb eigentlich dazu führen, dass auch der Kapitän einer direkten Haftung ausgesetzt wäre. Dagegen sprechen aber vor allem zwei Gründe: die Stellung des Kapitäns im Vergleich zu den anderen potentiell Verantwortlichen und sein wirtschaftliches Interesse. Im Gegensatz zum Schiffseigentümer oder Charterer ist der Kapitän nur sekundär an dem Transport interessiert. Er ist lediglich eine Hilfsperson, die den Transport durchführt. Daraus ergibt sich auch sein geringeres wirtschaftliches Interesse. Er ist nicht als Unternehmer am wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg des Unternehmens beteiligt, sondern lediglich Angestellter des Unternehmens. Entsprechend sind seine Einflussmöglichkeiten reduziert. Zwar bleibt dem Kapitän die häufig weitreichende nautische Führung des Schiffes überlassen, in vielerlei Hinsicht unterliegt er jedoch den Weisungen des Reeders bzw. Charterers⁸³⁴. Andere Sicherheitsfaktoren kann der Kapitän nicht beeinflussen. Auch wenn der Kapitän regelmäßig ein hohes Maß an Verantwortung für den sicheren Transport trägt, scheint seine unmittelbare Haftung vor allem aufgrund der verhältnismäßig geringen wirtschaftlichen Vorteile, die er aus dem Transport zieht, nicht angemessen zu sein. Sinnvoller wäre es wohl, den Kapitän im Innenverhältnis in Regress nehmen zu können und gegebenenfalls Straf- oder Ordnungswidrigkeitsrechtlich zur Verantwortung zu ziehen.

bb. Personen der Ladungsseite

Die zweite wichtige Gruppe der Verantwortlichen sind die Personen der Ladungsseite. Bei den Beratungen zum Ölhaftungs- und Fondsübereinkommen haben sich die Vertragsstaaten darauf geeinigt, die Ladungsseite von der Haftung auszunehmen und sie lediglich über den kollektiven Ausgleich des Fonds in die Kosten der Schäden mit einzubeziehen. Die Entwicklungen und Erfahrungen der letzten Jahre lassen es fraglich erscheinen, ob dies der richtige Weg gewesen ist. Durch das kollektive Entschädigungssystem gehen individuelle Schadensvermeidungsanreize verloren. Eine Präventivwirkung, wie sie im Rahmen einer individuellen Haftung besteht, ist durch die kollektive Verantwortlichkeit kaum gegeben. Vielfach wird daher kritisiert, dass auf der Ladungsseite als einziges Kriterium für die Wahl des

⁸³² Siehe oben B II 1, S. 139.

⁸³³ Man denke nur an den Fall der „Exxon Valdez“, bei welcher der alkoholisierte Kapitän nach der Einfahrt in den Prince-William-Sound das Kommando an den Dritten Offizier weitergab, der aber weder die geeigneten Patente hatte, um das Schiff in den schwierigen Gewässern zu führen, noch von der Küstenwache dazu ermächtigt wurde, siehe Rest/ Leinemann, VersR 1989, 653; Schmuck, S. 4, Fn. 18.

⁸³⁴ Siehe Puttfarken, SeehandelsR, Rn. 548.

Beförderers der Preis der Beförderung ausschlaggebend sei⁸³⁵. Qualität und Sicherheit des Transportes spielten eine nachrangige Rolle. Eine Ausdehnung der Haftung auf die Personen der Ladungsseite, um auch hier das Verantwortungsprinzip zu stärken, wäre deshalb eine denkbare Lösung.

(1). Verlader

Ausgehend von dem erwähnten Gedanken, die für die Auswahl des Verfrachters verantwortliche Person in die Haftung einzubeziehen, kommt zunächst eine Haftung des sog. Verladers in Betracht. Dieser Begriff wird in der Literatur häufig verwendet, um den wirtschaftlichen Veranlasser des Transportes zu beschreiben. *Herber* führt dazu aus, dass es sich um den „Ur-Versender“ handle, also diejenige Person, die unabhängig vom formellen Vertragsschluss der „eigentliche“ Auftraggeber sei⁸³⁶. Hinter der Figur des Verladers steht das Bedürfnis, ohne Rücksicht auf die in der Regel komplexen und schwer zu überblickenden Vertragsstrukturen den tatsächlichen Veranlasser des Transportes zu fassen.

Gerade aufgrund seiner wirtschaftlichen Prägung ist der Begriff des Verladers jedoch für die Statuierung einer Haftung kein geeigneter Anknüpfungspunkt. Er ist zu unpräzise und juristisch unscharf, da er sich nicht an formalen Kriterien, wie dem Vertragsschluss, festmachen lässt. So sehr man ein Bedürfnis für die Haftung der wirtschaftlichen Veranlasser von Öltransporten bejahen mag, so wenig eignet sich der Begriff des Verladers, um die Haftung hieran anzuknüpfen.

(2). Befrachter

Kehrt man zurück zu den formal am Transport beteiligten Personen, kommt als nächstes der Befrachter in Betracht. Er ist es, der mit dem Verfrachter den Frachtvertrag schließt. Verfrachter ist, wer es übernimmt, auf eigenen Namen die Beförderung von Gütern auf See auszuführen. Der Befrachter ist der Auftraggeber des Verfrachters⁸³⁷. Angesichts der Überlegung, durch eine Haftung präventiv auf die Auswahl des Transporteurs bzw. des Transportmittels einzuwirken, könnte der Befrachter also der richtige Haftungsgegner sein.

Bei genauer Betrachtung kommen daran aber Zweifel auf. Die Gleichung, dass der „Verlader“ i.d.R. auch Befrachter ist, stimmt mit den tatsächlichen Gegebenheiten selten überein. Wer genau Befrachter ist, richtet sich nach den vielfältigen Strukturen des Seehandels. Es kommt in der Tat vor, dass der Veranlasser des Transportes selbst den Frachtvertrag schließt oder diesen durch einen Vertreter in seinem Namen abschließen lässt. In der Praxis geschieht dies häufig durch

⁸³⁵ Siehe Gold, RECIEL 1999, 16 (17); Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 98; EU Kommission, Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See, KOM (2000), 142 endg., S. 12, 17 f.

⁸³⁶ Herber, SeehandelsR, § 27 II 2, S. 246.

⁸³⁷ Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 9, 11.

Schiffsagenten, Schiffsmakler oder als Vertreter handelnde Spediteure⁸³⁸. Schließt der Befrachter den Vertrag selber, kann er unmittelbar auf die Auswahl des Verfrachters Einfluss nehmen. Kommt der Vertragsschluss durch einen Vertreter zustande, kann er zumindest mittelbar – zum Beispiel über vertragliche Vorgaben – Einfluss auf die Auswahl nehmen⁸³⁹. Eine Haftung des Befrachters würde in diesen Fällen eine Verhaltenssteuerung des Entscheidungsträgers bewirken. Gleichzeitig träfe die Haftung auch die wirtschaftlich hinter dem Transport stehenden Personen.

In der Praxis werden Frachtverträge aber häufig von Mittelsleuten geschlossen, die nicht als Vertreter, sondern selbst als Befrachter auftreten, so z.B. im Fall der Fixkostenspedition oder der Beauftragung von Unterverfrachtern⁸⁴⁰. Weit verbreitet ist die Beauftragung eines Fixkostenspediteurs, der von seinem Auftraggeber eine feste Vergütung erhält und durch die Beauftragung eines günstigen Verfrachters seinen Gewinn steigern kann. In einer solchen Situation wird der Spediteur zum Befrachter, da er selbst Vertragspartei des Frachtvertrages ist⁸⁴¹. Zwar könnte durch eine derartige Haftung eine Verhaltenssteuerung der Entscheidungsträger bewirkt werden, das Haftungsrisiko läge indes nicht bei dem eigentlichen Veranlasser des Transports sondern lediglich bei dessen Mittelsmännern.

Um dennoch den eigentlichen Verlader in die Haftung einzubinden, könnte sich eine entsprechende Rückverlagerung über die mehrstufigen Frachtverträge anbieten. Im Verhältnis zu seinem Auftraggeber, dem Versender⁸⁴², bleibt der Spediteur Verfrachter. Der Versender ist im Verhältnis zum Spediteur Befrachter⁸⁴³. Würde man die Haftungsregelung entsprechend weit fassen, könnten auch die Befrachter übergeordneter Frachtverhältnisse erfasst werden. Am Ende der Kette stünde zwangsläufig der oben angesprochene „Verlader“ und das Ziel der Verladerhaftung wäre über die Haftung sämtlicher Befrachter erreicht. Es ist jedoch offensichtlich: die „Nebenfolge“ einer solchen Konstruktion wäre, dass neben Beweisschwierigkeiten aufgrund der unübersichtlichen Schachtelung von Frachtverträgen auch alle zwischengeschalteten Personen erfasst wären, deren Interesse am Transport lediglich in der Vermittlung desselben liegt. Diesen Zwischengliedern im gleichen Maß wie den wirtschaftlichen Hintermännern eine Haftung für den Transport aufzuerlegen, schießt weit über das Ziel hinaus und kann nicht der Preis

⁸³⁸ Siehe Herber, SeehandelsR, § 20 II, S. 168 f.; Helm, § 425 Rn. 69; die verschiedenen Stellvertretungsalternativen bei der Spedition stellt übersichtlich Schmidt, HandelsR, § 33 I 4, S. 956 f. dar.

⁸³⁹ So auch Kim, JMLC 2002, 179 (187).

⁸⁴⁰ Siehe Helm, § 432 HGB Rn. 6 ff.; Herber, SeehandelsR, § 27 II 2, S. 246 f.; Koller, § 407 HGB Rn. 8; Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 10; zur Spedition wiederum Schmidt, HandelsR, § 33 I 4, S. 956 f.

⁸⁴¹ Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 10, 11.

⁸⁴² Siehe § 453 HGB; hierzu Koller, § 453 HGB Rn. 2.

⁸⁴³ Siehe Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 10, 11.

für die Haftung der eigentlich ins Visier genommenen wirtschaftlichen Hinterleute sein⁸⁴⁴.

Im Ergebnis muss eine Haftung des Befrachters daher ausscheiden.

(3). Ablader und Empfänger

Im Rahmen des Frachtvertrages kommen ferner Ablader und Empfänger für eine Haftung in Betracht. Ablader ist, wer aufgrund des Frachtvertrages die Güter dem Verfrachter übergibt⁸⁴⁵. Die Stellung des Abladers erfolgt indes aus einem bloßen Handeln, eine rechtliche Bindung ist nicht erforderlich⁸⁴⁶. Auf die Auswahl des Verfrachters hat er keine Einwirkung⁸⁴⁷. Anders kann dies freilich sein, wenn der Befrachter selbst als Ablader auftritt. Dann gelten aber die soeben gemachten Ausführungen.

Im Frachtvertrag wird zudem regelmäßig ein Empfänger benannt. Diesem stehen, da der Frachtvertrag ein Vertrag zugunsten Dritter ist, die Rechte aus dem Frachtvertrag zu⁸⁴⁸. Aus der Stellung als Empfänger resultiert jedoch ebenfalls keine Einwirkungsmöglichkeit auf die Wahl des Verfrachters. Anders kann dies wiederum sein, wenn der Empfänger gleichzeitig Befrachter ist⁸⁴⁹. Hierfür gelten ebenfalls die obigen Ausführungen.

Ablader und Empfänger kommen für eine Haftung daher nicht in Frage.

(4). Zum Transport verpflichtete Kaufvertragspartei

Außerhalb des am Frachtverhältnis beteiligten Personenkreises kommt die zum Transport verpflichtete Kaufvertragspartei als Haftungsgegner in Betracht. Liegt dem Transport ein Kaufvertrag zugrunde, regeln die Parteien in diesem üblicherweise, wem der Transport obliegt. Zwei für den Öltransport typische Klauseln sind „fob“ und „cif“⁸⁵⁰. Bei Vereinbarung der cif-Klausel („cost, insurance and freight“) übernimmt der Verkäufer die Veranlassung des Transports⁸⁵¹, bei Verwendung der fob-Klausel („free on board“) obliegt der Transport hingegen dem Käufer⁸⁵². Die Anknüpfung an Präventivaspekte legt daher eine Haftung der jeweils aus dem Kaufvertrag verpflichteten Person nahe. Sie ist nicht nur der wirt-

⁸⁴⁴ Anders offenbar Garcia, U. Pa. J. Int'l Econ. L. 25 (2004), 1395 (1433), die auch „agents“ (neben Schiffs- und Ladungseigentümern) in eine unbeschränkte Haftung einbeziehen will.

⁸⁴⁵ Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 12; Schmidt, HandelsR, § 32 IV 2, S. 939.

⁸⁴⁶ Puttfarken, SeehandelsR, Rn. 25; Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 12.

⁸⁴⁷ Herber, SeehandelsR, § 27 II 3, S. 247 f.

⁸⁴⁸ Herber, SeehandelsR, § 27 II 4, S. 249; Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 14 ff.

⁸⁴⁹ Siehe Puttfarken, SeehandelsR, Rn. 23.

⁸⁵⁰ Siehe Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 73; OCIMF, Contracts involved in the carriage of cargo by sea, IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 22/3, Punkt 2; zu den Incoterms allgemein siehe Bredow/ Seiffert, S. 22 ff., 25 ff.; Schneider, RIW 1991, 91 ff.

⁸⁵¹ Siehe Bredow/ Seiffert, S. 75, 81.

⁸⁵² Siehe Bredow/ Seiffert, S. 67.

schaftliche Veranlasser des Transports, sondern kann zumindest mittelbar auch auf die Auswahl des Verfrachters Einfluss nehmen.

Eine Partei des Kaufvertrags in die Haftung für Schäden aus dem Transport einzubeziehen, scheint aber zweifelhaft. Kaufvertrag und Transportvertrag sind rechtlich selbständig und deshalb grundsätzlich unabhängig voneinander zu behandeln. Die Haftung scheidet aber noch aus einem anderen Grund aus. Sie lässt von vornherein eine wichtige Gruppe von Transporten außen vor, nämlich jene, denen überhaupt kein Kaufvertrag zu Grunde liegt. Insbesondere bei konzerninternen Transporten ist dies regelmäßig der Fall⁸⁵³.

(5). Ladungseigentümer

Schließlich bleibt die Haftung des Ladungseigentümers. Sowohl für das ÖIHÜ als auch für den OPA wurde die Haftung des Öleigentümers diskutiert. Auf internationaler Ebene hat man sich zugunsten der Haftungskanalisation auf den Schiffseigentümer gegen eine unmittelbare Haftung des Ladungseigentümers entschieden. Es wurde als ausreichend erachtet, die Ladungsseite über die Beiträge zum Fonds an den Kosten zu beteiligen⁸⁵⁴. Auch im Rahmen des Oil Pollution Act wurde eine Haftung des Ladungseigentümers erwogen. In einem Gesetzesentwurf des Repräsentantenhauses war eine entsprechende Regelung bereits enthalten⁸⁵⁵. Angesichts der ohnehin weitreichenden Regelungen des OPA ließ sich eine zusätzliche Haftung des Öleigentümers auf Bundesebene jedoch damals nicht durchsetzen⁸⁵⁶. Dennoch ist eine Haftung des Ladungseigentümers in den USA nicht unbekannt. Da der OPA Regelungen der Einzelstaaten nicht ausschließt, gelten in vielen Fällen zusätzlich weiterführende Regelungen. Hierzu gehört insbesondere die Haftung des Ladungseigentümers, wie sie oben dargestellt wurde⁸⁵⁷. Ein ähnlicher Weg wäre im Rahmen der internationalen Übereinkommen denkbar. Der Ladungseigentümer ist nicht durch die Aufzählung des Art. III Abs. 4 ÖIHÜ von der Inanspruchnahme durch andere Regelungen als dem ÖIHÜ geschützt. Das öffnet den Raum für eine ergänzende, z.B. europäische, Haftungsregelung welche die

⁸⁵³ Siehe Kim, JMLC 2004, 219 (230).

⁸⁵⁴ Siehe Mensah, FS Herber (1999), S. 401 (412).

⁸⁵⁵ Der Entwurf des Repräsentantenhauses sah vor, dass der Ladungseigentümer im Rahmen einer sekundären Haftung (Begrenzung der Haftung auf 50 % der Aufräumkosten, siehe de la Rue/ Anderson, S. 180) in Anspruch genommen werden könnte, siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (490), Fn. 55; Rodriguez/ Jaffe, TMLJ 1990, 1 (28). Noch immer hält Kiern die Haftung der Eigentümer der Ladung für einen der wichtigsten Punkte, über den man bei Verbesserungen des OPA nachdenken müsse, siehe a.a.O., S. 589.

⁸⁵⁶ Smelley, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 1 (9) und Kiern, TMLJ 2000, 481 (490) meinen jedoch, dass der nächste große Unfall in den USA diese Frage wieder in den Mittelpunkt rücken wird.

⁸⁵⁷ Siehe allgemein oben 3. Kapitel F I, S. 97 und für das kalifornische Recht 3. Kapitel J, S. 114 ff.

Haftung des Ladungseigentümers für europäische Fälle zusätzlich zu der Haftung der Verantwortlichen nach dem Haftungsübereinkommen statuiert⁸⁵⁸.

In der aktuellen Literatur finden sich gelegentlich Stimmen, die eine Einbeziehung des Öleigentümers in die unmittelbare Haftung fordern⁸⁵⁹. Auch im Rahmen der IOPC Fund Working Group wurde dies diskutiert. Insbesondere die italienische Delegation setzte sich hierfür ein⁸⁶⁰. Für eine Haftung des Ladungseigentümers werden vor allem zwei Argumente vorgebracht. Bereits in den Diskussionen zum ÖIHÜ 69 wurde betont, dass die eigentliche Gefahr einer Verschmutzung nicht vom Schiff oder dessen Eigentümer, sondern vielmehr von der gefährlichen Ware selbst ausgehe⁸⁶¹. Auch wenn unmittelbar in den meisten Fällen ein Versagen auf Schiffsseite zu dem Unglück führt, so ist doch die gefährliche Substanz erst für die aus dem Unfall resultierenden Schäden verantwortlich. Das zweite Argument zielt auf den Präventiveffekt der Haftung ab. Durch die drohende Haftung werde eine Verhaltenssteuerung bewirkt, die den Eigentümer zu einer sorgfältigen Auswahl des Verfrachters bewege. Sei der Ladungseigentümer, außer dem Verlust seiner Ladung, keinem weiteren Risiko ausgesetzt, spiele für die Auswahl des Verfrachters vor allem der Preis eine Rolle⁸⁶². Müsste er aber bei Schäden durch sein Öl oder seine gefährlichen Güter auch für diese einstehen, könne dies als zusätzlicher Anreiz zur Schadensvermeidung beitragen. Dies solle im Ergebnis ein größeres Gewicht auf die Faktoren Qualität und Sicherheit bei der Auswahl der Schiffe legen⁸⁶³.

Diese Argumentation unterstellt, dass Eigentum und die Auswahl des Verfrachters miteinander einhergehen⁸⁶⁴. Bei konzerninternen Transporten ohne Kaufvertrag ist dies zwar der Fall⁸⁶⁵, anders stellt sich die Situation jedoch im Rahmen des

⁸⁵⁸ Eine solche Regelung schlägt Brans, *Int. Law Forum* 2000, 67 (69) vor.

⁸⁵⁹ So z.B. Brans, *Int. Law Forum* 2000, 67 (69 f.); Garcia, *U. Pa. J. Int'l Econ. L.* 25 (2004), 1395 (1433); Hassel, S. 96; Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 98; kritisch auch Arzt/ Jürgens, *KJ* 1993, 146 (163); Puttfarcken, in: *Aktuelle Entwicklungen im Seerecht*, 145 (152 f.); im Rahmen des OPA auch Kim, *JMLC* 2002, 179 (199 ff.); Wyatt, *U.S.F. Mar. L. J.* 7 (1994-95), 353 (378); wohl auch Jarashow, *Can.-U.S. L. J.* 18 (1992), 299 (306); Kiern, *TMLJ* 2000, 481 (517, 589); kritisch auch Rodriguez/ Jaffe, *TMLJ* 1990, 1 (28).

⁸⁶⁰ Siehe oben 4. Kapitel B II 4, S. 127.

⁸⁶¹ Siehe Mensah, in: *FS Herber* (1999), S. 401 (407).

⁸⁶² So z.B. Gold, *RECIEL* 1999, 16 (17); Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 98; Kim, *JMLC* 2004, 219 (246 f.); siehe auch MacAlister, *Oil Giants still hire cheaper, older ships*, *The Guardian*, 21.11.2002, unter www.guardian.co.uk/international/story/0,3604,844050,00.html.

⁸⁶³ So auch die Argumentation der italienischen Delegation der Arbeitsgruppe des IOPC Fonds bei der Diskussion um Änderungen der Übereinkommen nach dem Erika Unglück, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 6, Punkt 6.1.17; ebenso Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 98; Jarashow, *Can.-U.S. L. J.* 18 (1992), 299 (306); Kim, *JMLC* 2002, 179 (200).

⁸⁶⁴ Dies gesteht z.B. Wyatt, *U.S.F. Mar. L. J.* 7 (1994-95), 353 Fn. 4 ausdrücklich ein, dennoch befürwortet sie die Haftung des Ladungseigentümers im US Recht.

⁸⁶⁵ Jedenfalls ungeachtet der Einschaltung von Mittelsleuten, Kim, *JMLC* 2004, 219 (230).

für den Öltransports typischen Überseekaufs dar. Der Überseekauf ist geprägt von einer Vielzahl an Gestaltungsmöglichkeiten. Die Transportverpflichtung und damit die (zumindest mittelbare) Auswahl des Verfrachters werden im Kaufvertrag durch die sogenannten Incoterms geregelt. Die Übertragung des Eigentums wird in der Praxis gesondert im Kaufvertrag geregelt und üblicherweise mittels Konnossement und Dokumentenakkreditiv vorgenommen⁸⁶⁶. Im Folgenden soll untersucht werden, inwieweit Transportverpflichtung und Eigentümerposition beim Überseekauf tatsächlich miteinander einhergehen oder beides auseinander fällt.

Der Transport obliegt je nach Klauselwahl entweder dem Käufer oder dem Verkäufer. Im Rahmen der E- und F-Klauseln sind die Verpflichtungen des Verkäufers am geringsten. Wird exw oder fob vereinbart, ist der Verkäufer lediglich verpflichtet, die Ladung ab Werk bereit zu stellen bzw. an Board zu liefern⁸⁶⁷. Für den Transport muss der Käufer sorgen. Vereinbaren die Parteien eine C- oder D-Klausel, etwa cif oder des, verpflichtet sich der Verkäufer auch den Transport vorzunehmen⁸⁶⁸. In den ersten beiden Klauselgruppen kann also der Käufer, in den zweiten beiden Gruppen der Verkäufer auf die Auswahl des Verfrachters einwirken⁸⁶⁹. Die Beauftragung von Mittelsleuten, wie sie bereits im Rahmen der Überlegungen zur Befrachterhaftung dargestellt wurden⁸⁷⁰, steht einer Haftung nicht zwingend entgegen. Der Transportpflichtige kann zumindest mittelbar auch auf seine Hilfspersonen einwirken, z.B. durch eine entsprechende Vertragsgestaltung.

Die Eigentumslage ist unabhängig davon zu beurteilen. Um die Handelbarkeit der Ladung während des Transports zu gewährleisten, wird der Überseekauf üblicherweise mittels Konnossement und Dokumentenakkreditiv abgewickelt. Das Konnossement wird vom Verfrachter ausgestellt und dem Ablader übergeben⁸⁷¹. Es ist ein Wertpapier mit Traditionswirkung, d.h. durch die Übereignung des Konnossements wird auch das Eigentum an den darin verbriefen Gütern übereignet⁸⁷². Zur Sicherung der Kaufpreiszahlung wird die Übergabe des Konnossements mittels eines Dokumentenakkreditivs vorgenommen⁸⁷³. Verbreitet ist die Verwendung der Klausel „Kasse gegen Dokumente“⁸⁷⁴. Der Verkäufer legt das Konnossement bei der Akkreditivbank vor und erhält den Kaufpreis, der Käufer erhält

⁸⁶⁶ Wiseman, J. Energy Nat. Resources L. 2 (1984), 134 (136).

⁸⁶⁷ Exw bedeutet Ex Works bzw. Ab Werk, fob heißt Free on Board bzw. Frei an Board, siehe Bredow/ Seiffert, S. 26 ff., 66 ff.

⁸⁶⁸ Bredow/ Seiffert, S. 81 ff., 97 ff.

⁸⁶⁹ Dem Käufer bleibt beim Versendungskauf jedoch die Möglichkeit, im Kaufvertrag bestimmte Kriterien für die Beschaffenheit des Schiffes, z.B. zur Klassifizierung oder dem Alter, zu vereinbaren, siehe Herber, SeehandelsR, § 41 III, S. 432.

⁸⁷⁰ Siehe oben (2), S. 153 ff.

⁸⁷¹ § 642 Abs. 1 HGB; siehe Rabe, SeehandelsR, § 642, Rn. 1.

⁸⁷² Im deutschen Recht ist die Traditionswirkung in § 650 HGB kodifiziert, hierzu Rabe, SeehandelsR, § 650, Rn. 5.

⁸⁷³ Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 79 f.

⁸⁷⁴ Rabe, SeehandelsR, Vor § 556, Rn. 79 f.

nach Zahlung des Konnossement und damit Eigentum an der Ladung⁸⁷⁵. Der Eigentumsübergang ist daher von den Vereinbarungen im Kaufvertrag, insbesondere den Zahlungsmodalitäten, aber auch von praktischen Gegebenheiten, nicht zuletzt von der tatsächlichen Zahlung des Kaufpreises, abhängig. Er lässt sich im Vorwege weder auf einen bestimmten Zeitpunkt festlegen, noch lässt sich eine zwingende oder auch nur regelmäßige Parallele zur Transportverpflichtung feststellen. Im Rahmen der E- oder F-Klauseln würde die Haftung des Eigentümers nur bis zur Übertragung des Eigentums, im Rahmen der C- oder D-Klauseln erst ab Übertragung des Eigentums auf den Käufer die für die Auswahl des Verfrachters verantwortliche Partei treffen. Die Haftung wäre damit in hohem Maße von Zufälligkeiten abhängig.

Hinzu kommt, dass Öl während des Transports⁸⁷⁶ regelmäßig an der Börse gehandelt wird. Es ist keine Seltenheit, dass eine Ladung Öl während einer Fahrt bis zu hundert Mal den Eigentümer wechselt⁸⁷⁷. Der spätere Eigentümer hat aber keine Möglichkeit mehr, auf die Auswahl des Verfrachters einzuwirken. Tatsächlich dürfte eine Haftung des Öleigentümers daher in vielen Fällen nicht einmal eine der Personen treffen, die die Ladung auf den Weg gebracht haben⁸⁷⁸.

Auch der Vorschlag der italienischen Delegation der IOPC Fund Working Group⁸⁷⁹ hilft dem nicht ab. Im Gegenteil, die Anknüpfung an die durch das Konnossement zum Ausdruck gebrachte Eigentumslage wirkt in die verkehrte Richtung. Nach Verschiffung des Öls hat der Käufer keine Möglichkeit mehr auf die Auswahl des Schiffes Einfluss zu nehmen. Seine Haftung ließe sich daher nur mit der Zustandsverantwortlichkeit für sein Eigentum begründen. Das bestehende Regime um eine derartige Haftung zu erweitern ist aber nicht erforderlich. Sie würde sich zurecht der Kritik ausgesetzt sehen, lediglich die Suche nach einer „deep pocket“ zu sein, ohne dass Präventivaspekte eine Rolle spielen. Die bloße Vergrößerung der Haftungsmasse kann aber sinnvoller über eine erhöhte – oder besser unbegrenzte – Fondsentschädigung erreicht werden⁸⁸⁰. Die Risiken würden dadurch auf die gesamte Ölindustrie verteilt. Anderenfalls lastete das gesamte Risiko auf einer zufällig im Schadenszeitpunkt das Eigentum innehabenden Person.

Am Rande würde der Vorschlag der italienischen Delegation auch Schwierigkeiten in der Ermittlung des jeweiligen Eigentümers mit sich bringen. Aufgrund der vielen Verkäufe entsprechen die Eintragungen im Konnossement regelmäßig

⁸⁷⁵ Üblicherweise ist auf beiden Seiten je eine Akkreditivbank eingeschaltet, siehe Herber, SeehandelsR, § 41 II 3, S. 428.

⁸⁷⁶ Und unter Umständen bereits davor, siehe de May, J. Energy Nat. Resources L. 2 (1984), 197 (199).

⁸⁷⁷ Siehe OCIMF, IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 22/3; zur Übereignung „schwimmender“ Ware siehe Schneider, RIW 1991, 91 (95 f.).

⁸⁷⁸ Schwierigkeiten dürfte auch die Behandlung von Kreditgebern als Sicherungseigentümer bereiten, siehe de May, J. Energy Nat. Resources L. 2 (1984), 197 (201 ff.); zur vergleichbaren Problematik im Rahmen des Sicherungseigentums an den Schiffen, siehe auch oben, 3. Kapitel F II 1, S. 98.

⁸⁷⁹ Siehe oben, 4. Kapitel B II 4, S. 127.

⁸⁸⁰ Hierzu unten II 1 a, S. 176.

nicht dem tatsächlichen Stand der Veräußerungen. Häufig werden die Eigentümer erst Monate später in das Konnossement eingetragen. Das Konnossement „hinkt hinterher“⁸⁸¹. Ferner findet sich im Konnossement regelmäßig kein genauer Zeitpunkt der Eigentumsübertragung⁸⁸². In Zweifelsfällen ließe sich der Eigentümer daher nur aufwendig über eine Kette von Kaufverträgen zurückverfolgen. Außen vor bleiben bei diesem Vorschlag zudem alle Transporte, die ohne ein Konnossement stattfinden⁸⁸³.

Ergänzend sei erwähnt, dass die Mineralölindustrie häufig gar nicht als Eigentümer des Öls während eines Transportes in Erscheinung tritt⁸⁸⁴. Bei einer eventuellen Haftung des Eigentümers ließen sich zudem sicher schnell Wege finden, diese durch entsprechende Transaktionen zu umgehen oder wenigstens zu reduzieren⁸⁸⁵. Ohne einen Haftungsdurchgriff wäre auch auf diesem Wege kaum ein wirklich potenter Schuldner zu erlangen.

Eine Haftung des Ladungseigentümers kommt daher nicht in Frage.

c. Ergebnis zu 2.

Neben dem bisher alleine haftenden Schiffseigentümer sollten Bareboat-Charterer, Manager und Operator in die Haftung einbezogen werden. Alle Verantwortlichen sollten gesamtschuldnerisch haften. Eine Einbeziehung der Ladungsinteressierten scheidet hingegen aufgrund der Strukturen des Seehandels aus. Ihre Haftung könnte lediglich der Erweiterung der Haftungsmasse dienen. Dies lässt sich jedoch sinnvoller durch eine Fondslösung erreichen. Eine effektive Verhaltensteuerung kann durch eine Haftung der Ladungsseite nicht erreicht werden.

⁸⁸¹ Puttfarken, SeehandelsR, Rn. 125; de May, J. Energy Nat. Resources L. 2 (1984), 197 (197 f., 199).

⁸⁸² Siehe Rabe, SeehandelsR, § 647, Rn. 4 ff., 8 ff.

⁸⁸³ In jüngerer Zeit gibt es zunehmend Transporte, die lediglich mittels Garantien oder aufgrund elektronischer Datenübermittlung vorgenommen werden, siehe hierzu z.B. Herber, SeehandelsR, § 30 III, IV, S. 303 f.; zum Abschied von den Transportdokumenten siehe auch schon Basedow, Transportvertrag, § 15 V, S. 375 ff.

⁸⁸⁴ Dies geben auch Arzt/ Jürgens, KJ 1993, 146 (163) zu bedenken, die deswegen wenigstens im Ergebnis einen Durchgriff auf die Mineralölgesellschaften ermöglichen wollen. Dies könnte nach deren Ansicht z.B. durch einen summenmäßig unbeschränkten Fonds geschehen, in den alle am Öltransport beteiligten Personen einzahlen.

⁸⁸⁵ Dies ist ein Weg, den die Ölgesellschaften in den USA häufig schon versuchen zu gehen. Kaufverträge über Öl enthalten deshalb oft spezielle Klauseln, die den Zeitpunkt des Gefahrübergangs und Rechtserwerbs regeln sollen, siehe de la Rue/ Anderson, S. 625 f. und Anderson/ de la Rue, TMLJ 2001, 1 (22 f.).

3. Umfang der Haftung – Haftungsbegrenzung oder unbeschränkte Haftung?

a. Erfordernis einer Haftungsbegrenzung?

Eine weitere zentrale Frage im Rahmen der Haftung ist, in welchem Umfang der Haftungsschuldner haften soll. Es gibt zwei Möglichkeiten. Entweder die Haftung ist unbeschränkt, oder sie gibt dem Haftenden das Recht, seine Haftung auf einen bestimmten Betrag zu begrenzen. Das Ölhaftungsübereinkommen geht letzteren Weg. Mittlerweile ist die Haftungsbegrenzung ein Prinzip, das sich durch das gesamte maritime Haftungsrecht zieht. In der Literatur finden sich zuweilen sogar Äußerungen, dass es sich bei dem Recht zur Haftungsbeschränkung um ein allgemein übliches Institut oder gar ein weltweit anerkanntes und ausgeübtes Prinzip handele⁸⁸⁶. Überwiegend scheint man derzeit im maritimen Haftungsrecht also von der Haftungsbegrenzung als „Normalfall“ auszugehen.

Anders ist dies im allgemeinen Zivilrecht. Dort wird eine unbeschränkte Haftung allgemein als Regelfall angesehen⁸⁸⁷. Welches sind also die Gründe, weshalb im maritimen Haftungsrecht anders als im allgemeinen Zivilrecht die Haftungsbeschränkung üblich scheint? Und bestehen diese Gründe noch fort, so dass es weiterhin gerechtfertigt oder sogar erforderlich ist, eine Haftungsbeschränkung aufrechtzuerhalten?

Ein Blick in die Geschichte der Schifffahrt zeigt, dass maritime Haftungsbeschränkungen dazu dienten, einen Anreiz für die Teilnahme an der Seeschifffahrt zu schaffen. Die Risiken der Schifffahrt waren groß, wodurch die Gewinnmöglichkeiten unsicher waren. Deshalb wurden Haftungsbeschränkungen eingeführt, um dem Schiffseigentümer die Möglichkeit zu schaffen, seine Risiken auf eine von vornherein überschaubare und kalkulierbare Größe zu begrenzen⁸⁸⁸. Auf diesem Wege sollte das Engagement im Seeschifffahrtsbereich reizvoller gemacht werden.

Aus heutiger Perspektive ist allerdings fraglich, ob diese Hintergründe noch immer Anlass zu einer beschränkten Haftung geben können. Anders als in den Anfängen der Handelsschifffahrt zur See haben sich die Rahmenbedingungen in der Zwischenzeit deutlich verändert. Zunächst sind die klassischen Risiken der See durch technische Fortschritte und die Entwicklung der Seeschifffahrt weitgehend reduziert worden. Zwar gibt es nach wie vor bedeutende Gefahren, die Reise eines Schiffes ist aber nicht mehr das Abenteuer mit ungewissem Ausgang, das es

⁸⁸⁶ Siehe Nöll, in: 50 Jahre Vereinte Nationen, S. 67 (73); Kühl, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 8; siehe auch Herber, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 8; Stachow, S. 43 ff.

⁸⁸⁷ Siehe Renger, in: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 281 (282); Nöll, in: 50 Jahre Vereinte Nationen, S. 67; Wetterstein, Lloyd's MCLQ 1994, 230 (243).

⁸⁸⁸ Siehe Gauci, Marine Policy 19 (1995), 65 (66); Nöll, in: 50 Jahre Vereinte Nationen, S. 67 (69); Klumb, S. 164.

früher einmal war⁸⁸⁹. Schiffsunfälle geschehen heute, weil das Schiff alt und schlecht gewartet⁸⁹⁰, der Kapitän betrunken⁸⁹¹ oder der Charterer in Eile war⁸⁹². Die früher so gefürchteten „perils of the sea“ spielen hingegen kaum noch eine Rolle⁸⁹³.

Ferner ist die Seeschifffahrt heute einer der bedeutendsten Zweige der modernen Wirtschaft. Es erscheint zumindest zweifelhaft, ob weiterhin Anreize geschaffen werden müssen, um die Beteiligung an der Seeschifffahrt zu fördern oder ob Seetransporte auch ohne diese Anreize wirtschaftlich reizvoll und lohnend sind⁸⁹⁴. Für den Bereich des Öltransports wird dies umso fraglicher, wenn man sich das erhebliche Gewinnpotential der großen Mineralölfirmen vor Augen hält⁸⁹⁵. Dies wird auch am gelegentlich beobachtbaren Verhalten mancher Ölfirmen nach größeren und vor allem medienwirksamen Unfällen deutlich. Unabhängig von einer rechtlichen Verpflichtung haben z.B. Exxon nach dem Unfall der „Exxon Valdez“, aber auch Elf nach dem Unfall der „Erika“, auf freiwilliger Basis erhebliche Zahlungen für die Beseitigung der Schäden geleistet⁸⁹⁶. Dadurch wird sichtbar, welches finanzielle Potential hier zur Verfügung steht.

In jüngerer Zeit wehren sich die betroffenen Parteien gegen eine unbeschränkte Haftung zunehmend mit einem Argument aus dem Versicherungsbereich. Eine unbeschränkte Haftung dürfe es danach schon deshalb nicht geben, weil sie überhaupt nicht versicherbar wäre. Schließlich beruhe das Prinzip der Versicherung auf der Kalkulierbarkeit der Schadenssummen. Wenn die Haftung unbegrenzt sei,

⁸⁸⁹ Siehe Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 153; Gauci, *Marine Policy* 19 (1995), 65 (67); auch Erbguth, *NuR* 1994, 377 (380) hält – allgemein im Rahmen der Umwelthaftung – eine Begrenzung der Schadenssumme für unvereinbar mit einem modernen Verständnis der Umwelthaftung.

⁸⁹⁰ So z.B. im Fall der „Erika“, siehe IOPCF Ann. Rep. 2001, S. 118 f.

⁸⁹¹ Dies wird im Fall der „Exxon Valdez“ als Unglücksursache angenommen, siehe Schmuck, S. 4, Fn. 18.

⁸⁹² So wie im Fall der „Agean Sea“, die trotz Sturms den Hafen von La Coruna ansteuerte, siehe Schmuck, S. 186, Fn. 5.

⁸⁹³ Schmuck, S. 186.

⁸⁹⁴ Siehe Gauci, *Marine Policy* 19 (1995), 65 (66); Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 153.

⁸⁹⁵ Die sechs großen Ölgesellschaften haben in den letzten Jahren stets mehrere Milliarden Dollar Gewinn gemacht (im Jahre 2000 betrug der Gewinn von Exxon \$ 17 Mrd., von BP \$ 14,2 Mrd., 1999 waren es bei BP \$ 6,2 Mrd., bei Royal Dutch/ Shell \$ 13 Mrd.), siehe FAZ v. 14.2.01, S. 26.

⁸⁹⁶ Nach dem Unfall der „Exxon Valdez“ hatte Exxon über 2 Milliarden US-Dollar für die Reinigung und noch einmal rund 300 Millionen US-Dollar an Fischer für deren Fangausfälle gezahlt, siehe Spiegel Online v. 8.11.2001, „Öl-Konzern von Milliardenzahlungen freigesprochen“, unter www.spiegel.de/panorama/0,1518,166732,00.html. Im Fall der „Erika“ hat Total Fina als Eigentümer der Ladung sich bereits kurz nach dem Unfall bereit erklärt, immerhin bis zu 107 Mio. US-Dollar für Reinigungskosten auszugeben, siehe Kiern, *TMLJ* 2000, 481 (485).

könne dies die Kalkulierbarkeit und damit die Versicherbarkeit der Haftung gefährden⁸⁹⁷.

Dieser Einwand sieht sich erheblicher Kritik ausgesetzt. Er wird in der Literatur häufig als unrichtig zurückgewiesen⁸⁹⁸. Zwar könne es in der Tat schwierig sein, eine unbegrenzte Deckung für eine unbeschränkte Haftung zu erhalten⁸⁹⁹, gleichwohl sei dies aber nicht erforderlich. Erforderlich sei lediglich eine ausreichend hohe Deckungssumme, durch welche der überwiegende Teil der denkbaren Fälle abgesichert wäre⁹⁰⁰. Sollten darüber hinaus Schäden eintreten, könnten diese durch eine weitere Versicherung gedeckt oder von den Verantwortlichen selbst getragen werden⁹⁰¹.

Dennoch scheint, um eine unbeschränkte Haftung effektiv versichern zu können, wenigstens eine Anhebung der Deckungssummen erforderlich zu sein. Insofern liegt es nahe, infolge der Anhebung der Deckungssummen auch eine Anhebung der Versicherungsprämien zu erwarten. In der Literatur wird daher teilweise bereits das mögliche Aus für Öltransporte befürchtet⁹⁰². Es wird befürchtet, dass die Anhebung der Deckungssummen zu einer drastischen Steigerung der Prämien führt. Dies könnte im Extremfall zur Folge haben, dass zwar theoretisch eine Versicherungsmöglichkeit bestünde, sich diese Versicherung wegen der hohen Prämien wirtschaftlich aber nicht lohnen könnte. De facto wäre die Haftung auch in diesem Fall nicht versicherbar.

Die Befürworter einer unbeschränkten Haftung halten dies jedoch für eine übertriebene Reaktion von Versicherungsseite. Sie halten dem entgegen, dass für den Bereich der Tankerunfälle tatsächlich kaum eine Kostensteigerung zu erwarten sei. Der Grund liege in der Seltenheit von Unfällen mit hohen Schadenssummen⁹⁰³. Da die Hauptlast der insgesamt betrachteten Schäden vor allem aus kleinen und mittleren Unfällen resultiere, spielten große Unfälle auf die Summe der Gesamtschäden bezogen nur eine geringe Rolle. Die Einbeziehung von großen Unfällen durch die Erhöhung der Deckungssummen werde sich daher nur gering-

⁸⁹⁷ So z.B. Kühl, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 8, 10 f.; auch W. Müller, TranspR 1998, 269 (276); Ganten, in: FS Herber, S. 343 (347); siehe auch Colton, in: Liability for Damage to the Marine Environment, S. 149 (153).

⁸⁹⁸ So Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 154; Gauci, Marine Policy 19 (1995), 65 (66); Wetterstein, in: P&I Insurance, S. 115 (133 ff.); Wetterstein, Environmental Impairment Liability, S. 193; Knoop, GeLA 2000, 22 (23); im Rahmen des Grünbuchs Hager, ZEuP 1997, 9 (31); auch Schäfer auf dem Symposium zur Bewältigung von Großschäden, siehe Willingmann, NJ 1997, 530; früher bereits Taschner, S. 85 f.; von Caemmerer, RabelsZ 42 (1978), 5 (15).

⁸⁹⁹ Es finden sich jedoch auch Stimmen, die davon ausgehen, dass es auch für eine unbegrenzte Deckung einen Angebotsmarkt gebe, so z.B. Schäfer auf dem Symposium zur Bewältigung von Großschäden, siehe Willingmann, NJ 1997, 530.

⁹⁰⁰ Hager, ZEuP 1997, 9 (31).

⁹⁰¹ Ebenso der Vorschlag von Faure/ Hui, RECIEL 2003, 242 (249).

⁹⁰² Siehe oben Fn. 655.

⁹⁰³ Zum Gesetz der großen Zahl in der Versicherung siehe Bergkamp, RECIEL 2003, 269 (271).

fällig auf die Prämienlast auswirken⁹⁰⁴. Überdies zeigt auch die Vergangenheit, dass die Versicherungswirtschaft und die betroffenen Parteien eher geneigt sind, die Kapazität des Versicherungsmarktes für zu klein zu halten, als sich gegenüber hohen Versicherungssummen zu öffnen. So war es bereits auf der Konferenz zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969, als die Haftungsgrenze fast ausschließlich auf Grundlage der von Versicherungsseite vorgelegten Daten festgelegt wurde⁹⁰⁵. Später waren Erhöhungen in einem verhältnismäßig großen Umfang dennoch möglich. Auch im Rahmen des US Oil Pollution Acts von 1990 könnte man diese Handhabung beobachten. Die in der Praxis häufig unbeschränkte Haftung löste vielerorts die Befürchtung aus, dass Öltransporte in die USA nicht mehr versicherbar oder zumindest wirtschaftlich nicht mehr interessant seien⁹⁰⁶. Auch hier hat sich die Lage aber schnell beruhigt⁹⁰⁷.

Die wichtigen praktischen Besorgnisse scheinen demnach ohne Grund zu sein. Im Übrigen ist es darüber hinaus fraglich, ob eine möglicherweise begrenzte Versicherungskapazität tatsächlich als Kernargument gegen eine unbeschränkte Haftung zugelassen werden sollte. Es wirkt doch etwas irritierend, dass die Kapazität der Versicherungswirtschaft ein Schlüsselerargument in dieser Debatte sein soll und möglicherweise mitentscheidet, ob eine Haftung beschränkt oder unbeschränkt ist⁹⁰⁸. Richtig ist natürlich, die Durchsetzbarkeit der Ansprüche sicher zu stellen. Aber eine kategorische Beschränkung der Haftung, weil möglicherweise die Versicherungskapazitäten überschritten sein könnten, erscheint äußerst fragwürdig. Im Ölbereich wird diese Fragwürdigkeit noch dadurch verstärkt, dass es durchaus einige Unternehmen gibt, die dazu in der Lage wären, auch oberhalb der Deckungsgrenzen Zahlungen zu leisten. Man denke nur an die großen Mineralölkonglomerate.

Für die Haftungsbeschränkung im Bereich der Gefährdungshaftung findet sich zudem das Argument, dass die Haftungsbeschränkung zugunsten des Haftungsschuldners der Preis sei, den man für den Verzicht auf das Verschuldenserfordernis zahlen müsse. Die Haftungsbeschränkung diene als Ausgleich für die erhöhte Last, die der Schiffseigentümer durch die Gefährdungshaftung trage⁹⁰⁹. Allerdings lässt sich dies auch anders sehen. Der Grund für die Gefährdungshaftung liegt bereits in dem hohen Risiko, das durch den Transport von Öl auf See geschaffen wird und ist alleine dadurch gerechtfertigt. Einer weiteren Begründung für die Gefährdungshaftung bedarf es nicht. Deswegen ist auch eine Haftungsbeschränkung als Gegenstück zur Gefährdungshaftung keine logisch zwingende Folgerung⁹¹⁰.

⁹⁰⁴ So Hager, ZEuP 1997, 9 (31); auch Wetterstein, in: P&I Insurance, S. 115 (134); Wetterstein, Environmental Impairment Liability, S. 193.

⁹⁰⁵ Siehe Herber, RabelsZ 34 (1970), 223 (241).

⁹⁰⁶ Siehe Morgan, Fordham Envtl. L. J. 6 (1994), 1 (7 f.).

⁹⁰⁷ Siehe oben 3. Kapitel G, S. 110.

⁹⁰⁸ So auch Wetterstein, Environmental Impairment Liability, S. 193 f., Fn. 389; auch schon Basedow, Transportvertrag, § 18 I, S. 464 ff.

⁹⁰⁹ Siehe Koch, in: Herausforderungen an das Recht, S. 95 (108); siehe auch Mensah, in: FS Herber (1999), S. 401 (440).

⁹¹⁰ So auch Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 159; Gauci, Marine Policy 19 (1995), 65 (69).

Im Übrigen ist eine unbeschränkte Haftung für Ölschäden weder im Bereich der Verschuldens- noch im Bereich der Gefährdungshaftung unbekannt. Im Recht einiger Staaten der USA finden sich z.B. Regeln über eine unbeschränkte Haftung⁹¹¹. Auch die neue europäische Umwelthaftungsrichtlinie⁹¹² geht in diese Richtung und enthält entsprechend dem Vorschlag der EU Kommission keine Haftungsgrenzen⁹¹³.

Damit wird deutlich, dass eine Haftungsbeschränkung keineswegs als selbstverständlich oder gar zwingend anzunehmen ist. Tatsächlich birgt die Begrenzung der Haftung sogar eine Gefahr in sich, die durch eine unbeschränkte Haftung vermieden werden könnte. Eine Haftungsbeschränkung, vor allem in Kombination mit einer Pflichtversicherung, bewirkt de facto eine Haftungersetzung durch die Versicherung. Damit wird aber der Präventiveffekt der Haftung geschwächt⁹¹⁴. Bei einer beschränkten Haftung ist das Risiko des Schädigers von vornherein auf eine bestimmte Summe begrenzt. Dieser Effekt wird bei einer versicherten und beschränkten Haftung noch verstärkt. Solange der Schädiger die Haftung begrenzen kann, haftet er im Ergebnis nicht selbst, da die Versicherung für ihn eintritt. Das Risiko des eigentlich Haftenden ist damit auf die Zahlung der Versicherungsprämie beschränkt. Eine unbeschränkte Haftung entwickelt daher eine größere Präventivwirkung als eine beschränkte Haftung⁹¹⁵. Der potentiell Haftende ist hier tatsächlich einem finanziellen Risiko ausgesetzt, das er nur durch sorgfältiges Handeln vermeiden kann.

Allerdings könnte die Verminderung des Präventiveffekts durch eine Haftungsbegrenzung verhindert werden, wenn man die begrenzte Haftung mit einer unbegrenzten Haftung kombinieren würde. Für das Funktionieren einer solchen Regelung ist es aber entscheidend, dass die Durchbrechung der Haftungsbegrenzung mit der Folge einer unbeschränkten Haftung nicht nur bloße Theorie ist, sondern eine reelle und tatsächlich drohende Option. Die aktuellen Voraussetzungen der internationalen Übereinkommen erfüllen diese Voraussetzungen nicht⁹¹⁶.

Angesichts der in der Schifffahrtspraxis üblichen Praxis, die Haftung durch die Bildung von Ein-Schiff-Gesellschaften zu umgehen⁹¹⁷, scheint dieser Weg – eine

⁹¹¹ S.o. 3. Kapitel F I, S. 96; auch das neue, seit Juli 1999 geltende taiwanesisches Recht sieht keine Haftungsbeschränkung vor, siehe Mason, P&I International 2001, 113 (114).

⁹¹² Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.4.2004 über die Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden, ABl. EU 2004 L 143, S. 56 ff. Eine Ausnahme gilt allerdings nach wie vor für Schäden, die unter das HBÜ fallen, Art. 4 Abs. 3 Umwelthaftungs-RL.

⁹¹³ Siehe KOM (2002), 17 endg.; hierzu auch Thüsing, VersR 2002, 927 (927 f.).

⁹¹⁴ Arzt/ Jürgens, KJ 1993, 146 (157); Little/ Hamilton, Lloyd's MCLQ 1997, 391 (405); siehe auch Heintschel v. Heinegg, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 83 (105).

⁹¹⁵ Die Studie von Jin/ Kite-Powell, Transport Research Part E 35 (1999), 77 (83 ff., 97) kommt sogar zu dem Ergebnis, dass in einem vom Wettbewerb geprägten Ölmarkt eine unbeschränkte Haftung das ökonomisch sinnvollste Modell sei.

⁹¹⁶ S.o. 2. Kapitel E, S. 83.

⁹¹⁷ Siehe Wilkens, S. 223; W. Müller, TranspR 1998, 269 (276); Kiern, TMLJ 2000, 481 (524), Fn. 307.

Anpassung der Durchbrechungsvoraussetzungen unterstellt – der effektivere. Wie bisher sollte die Haftung daher von einer verschuldensunabhängigen aber beschränkten Haftung ausgehen, die durch eine unbeschränkte Haftung für grobes Verschulden erweitert wird.

b. Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts – Absenkung des Verschuldensgrads?

Dies leitet unmittelbar zur nächsten Fragestellung weiter: Welches sollen die Situationen sein, in denen der Haftende sein Recht zur Haftungsbeschränkung verliert? Das Ölhaftungsübereinkommen kennt nur zwei Gründe, eine Haftungsbeschränkung zu versagen. Nur vorsätzliches oder bewusst grob fahrlässiges Handeln schließen das Recht zur Haftungsbeschränkung aus⁹¹⁸. Damit setzt das ÖIHÜ eine Hürde, die so hoch liegt, dass eine Haftungsdurchbrechung in der Praxis kaum stattfindet. Überwiegend werden die Voraussetzungen deshalb als zu eng empfunden, weshalb besonders in der aktuellen Diskussion Forderungen nach einer Absenkung des Verschuldenserfordernisses laut werden⁹¹⁹.

Bisher ist der Grad des Verschuldens so hoch, dass weder fahrlässiges noch grob fahrlässiges Handeln ausreicht, um den Schädiger unbeschränkt haften zu lassen. Dies ist ein Maßstab, der eine wirkungsvolle Verhaltenssteuerung des Handelnden kaum möglich macht⁹²⁰. Die Voraussetzungen für den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts müssen deshalb gesenkt werden. Im Rahmen von Öl- und anderen Gefahrguttransporten gilt dies umso mehr, da hier Stoffe transportiert werden, die aufgrund ihrer Beschaffenheit in einem sehr viel höheren Maße als andere Stoffe Schäden verursachen können. Sich einer unbeschränkten Haftung selbst bei grober Fahrlässigkeit entziehen zu können, widerspricht dem Verantwortungsprinzip und sollte deshalb dringend geändert werden.

Das neue Haftungssystem sollte bereits bei grober Fahrlässigkeit den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts vorsehen⁹²¹. Unabhängig vom Grad des erforderlichen Verschuldens wird das Kriterium voraussichtlich von den nationalen Gerichten unterschiedlich interpretiert werden. Hier besteht die Gefahr, dass verschiedene Rechtsordnungen die Kriterien entsprechend ihrer nationalen Vorstellungen interpretieren. Um dies zu verhindern oder wenigstens in einigen Punkten

⁹¹⁸ Siehe oben 1. Kapitel A II 4 b, S. 18 ff.

⁹¹⁹ Siehe oben 4. Kapitel A II 1, S. 122.

⁹²⁰ Siehe oben 2. Kapitel E, S. 83.

⁹²¹ Im Rahmen des zweiten „Erika“-Maßnahmen-Paketes sieht auch die Kommission die Grenze der groben Fahrlässigkeit als die Grenze dar, ab der einen unbeschränkte Haftung spätestens greifen müsse, siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.2, S. 66. Im Bericht der Kommission von Biarritz über die Gesamtstrategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr, hat die Kommission sogar nur von einem (einfachen?) fahrlässigem Verhalten gesprochen, siehe KOM (2000), 603 endg., S. 7. Auch die französische Delegation der IOPCF Arbeitsgruppe hat sich für eine Haftungsdurchbrechung bei (jeder) Fahrlässigkeit ausgesprochen, siehe IOPCF Dokument 92Fund/A/ES.7/6 und 92Fund/WGR.3/15, Punkt 6.21 ff., S. 12 f.

zu minimieren, könnte das neue Haftungssystem Beispielsfälle beinhalten, welche den erforderlichen Verschuldensgrad nahe legen. Denkbar wäre dies z.B. hinsichtlich des Verzehrs auf Lotsen in Gewässern, in denen zwar aus völkerrechtlichen Gründen keine Lotsenpflicht, aber eine Empfehlung der IMO zur Annahme von Lotsen besteht⁹²².

Daneben sollte auch ein Fehlverhalten, das zeitlich nach Eintritt der Schäden liegt, zu einer unbeschränkten Haftung führen können. Unterlässt die verantwortliche Partei beispielsweise die Anzeige des Unglücks oder verweigert sie ihre Unterstützung bei Aufräum- und Reinigungsarbeiten, vermag es nicht einzuleuchten, weshalb ihr dennoch eine Beschränkung der Haftung zugestanden wird. Über den derzeit geltenden Verschuldensbegriff werden sich solche Fälle nur äußerst selten erfassen lassen. Die entsprechende Vorschrift des Oil Pollution Act⁹²³ könnte deswegen als Orientierung für eine entsprechende Erweiterung des internationalen Haftungssystems dienen.

Darüber hinaus muss überlegt werden, ob das schuldhaftes Handeln tatsächlich nur durch den Verantwortlichen selbst begangen werden kann oder ob eine unbeschränkte Haftung nicht auch wegen Gehilfenverschuldens greifen soll. Das ÖIHÜ lässt nur das Verschulden des Schiffseigentümers selbst für die Haftungsdurchbrechung gelten⁹²⁴. Im Rahmen des OPA reichen hingegen neben den Handlungen des Verantwortlichen oder seiner Angestellten auch Handlungen von Beauftragten oder Vertragspartnern des Verantwortlichen⁹²⁵. Eine uneingeschränkte Einbeziehung des Verschuldens dieser Personen, wie sie der Oil Pollution Act vornimmt, scheint im Rahmen des neuen internationalen Haftungssystems aber eine zu weitreichende Belastung der Verantwortlichen zu sein. Der Verantwortliche könnte einer unbeschränkten Haftung dadurch sogar dann ausgesetzt sein, wenn er gar nicht die Möglichkeit hatte, das Handeln dieser Personen zu kontrollieren oder zu überwachen. Ihn trafe eine unbeschränkte Haftung dann unabhängig von seiner Verursachung. Das Entstehen für diese Personen sollte daher auf die Fälle begrenzt sein, in denen der Verantwortliche tatsächlich deren Verhalten beeinflussen kann oder ihn selbst ein Verschulden z.B. hinsichtlich der Auswahl seiner Angestellten trifft. Eine Gehilfenhaftung darf daher nur für einen engen Kreis von Fällen gelten, wobei dem Verantwortlichen die Möglichkeit zur Exkulpation, z.B. bei sorgfältiger Auswahl oder ordnungsgemäßer Überwachung, gegeben werden muss.

Eine weitere Schwäche des aktuellen Haftungsregimes ist die Verteilung der Beweislasten für die Durchbrechung der Haftungsgrenzen. Bisher muss der Geschädigte das Verschulden des Haftenden beweisen. Dies ist ein Unterfangen, das in der Praxis regelmäßig eine erhebliche Hürde darstellt. Eine Umkehr der Beweislast oder wenigstens Beweiserleichterungen könnten Abhilfe schaffen und dafür sorgen, dass der Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts mit der drohenden

⁹²² Diese Regelung würde z.B. das Fahren in der Kadetrinne betreffen.

⁹²³ § 2704 (c) (2) OPA; siehe oben 3. Kapitel E II, S. 95.

⁹²⁴ Art. V Abs. 2 ÖIHÜ; siehe oben 1. Kapitel A II 4 b, S. 18 ff.; in welchem Maße davon auch Handlungen von Angestellten oder der Gesellschaft selbst („alter ego“) erfasst sind, ist relativ unklar, siehe Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 165 ff.

⁹²⁵ § 2704 (c) (1) OPA; siehe oben 3. Kapitel E II, S. 94.

Folge der unbeschränkten Haftung nach dem neuen Haftungssystem nicht mehr nur als bloße Möglichkeit auf dem Papier steht, sondern zu einer reellen und deshalb warnenden Option wird.

c. Einheitliche Haftungssumme statt Staffelung der Haftungsgrenzen

Auch die Staffelung der Haftungsgrenzen gibt Anlass zu Kritik. Die internationalen Übereinkommen stufen die Haftungshöchstbeträge nach Größe der Schiffe. Dadurch haften kleinere Schiffe stets geringer als große, unabhängig von der tatsächlichen Gefahr, die von dem Schiff, z.B. wegen der Beschaffenheit des Öls oder der Qualität des Schiffes, ausgeht. Dies gründet auf der Annahme, dass das Ausmaß eines Schadens vor allem durch die Menge des transportierten Öls oder der transportierten gefährlichen Stoffe bestimmt wird. Ohne Zweifel spielt die Menge des Öls oder des Gefahrguts eine wichtige Rolle, wenn es um das Ausmaß der Schäden geht. Gerade im Ölbereich hat sich in den vergangenen Jahren durch Unfälle mit kleineren Schiffen aber gezeigt, dass trotz der relativ geringen Menge ausgelaufenen Öls erhebliche Schäden verursacht werden können⁹²⁶. Die „Erika“ fuhr mit einer vergleichsweise geringen Ladung von 31.000 Tonnen Öl – allerdings Schweröl⁹²⁷ –, von denen ca. 20.000 Tonnen ausgelaufen sind⁹²⁸. Das finanzielle Ausmaß der verursachten Schäden gehört jedoch zu den größten Schäden, die im Rahmen der internationalen Übereinkommen bisher aufgetreten sind⁹²⁹. Aufgrund ihrer geringen Größe war der Eigentümer der „Erika“ berechtigt, seine

⁹²⁶ Die Unfälle der „Erika“ und der „Exxon Valdez“ gehören zu den Tankerunfällen mit den höchsten Schäden in der Geschichte der Tankerschifffahrt. Beide haben aber nur verhältnismäßig geringe Mengen an Öl verloren. Die „Torrey Canyon“ beispielsweise hat drei mal mehr Öl verloren, als die „Exxon Valdez“, die „Amoco Cadiz“ sogar sechs mal so viel, vgl. Özçayir, Int. M. L. 2000, 230 (240).

⁹²⁷ Die Unterschiede zwischen einer Verschmutzung durch z.B. (leichtes) Rohöl und (schweres) Heizöl sind enorm. Anschauliche Beispiele anhand der Unfälle der „Braer“ und der „Erika“ finden sich bei Schroh, HANSA 2000, 18 f.

⁹²⁸ Siehe IOPCF Ann. Rep. 2001, S. 108. Bei dem – anhand der Menge des ausgelaufenen Öl bemessenen – bisher größten Unglück der „Atlantic Empress“ (1979, Tobago, Südkaribik) wurde mit 287.000 Tonnen hingegen mehr als die 14fache (!) Menge an Öl freigesetzt, siehe ITOPF, Handbook, S. 9.

⁹²⁹ Lediglich der Unfall der „Exxon Valdez“ führte zu höheren Schadenssummen – allerdings im Rahmen des OPA, der Schäden in einem größeren Umfang erstattet. Bereits die ersten Schadensschätzungen des Unfalls der „Prestige“ vor der spanischen Atlantikküste ließen vermuten, dass das Ausmaß der durch den „Erika“-Unfall verursachten Schäden noch überstiegen würden, siehe U. Müller, Die Welt v. 14.12.02, S. 12. Im August 2005 waren im Rahmen der Prestige bereits Klagen in einer Gesamthöhe von ca. € 930 Mio. beim IOPC Fonds anhängig. Zur gleichen Zeit wurde geschätzt, dass insgesamt Klagen im Wert von mind. € 1,05 Mrd. geltend gemacht werden, siehe www.iopcfund.org.

Haftung auf ca. € 13 Mio.⁹³⁰ zu beschränken. Angesichts der insgesamt erwarteten Schäden von ca. € 200 Mio.⁹³¹ scheint dies ein überaus fragwürdiges Ergebnis zu sein. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass der Einfluss der Menge des ausgelaufenen Öls zwar regelmäßig einen sichtbaren Zusammenhang zu den verursachten Schäden aufweist. Die Erfahrungen zeigen aber auch, dass dies keineswegs der einzige ausschlaggebende Faktor ist. Im Gegenteil: Eine englische Studie hat sogar gezeigt, dass kleine Schiffe, die besonders gefährliche Stoffe transportieren, ein größeres Verschmutzungsrisiko darstellen können als größere Schiffe, die weniger gefährliche Stoffe transportieren⁹³². Dies wurde jüngst von einer Studie des IOPC Fonds bestätigt⁹³³.

Als Folge dieser Unstimmigkeit wird derzeit über eine stärkere Differenzierung der Kriterien nachgedacht. Will man die Haftungsgrenzen tatsächlich möglichst nah an der Gefährlichkeit des Transportes ausrichten, müsste man deshalb auch Faktoren wie die Art des Öls bzw. die Gefährlichkeit der Stoffe⁹³⁴, die Länge und Gefährlichkeit der gefahrenen Route⁹³⁵, aber auch den Zustand und die Qualität des eingesetzten Schiffes⁹³⁶ mit in die Kriterien einbeziehen. Daneben gibt es eine Reihe von Kriterien, die zwar ausschlaggebend für die Größe der Schäden sein können, sich aber vorher nicht einkalkulieren lassen. Hierzu gehören z.B. die Sensibilität des Unglücksortes oder Wetterbedingungen und Strömungen⁹³⁷. Würde man eine konsequente Staffelung anhand der für jeden Transport angenommenen Risiken vornehmen wollen, würde dies zu einem Verwaltungsaufwand führen, der kaum in einem angemessenen Verhältnis zu den Vorteilen der Differenzierung stehen würde. Zudem dürfte es praktisch äußerst schwierig sein, geeignete Differenzierungskriterien für die Risikofaktoren zu finden⁹³⁸. Auch den Urvätern des Ölhaftungsübereinkommens war gegenwärtig, dass neben der Menge des Öls wei-

⁹³⁰ Die „Erika“ war ein 19.666 Bruttoregistertonnenschiff. Der Eigentümer kann seine Haftung deshalb auf 9,2 Mio. SZR (ca. € 13 Mio.) beschränken, siehe IOPCF Ann. Rep. 2001, S. 111.

⁹³¹ Der vollständige Schaden kann noch nicht beziffert werden, da immer noch Ansprüche geltend gemacht werden. Zwischenzeitlich wurde mit Schäden bis € 300 oder 400 Mio. gerechnet. Am 21.3.2003 waren beim IOPC Fonds bereits Forderungen in Höhe von ca. € 197 Mio. eingegangen.

⁹³² Die Studie wurde bereits 1994 dem Rechtsausschuss der IMO auf seiner 71. Sitzung vorgelegt, siehe hierzu Griggs, Lloyd's MCLQ 1996, 145 (150).

⁹³³ Study of the Costs of Oil Spills, IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/22, insb. S. 10.

⁹³⁴ Für die Binnenschifffahrt auch W. Müller, TranspR 1998, 269 (276); Koriath, in: Probleme des Binnenschifffahrtsrechts, S. 79 (101).

⁹³⁵ Für eine konsequente Risikoabstufung müssten auch diese Faktoren berücksichtigt werden, siehe Herber, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 4.

⁹³⁶ So der Vorschlag der französische Delegation im Rahmen der Arbeitsgruppe des IOPC Fonds zu Änderungen des internationalen Entschädigungsregimes, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 6, Punkt 6.2.8, S. 10.

⁹³⁷ Siehe Kiern, TMLJ 2000, 481 (583).

⁹³⁸ So der Einwand einiger Delegationen im Rahmen der aktuellen Diskussion über Änderungen des Haftungsübereinkommens, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 6, Punkt 6.2.10, S. 10.

tere Faktoren für das Risiko des Transportes ausschlaggebend sein könnten. Man entschied sich jedoch bewusst zugunsten einer einfachen Handhabung, diese Feinheiten nicht in die Übereinkommen einzubeziehen⁹³⁹.

Eine sinnvolle Lösung müsste zwei Voraussetzungen erfüllen. Zum einen müssten die Ungereimtheiten der derzeitigen Staffelung behoben werden. Zum anderen muss verhindert werden, dass durch die Übernahme einer Vielzahl von Kriterien die Praktikabilität verloren geht. Die hier vorgeschlagene Lösung orientiert sich deshalb nicht nur an einer realitätsnäheren Gefahreneinschätzung, sondern auch an einer einfachen und praktischen Handhabung. Bedenkt man, dass eine allen Feinheiten entsprechende Differenzierung nicht praktikabel, eine nur an einem Kriterium, z.B. der Größe, orientierte Differenzierung hingegen nicht sachgerecht ist, führt dies zu folgendem Lösungsvorschlag: der Einführung einer einheitlichen fixen Haftungssumme („flat rate“). Diese gilt unabhängig von der Größe des Schiffes für alle Schiffe gleichermaßen und wie bisher für jeweils ein Schadensereignis⁹⁴⁰.

Gegen diese Lösung könnte sprechen, dass kleinere Schiffe einer höheren finanziellen Belastung ausgesetzt sein würden, wenn durch die Aufhebung der Staffelung die Versicherungsprämien angehoben würden. Dies sind Bedenken, die aus Sicht der Schifffahrt verständlich sind. Dennoch können sie nicht überzeugen. Die Versicherungsprämie orientiert sich an dem erwarteten Risiko im Einzelfall. Sie kann sehr viel genauer auf die tatsächliche Risikostruktur eingehen, als dies über eine Staffelung der Haftungsgrenzen möglich wäre. Wenn die Risikobewertung bei kleinen Schiffen auf diesem Wege tatsächlich zu einer geringeren Schadenswahrscheinlichkeit kommen und die Prämien entsprechend geringer ausfallen würden, wären die Bedenken der Schiffsseite obsolet. Wenn hingegen das Risiko kleiner Schiffe tendenziell nicht geringer eingestuft werden würde, wäre eine entsprechend höhere Prämienbelastung schon aufgrund des Risikos gerechtfertigt. Die Differenzierung des Gefährdungspotentials sollte deshalb nicht über eine Staffelung der Haftungssummen vorgenommen werden, sondern dem Versicherungsmarkt überlassen werden⁹⁴¹.

⁹³⁹ Siehe Herber, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 4; für die Beiträge im Rahmen des ÖIFÜ siehe auch die Denkschrift zum ÖIHÜ und ÖIFÜ, BTDrucks. 7/2299, S. 71.

⁹⁴⁰ Ebenso der Vorschlag des OCIMF zur Revision der aktuellen Übereinkommen, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 14/ 2; so auch schon Schmuck, S. 176; für den Bereich des Binnenschiffrechts auch W. Müller, TranspR 1998, 269 (276) und Koriath, in: Probleme des Binnenschiffrechts, S. 79 (101).

⁹⁴¹ Eine entsprechende Änderung würde auch dazu führen, dass sich die P&I Clubs gezwungen sähen, ihre bisherige Praxis nicht bzw. nicht ausreichend risikoäquivalenter Tarifierung zugunsten einer stärker risikobezogenen Prämiendifferenzierung zu ändern, kritisch hierzu Hassel, S. 109.

d. Höhe der Haftungsbegrenzung

Entscheidend für den Charakter des Systems ist weiterhin die Höhe der Haftungsbegrenzung. Der hier verfolgte Vorschlag soll insgesamt zu einer Stärkung der Haftung und damit zu einer stärkeren Betonung des Verursacherprinzips führen. Die subsidiär folgende kollektive Entschädigung soll lediglich in Ausnahmefällen erforderlich sein. Daher ist es notwendig, dass die neue Haftungsgrenze hoch genug ist, um in den meisten Fällen einen vollständigen Schadensausgleich bereits über die Haftung herbeizuführen. Dadurch kommt es auch nicht zu einer ungleichmäßigen Aufteilung der Lasten zwischen Schiffs- und Ladungsseite, da im Rahmen der Gefährdungshaftung die Kosten durch die Versicherungsprämien von vornherein kalkulierbar sind und auf die Kosten des Transportes umgelegt werden können.

Auf der anderen Seite muss aber sichergestellt sein, dass die Höhe der Haftungsgrenzen nicht die Wirtschaftlichkeit der Transporte bedroht und diese versicherbar bleiben. Eine hohe Versicherungsdeckung dürfte zumindest hinsichtlich der tatsächlichen Möglichkeiten kaum noch Probleme bereiten. Für Öltransporte in die USA wird inzwischen eine Versicherungsdeckung von bis zu \$ 1 Mrd. angeboten⁹⁴². Fraglich könnte allenfalls die Bereitschaft der P&I Clubs sein, eine entsprechend hohe Deckung außerhalb des OPA auch für die internationalen Übereinkommen anzubieten. Wie die Erfahrungen in den USA gezeigt haben, dürften sich aber auch hier bei einem eventuellen anfänglichen Widerstand der Clubs Lösungen finden lassen⁹⁴³. Die Summe von \$ 1 Mrd. bezieht sich allerdings auch auf die Deckung der unbeschränkten Haftung. Für die Haftungsgrenze sollte deshalb eine entsprechend geringere Summe festgelegt werden, um auch für die unbeschränkte Haftung für grobes Verschulden noch Raum für eine Versicherungsdeckung zu lassen.

Anbieten könnte sich eine Haftung im Bereich von € 200 bis 500 Mio. Dies scheint zunächst relativ hoch. Um aber tatsächlich eine Stärkung der Haftungskomponente zu erreichen, ist eine entsprechende Anhebung der Haftungssummen erforderlich. Wie oben dargestellt, ist dadurch nicht zu befürchten, dass Öl- und Gefahrguttransporte wirtschaftlich nicht mehr lohnend oder nicht mehr versicherbar werden.

e. Verteilung bei Überschreiten der Haftungsgrenzen

Sollten trotz der angehobenen Haftungsgrenze die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, um alle Ansprüche zu erfüllen, stellt sich die Frage, wie die zur Verfügung stehenden Mittel verteilt werden. Die gleiche Frage könnte sich ebenfalls bei der Entschädigung auf einer zweiten Stufe durch den Fonds und ggf. sogar auf einer dritten Stufe stellen. Zwar ist es eines der Ziele des neuen Systems, gerade diese Situation zu vermeiden, dennoch gelten die folgenden Ausführungen für die weiteren Sicherungsstufen gegebenenfalls entsprechend.

⁹⁴² Siehe oben 3. Kapitel E II, S. 96.

⁹⁴³ Siehe oben 3. Kapitel G, S.110.

Im Rahmen des internationalen Systems findet eine Verteilung der Mittel nach Art. V Abs. 4 ÖIHÜ und Art. 4 Abs. 5 ÖIFÜ bisher anteilig im Verhältnis der festgestellten Ansprüche zu den zur Verfügung stehenden Mitteln statt, so dass alle Geschädigten im gleichen Verhältnis entschädigt werden. Diese Verteilungstechnik sieht sich vor allem im Rahmen der Entschädigung durch den IOPC Fonds in jüngerer Zeit teilweise Kritik ausgesetzt. Besonders markant ist z.B. ein Fall, in dem der nicht versicherte und nicht versicherbare Einkommensverlust eines Fischers neben den öffentlichen Ersatzansprüchen für Reinigungskosten stehen. Der Fischer muss sich die gleiche Kürzung der für seine Existenz entscheidenden Ansprüche gefallen lassen, wie sie für die staatlichen Ansprüche gelten. Aus solchen Szenarien entstanden die Überlegungen, bestimmte Ansprüche Privater in Zukunft vorrangig zu behandeln⁹⁴⁴. Für eine solche Rangfolge spricht vor allem, dass der Staat den teilweisen Ausfall seiner Ansprüche nicht nur leichter verkraften könnte, sondern damit im Ergebnis ein Teil der Lasten durch die Allgemeinheit getragen würde. Die Einkommensverluste des Fischers würden hingegen nicht zu Lasten der Allgemeinheit verteilt werden, sondern alleine auf ihm lasten bleiben. Insbesondere im Hinblick auf den Transport von Öl ist dies eine fragwürdige Lastenverteilung. Da die Allgemeinheit letztendlich Nutznießer der Transporte ist, sollten nicht beim Verursacher auszugleichende Schäden eher zu Lasten der Allgemeinheit gehen als von zufällig getroffenen Individuen getragen werden zu müssen. In Ansätzen findet sich dieser Gedanke auch in dem HNS-Übereinkommen wieder. Art. 11 HNS-Übk. gewährt Ansprüchen wegen Personenschäden Vorrang vor anderen Ansprüchen. Allerdings dürfte hier mit ausschlaggebend gewesen sein, dass Personenschäden durch andere gefährliche Güter eher typische Schäden sind als Personenschäden durch Ölverschmutzungen. Dennoch lässt sich der Gedanke auf eine Privilegierung ähnlicher Schadensgruppen im Ölbereich übertragen.

Im Ergebnis ist es angebracht, bestimmte Ansprüche vorrangig zu behandeln. Auch wenn ein Kernelement des neuen Entschädigungssystems der stets vollständige Ausgleich der Ansprüche sein soll, lässt sich nicht ausschließen, dass eine Situation eintritt, in der Schäden nicht vollständig ausgeglichen werden können. Für diesen Fall erscheint es sachgerecht, Ansprüche Privater wegen Personen-, Sach- und Vermögensschäden vorrangig vor öffentlichen Ansprüchen zu ersetzen.

4. Ausschlussgründe

Im Rahmen eines neuen Haftungskonzepts sollte ferner überlegt werden, ob die Ausschlussgründe des Übereinkommens in ihrem aktuellen Umfang bestehen bleiben sollten oder es auch hier einen Änderungsbedarf gibt. Das Haftungsübereinkommen schließt derzeit einen Ersatz der Schäden unter anderem aus, wenn

⁹⁴⁴ So z.B. Renger, in: Großschäden, S. 151 (168); im Rahmen der Änderungsüberlegungen des IOPC Fonds wurde dies ferner von einigen Delegationen der 3rd Intersessional Working Group vorgeschlagen, ist bisher aber unter den Staaten noch sehr umstritten, da einige Vertragsstaaten es nicht akzeptieren wollen, dass staatliche Ansprüche nachrangig behandelt werden, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 6, Punkt 6.13, S. 24.

diese durch Kriegshandlungen oder Naturkatastrophen entstanden sind. Hinsichtlich der Gefährdungshaftung scheint dies eine sinnvolle Lösung zu sein. In beiden Situationen ist der primäre Grund für die Verschmutzung nicht der Transport, sondern das unvorhersehbare Ereignis. Besonders im Falle von Naturkatastrophen ist dies einleuchtend. Dennoch stellt sich die Frage, warum dies auch bei einer schuldhaften Herbeiführung der Schäden der Fall sein sollte. Sollte ein Schiffseigentümer oder Charterer tatsächlich nicht haften müssen, wenn er z.B. zur Zeitersparnis bewusst ein Krisengebiet oder ein riskantes Schlechtwettergebiet durchfährt? Im Rahmen von Naturkatastrophen wird der Eigentümer wohl auch nach den derzeitigen Regeln bereits haften müssen. Das Haftungsübereinkommen setzt nämlich voraus, dass es sich um ein „unvermeidliches und unabwendbares“ Ereignis gehandelt hat⁹⁴⁵. Für Schäden durch Kriegshandlungen gilt eine solche Einschränkung aber nicht. Hier scheint sich durch die Konstruktion der Übereinkommen ein Detailfehler eingeschlichen zu haben. Es wäre ratsam, dies in dem neuen Haftungssystem zu korrigieren. Wer sich bewusst in ein Krisengebiet begibt und so die Verursachung der Schäden fahrlässig ermöglicht, sollte sich nicht auf eine Haftungsbegrenzung berufen dürfen.

Grundsätzlich sollte für alle Ausschlussgründe überlegt werden, ob trotz Vorliegens eines Ausschlussgrundes ein Verhalten des Verantwortlichen dazu führen kann, dass dieser nicht von der Haftung frei wird. Der US Oil Pollution Act sieht dies vor, wenn der Verantwortliche es unterlässt, das Ereignis mitzuteilen, seine Mitarbeit oder Unterstützung verweigert oder einer behördlichen Anweisung im Rahmen des OPA nicht nachkommt⁹⁴⁶. Angesichts der angestrebten Stärkung des Verursacherprinzips scheint dies eine sinnvolle Ergänzung zu sein. Wenn ein Verantwortlicher durch sein Verhalten im Laufe des Ereignisses oder danach dessen Folgen nicht zu vermindern hilft oder sie durch sein Verhalten gar verschlimmert, gibt es keinen Grund, ihn von einer Haftung frei zu halten. Das neue Haftungssystem sollte deshalb eine entsprechende Regelung aufnehmen.

5. Durchsetzbarkeit der Ansprüche

Jedes Haftungssystem bliebe ohne Wirkung, wenn die Durchsetzung der Ansprüche nicht gesichert wäre. Das internationale Haftungs- und Entschädigungssystem bedient sich hierzu bisher zweier Instrumente: der Haftpflichtversicherung des Schiffseigentümers und des subsidiären Entschädigungsfonds. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten haben beide Instrumente in der Vergangenheit überwiegend gut funktioniert. Einhergehend mit der oben dargestellten Kritik an dem aktuellen internationalen System sind aber vor allem zwei Schwachpunkte zu bemängeln. Einerseits ist erneut auf die in Extremfällen unzureichende Höhe sowohl der Haftung als auch der Entschädigung durch den Fonds hinzuweisen, auf der anderen Seite ist daran zu erinnern, dass die Lastenverteilung in vielen Situationen außer Balance scheint und eine stärker am tatsächlichen Verursacher orientierte Haftung und ihre Sicherung wünschenswert wäre.

⁹⁴⁵ Art. III Abs. 2 lit. a ÖIHÜ.

⁹⁴⁶ Siehe § 2703 (c) (1)–(3) OPA.

Für Schäden bis zur Grenze der Haftungsbeschränkung sollte auch im Rahmen einer erweiterten Haftung die Pflichtversicherung bestehen bleiben. Durch sie dürfte in den meisten Fällen eine zügige und verlässliche Entschädigung sichergestellt werden. Problematisch dürfte aber in vielen Fällen die Durchsetzung von Ansprüchen im Rahmen einer unbeschränkten Haftung für grobes Verschulden sein. Bereits jetzt neigen viele Unternehmen dazu, ihre Haftung, insbesondere durch die Bildung von Ein-Schiff-Gesellschaften, klein zu halten. Die hier vorgeschlagene Haftungsverschärfung dürfte diesen Effekt wohl eher verstärken als ihn zu vermindern. Deshalb ist es von besonderer Bedeutung, auch die Durchsetzung dieser Ansprüche zu sichern. Insofern die haftende Partei für die weitergehenden Schäden keinen zusätzlichen Versicherungsschutz aufweisen kann, könnte die Durchsetzung der Ansprüche teilweise problematisch sein. Für den Geschädigten steht freilich der Fonds zur Verfügung. Ein Rückgriff des Fonds auf den Schädiger und damit die Tragung des Schadens durch den Verursacher wird aber nicht immer Aussicht auf Erfolg haben. Als letzte Möglichkeit, die Last der Schäden doch auf den (Mit-) Verursacher zu übertragen, könnte lediglich ein Haftungsdurchgriff auf den wirtschaftlich hinter dem Transport stehenden Mineralölkonzern sein. Versagt diese Möglichkeit, bleibt nur die Übernahme der Schäden durch den kollektiven Entschädigungsfonds.

Im Folgenden wird eine kurze Kritik an der aktuellen Ausgestaltung der Pflichtversicherung angeführt. Danach wird noch auf die Möglichkeiten eines Haftungsdurchgriffs eingegangen. Überlegungen zur Sicherung der Ansprüche durch den Schadensausgleich über den Fonds finden sich im nächsten Abschnitt.

a. Pflichtversicherung

Die Pflichtversicherung hat sich in der Vergangenheit in vielen Fällen mit geringeren Schadenssummen als ein Instrument herausgestellt, das den Geschädigten im Regelfall einen schnellen und zuverlässigen Ersatz für die erlittenen Schäden sichert. Insbesondere durch den Direktanspruch gegen den Versicherer ist sie ein effektives und wichtiges Instrument der Haftungskomponente. Ein Kritikpunkt ist aber hinsichtlich der derzeitigen Beschaffenheit der Versicherungsgestaltung anzumerken. Der überwiegende Teil des weltweit erforderlichen Versicherungsschutzes in dem hier betrachteten Segment wird durch sogenannte Protection and Indemnity (P&I) Clubs bereitgestellt. Dass die Clubs auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit („mutuality“) beruhen, mag mit ein Grund sein, weswegen die Versicherungsprämien nicht immer vollständig individuell risikoabhängig errechnet werden. Das tatsächliche individuelle Risikopotential wird z.B. durch die vorwiegende Berücksichtigung von allgemeinen Daten wie Schiffsgröße und Schiffsalter häufig nicht ausreichend gewürdigt. Zudem trägt auch die verbreitete Mischkalkulation der Beitragsfestsetzung als Durchschnitt für die gesamte Flotte des Schiffseigners (horizontale Amalgamierung) und z.T. über alle Schadensarten (vertikale Amalgamierung) nicht zu einer ausreichenden Berücksichtigung des tatsächlichen

individuellen Risikos bei⁹⁴⁷. Dadurch werden in vielen Fällen Tankschiffe mit einem hohen Risiko für zu günstige Prämien versichert. Es wäre deshalb wünschenswert, eine stärker am tatsächlichen Risiko orientierte Berechnung der Versicherungsprämien vorzunehmen.

Die neben dem Schiffseigentümer haftenden Parteien können in das bisherige Versicherungssystem integriert werden. Als Vorbild kann die im Rahmen des Bunkerölübereinkommens erforderliche Versicherung dienen⁹⁴⁸. Der Schiffseigentümer ist weiterhin zum Abschluss der Versicherung verpflichtet, innerhalb ihrer Deckung sind aber alle haftenden Parteien versichert.

b. Haftungsdurchgriff?

Wenn Schäden auftreten, welche die Haftungsgrenzen und damit die Grenzen der Pflichtversicherung überschreiten, bestehen häufig geringe Chancen, diese Ansprüche gegen den Schädiger durchzusetzen. Eine Möglichkeit, doch den eigentlichen Verursacher zur Verantwortung zu ziehen, könnte in dem gelegentlich geäußerten Wunsch einer Durchgriffshaftung bestehen⁹⁴⁹. Dahinter steht der Gedanke, den wirtschaftlich primär am Öltransport Interessierten, also insbesondere die Mineralölgesellschaften, als finanzkräftige Quelle in Anspruch nehmen zu können. Die Möglichkeiten dazu richten sich nach dem nationalen Recht, insofern die Inanspruchnahme nicht nach dem ÖIHÜ ausgeschlossen ist. In der Regel dürften die Möglichkeiten zu einem Haftungsdurchgriff aber sehr beschränkt sein⁹⁵⁰. Auch wenn in den USA im Fall der „Amoco Cadiz“ ein Haftungsdurchgriff zugelassen wurde⁹⁵¹, dürfte dies doch eher die Ausnahme bleiben⁹⁵².

Die Aufnahme einer ausdrücklichen Regelung in das Haftungsregime, nach welcher unter bestimmten Voraussetzungen ein Durchgriff gegen bestimmte Unternehmen möglich ist, wird international kaum durchsetzbar sein. Nach den hier vorgeschlagenen Änderungen dürfte dies aber auch nicht mehr nötig sein.

⁹⁴⁷ Siehe mit weiteren kritischen Betrachtungen zur mangelnden Risikoäquivalenz der Beitragsbemessung der P&I Clubs Hassel, S. 103 ff.; siehe hierzu auch Jenisch, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 84 (1994), S. 1 ff.

⁹⁴⁸ Siehe oben I. Kapitel A V, S. 56.

⁹⁴⁹ So z.B. geäußert von Hassel, S. 109 f.; für einen Durchgriff gegen die Mineralölgesellschaften jedenfalls dem Ergebnis nach auch Arzt/ Jürgens, KJ 1993, 146 (163).

⁹⁵⁰ Zur Rechtslage in den USA siehe Anderson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 74 (1990), S. 1 ff.; Anderson/ Wethmar, RIW 1991, 1001 (1005 f.); die Situation in Deutschland stellt Schmidt, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 74 (1990), S. 38 ff. dar.

⁹⁵¹ Siehe das Urteil des Northern District Court of Illinois v. 18.4.1984, AMC 1984, 2123; hierzu de la Rue/ Anderson, S. 665 ff.; Anderson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 74 (1990), S. 14 ff.; ferner Pfennigstorf, VersR 1988, 1201 (1204); Kloss, IPRax 1989, 184 (186).

⁹⁵² Im Rahmen des OPA geht Gauci, Oil Pollution at Sea, S. 105 davon aus, dass eine Haftung als Operator in Betracht kommt, wenn eine Muttergesellschaft ausreichend eng mit einer das Schiff betreibenden Tochter verknüpft ist; siehe auch Smelley, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 1 (7 ff.).

II. Entschädigung durch Fonds

Die bisherige Ergänzung der Haftungs- durch eine Entschädigungskomponente hat sich im Rahmen der internationalen Übereinkommen bewährt. Wie bereits ausgeführt, sollte die Haftungskomponente daher auch in Zukunft durch den kollektiven Ausgleich über einen Fonds ergänzt werden. Als Grundmodell bietet sich die Konstruktion des IOPC Fonds an. Hinsichtlich der Entschädigungsgrenzen, des Kreises der Beitragszahler, der Art der Beitragsbemessung und den Gründen, nach welchen der Fonds von seiner Zahlungspflicht befreit ist, wird nachstehend betrachtet, welche Änderungen in diesen Bereichen das System verbessern könnten.

1. Wegfall bzw. Erhöhung der maximalen Entschädigungssummen

Wie bei der Haftung gilt auch im Rahmen der Entschädigung durch den Fonds die im 2. Kapitel geäußerte Kritik, dass die Höhe der Entschädigungssummen den aktuellen Anforderungen an eine umfassende Entschädigung der Opfer nicht in allen Fällen gerecht wird. Das neue Haftungssystem soll dies vermeiden und einen Ersatzrahmen schaffen, unter dem in jedem erdenkbaren Fall alle Geschädigten einen vollständigen Schadensausgleich erhalten. Um dieses Ziel zu erreichen, kommen für das hier vorgeschlagene Modell drei Möglichkeiten in Betracht.

a. Erster Lösungsvorschlag: Aufhebung der Entschädigungsgrenze – ein unbegrenzter Fonds

Als erste Möglichkeit bietet sich die Aufhebung der Entschädigungsbegrenzung an. Der Fonds würde nach dem gleichen Prinzip arbeiten wie bisher, nur würden die berechtigten Ansprüche vollständig ersetzt werden, ohne dass eine Begrenzung für die insgesamt bei einem Unfall ausgezahlte Summe bestünde. Der Vorteil einer solchen Lösung läge nicht nur darin, dass sie sich relativ einfach umsetzen ließe, sondern auch darin, dass neben der Haftung nur ein weiteres Instrument innerhalb des Gesamtsystems bestünde. Dies würde den Geschädigten eine schnelle und vor allem unkomplizierte Entschädigung sichern. Auch aus wirtschaftlicher Sicht wäre ein unbeschränkter Fonds wohl keinen unüberwindbaren Hürden ausgesetzt. Zum einen dürfte sich auf einen längerfristigen Zeitraum bezogen die Summe aller Entschädigungen kaum bedeutsam erhöhen, da Unfälle mit den befürchteten Rekordschäden nur sehr selten vorkommen⁹⁵³. Zudem ist davon auszugehen, dass selbst bei einer signifikanten Steigerung der Entschädigungszahlungen das finanzielle Potential der Ölindustrie ausreicht, auch diese Schäden zu tragen⁹⁵⁴. Weitaus problematischer könnte dagegen die internationale Durchsetzbarkeit einer solchen Regelung sein. Bedenkt man, dass es bereits bei den jüngst diskutierten Erhöhungen der maximalen Entschädigungssumme bzw. der Schaffung eines zusätzlichen Fonds erheblichen Widerstand von einigen Vertragsstaaten ge-

⁹⁵³ Vgl. oben I 3 a, S. 163.

⁹⁵⁴ Siehe oben I 3 a, S. 162.

geben hat⁹⁵⁵, ist die praktische Umsetzbarkeit einer unbeschränkten Fondslösung sehr fraglich. Insbesondere ärmere Länder werden in der Regel nicht dazu geneigt sein, ihrer Industrie eine weitere Belastung aufzuerlegen.

b. Zweiter Lösungsvorschlag: Erhöhung der Entschädigungssummen des internationalen Fonds

Eine zweite Möglichkeit bestünde in einer Abschwächung der ersten Variante. Statt einer unbegrenzten Entschädigung durch den Fonds könnte die Höhe der maximalen Entschädigungssumme angehoben werden. Die neue maximale Entschädigungssumme müsste aber so hoch sein, dass sie aller Voraussicht nach auch in Zukunft ausreichend Spielraum bietet, damit alle denkbaren Schäden kompensiert werden können. Als Höhe käme z.B. die zur Zeit diskutierte Summe von € 1 Mrd. in Betracht. Der Nachteil dieser Lösung läge darin, dass damit wieder eine Begrenzung des Schadensersatzes vorgenommen würde. Dem könnte man allerdings durch die Einführung einer zusätzlichen Entschädigungskomponente in der Gestalt eines Auffangfonds oder einer Auffanghaftung begegnen⁹⁵⁶. Die jetzige Ablehnung eines solchen Vorschlags zugunsten des Supplementary Fund⁹⁵⁷ lässt diese Lösung jedoch auch für die nahe Zukunft unwahrscheinlich erscheinen.

c. Dritter Lösungsvorschlag: Schaffung eines zusätzlichen Fonds auf dritter Ebene

Richtet man sich nach der Realisierbarkeit des Vorschlages, könnte eine dritte Möglichkeit in der Schaffung eines zusätzlichen Fonds bestehen. Der Fonds könnte entweder auf internationaler Ebene angesiedelt sein und einen zusätzlichen Schutz für alle Vertragsstaaten bieten, die diesem freiwillig beitreten, oder auf regionaler Ebene, beispielsweise für die EU Staaten, etabliert werden. Mit der Annahme des Protokolls über den Supplementary Fund im Mai 2003 ist dieser Lösungsvorschlag im Rahmen der IMO umgesetzt worden⁹⁵⁸.

Bei diesem Lösungsweg handelt es sich allerdings um einen Kompromissvorschlag, der im Vergleich zu der hier favorisierten Ideallösung eines internationalen unbeschränkten Fonds Nachteile mit sich bringt. Vor allem die Aufrechterhaltung der Begrenzung der Entschädigungszahlungen auf eine Höchstsumme pro Schadensereignis ist zu kritisieren. Dadurch wird eine konsequente und vollständige Kompensation der Schäden verhindert. Ebenfalls kritisch ist die weitere Zersplitterung des Entschädigungsniveaus zu sehen. Durch die Schaffung eines zusätzlichen freiwilligen oder regionalen Fonds entstehen für Schäden in verschiedenen Staaten Entschädigungsmöglichkeiten in unterschiedlicher Größenordnung.

Dieses Argument greift aber nur bedingt. Auch im Rahmen des bisherigen internationalen Systems ist nicht zwingend für alle Fälle ein einheitliches Entschä-

⁹⁵⁵ Siehe oben 4. Kapitel B I, S. 124.

⁹⁵⁶ Hierzu unten IV, S. 185 ff.

⁹⁵⁷ Siehe oben 4. Kapitel B I, S. 124.

⁹⁵⁸ Siehe oben 1. Kapitel A IV, S. 54.

digungsniveau vorhanden. Da der Beitritt zum Fondsabkommen nicht zwingend, sondern optional zum Ölhaftungsübereinkommen möglich ist, entstehen auch unter dem derzeitigen System mindestens zwei verschiedene Stufen. Auf der ersten Stufe besteht eine Entschädigungsmöglichkeit nur bis zu den Grenzen des Haftungsübereinkommens. Auf der zweiten Stufe schließt sich für die Geschädigten in den Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens eine Entschädigung durch den IOPC Fonds an. Durch unterschiedliche Haftungs- und Entschädigungssummen des Systems von 69/71 bzw. der Protokolle von 92, wird dies noch verstärkt. Ein zusätzlicher Fonds würde lediglich eine weitere Differenzierung in den bereits bestehenden unterschiedlichen Schutzniveaus schaffen. Im Übrigen soll noch darauf hingewiesen werden, dass es bereits ähnliche Ergänzungsfonds gibt. Kanada stellt z.B. mit dem Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF) einen Entschädigungsfonds zur Verfügung, welcher in Katastrophenfällen die Entschädigung des internationalen Systems ergänzt⁹⁵⁹.

Dennoch bleibt die Lösung fragwürdig. Durch den ergänzenden Fonds kann für die Ölindustrie in den Ländern, welche dem Übereinkommen über den zusätzlichen Fonds beigetreten sind, eine zusätzliche finanzielle Belastung entstehen. Dadurch kann es zu Wettbewerbsverzerrungen kommen⁹⁶⁰. Im Fall eines europäischen Fonds würden die Kosten des Ölimports in Europa steigen. Je nach Höhe der Steigerung könnte für energieintensive Industrien ein Wettbewerbsnachteil gegenüber außereuropäischen Mitbewerbern entstehen, da letztere ihren Energiebedarf günstiger abdecken können. Im Übrigen handelt es sich hierbei auch um eine Frage der Lastenteilung. Nur ein einheitlicher weltweiter Fonds vermag es, die Kosten von Tankerunfällen auf den Schultern von allen zu verteilen⁹⁶¹. Im Rahmen eines z.B. europäischen Fonds lägen die Lasten dieses Fonds dagegen alleine bei den europäischen Unternehmen.

d. Ergebnis

Einen optimalen Schutz der Geschädigten ohne eine weitere Entschädigungsstufe vermag nur der erste Lösungsansatz zu gewährleisten. Deshalb hält diese Arbeit einen unbeschränkten Entschädigungsfonds für die vorzugswürdige Lösung. Falls sich ein unbeschränkter Fonds aber weder international noch in Europa durchsetzen lässt, sollte auf den zweiten oder dritten Lösungsvorschlag ausgewichen werden und als Ergänzung eine zusätzliche Absicherung auf dritter bzw. vierter Ebene geschaffen werden.

⁹⁵⁹ Siehe Popp, in: *Liability for Damage to the Marine Environment*, S. 109 (114).

⁹⁶⁰ So die Befürchtung der europäischen Tankschiffahrt im Falle eines zusätzlichen europäischen Fonds für Ölverschmutzungsschäden, siehe ohne Verf., *Schiff & Hafen*, Heft 6/ 2001, S. 28.

⁹⁶¹ Vgl. S. Smith, *Houst. J. Int. L.* 1991, 115 (144 f.).

2. Erweiterung des Kreises beitragspflichtiger Personen?

Nach der Höhe der Fondsentschädigung bedarf auch die Struktur der Beitragszahler der Betrachtung. Nach dem derzeitigen System zahlen nur die Erstempfänger des transportierten Öls in den Fonds ein. Damit liegt die Last des Fonds vollständig auf Seiten der Mineralölindustrie. Hinter dieser Regelung steht die Überlegung, die Last der Unfälle zwischen Schiffsseite und Ladungsseite aufzuteilen, da im Ergebnis beide ein wirtschaftliches Interesse am Öltransport haben. Die Schiffsseite sollte die Last der Haftung und damit vor allem die Kosten der Pflichtversicherung tragen, die Ladungsseite hingegen die Last des Fonds. Wenn die Haftung und die Fondsentschädigung, wie in dieser Arbeit vorgeschlagen, erweitert werden, muss überprüft werden, ob das System weiterhin eine gerechte Aufteilung der Lasten gewährleistet.

Nach dem neuen System sollen die Kosten der Pflichtversicherung wie bisher von der Schifffahrtsseite getragen werden. Wenn der Fonds wie bisher in seiner Höhe begrenzt bleibt, bildet er weiterhin den finanziellen Gegenpart zu der Pflichtversicherung. Es würde eine ähnliche Verteilung der Lasten wie bisher bestehen. Die Einbeziehung zusätzlicher Beitragszahler wäre in diesem Fall nicht erforderlich. Etwas anderes könnte aber gelten, wenn das neue System den hier favorisierten unbeschränkten Fonds als zweite Stufe nach der Haftung beinhalten würde. In diesem Fall könnte ein Ungleichgewicht entstehen, wenn die Entschädigungszahlungen durch den Fonds wesentlich über den bisherigen Zahlungen liegen würden. Wie dargestellt, ist aber selbst bei einem unbeschränkten Fonds nicht mit wesentlich erhöhten Entschädigungszahlungen zu rechnen. Auch die Einführung einer unbeschränkten Fondsentschädigung erfordert deshalb keine Ausdehnung des Kreises der beitragspflichtigen Personen.

Des Weiteren könnte eine Erweiterung der Beitragspflicht erforderlich sein, wenn die Finanzkraft der bisherigen Beitragszahler nicht ausreicht, um die Erfordernisse des neuen Fonds zu decken. Wie bereits erwähnt, ist aber auf einen längerfristigen Zeitraum bezogen nicht mit einem signifikanten Anstieg des gesamten Schadensvolumens zu rechnen, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Mineralölgesellschaften auch in Zukunft dazu in der Lage sein werden, die Beiträge zu einem erhöhten Fonds alleine zu leisten.

Etwas anderes könnte indes gelten, wenn anstelle eines subsidiären Fonds auf zweiter Stufe ein primärer Fonds („fund of first resort“) eingeführt werden würde⁹⁶². Hier könnte es sich anbieten, sämtliche Beteiligte zu den Zahlungen heranzuziehen. Die Alternative eines primären Fonds wird unten bei III noch näher betrachtet.

Schließlich sei noch erwähnt, dass es Überlegungen gibt, zusätzlich zu dem bisherigen zweistufigen System einen Fonds auf dritter Stufe einzuführen, der im Gegensatz zu den bisherigen Vorschlägen nicht von den unmittelbar am Transport Beteiligten, sondern von der Allgemeinheit finanziert werden soll⁹⁶³. Als Begrün-

⁹⁶² So der Vorschlag von Gauci, *Oil Pollution at Sea*, S. 268.

⁹⁶³ So der Vorschlag von Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 396; dies., *Lloyd's Shipping and Nautical Year Book 2000*, 57 (66).

derung wird der Nutzen angeführt, den die gesamte Gesellschaft als eigentlicher Nutznießer der Ressource Öl durch den Transport habe. Wenn also die Allgemeinheit der eigentliche Nutznießer der Transporte ist, scheint es naheliegend, einen Teil der Last auch auf die Allgemeinheit zu übertragen⁹⁶⁴. Gegen diese Überlegung lassen sich aber einige Argumente anführen. Bereits mehrfach wurde die vorrangige Bedeutung des Verursacherprinzips für den Schadensausgleich erwähnt. Dies trifft auch hier zu. Es ist kein Grund ersichtlich, weshalb derjenige, der nicht nur die wirtschaftlichen Vorteile aus dem Transport zieht, sondern vor allem auch konkrete Einflussmöglichkeiten auf die Sicherheit der Transporte hat, nicht auch deren Lasten tragen soll. Nur eine solche Lastenverteilung entspricht dem Verursacherprinzip. Im Übrigen werden diese Kosten ohnehin über die Preise an die Verbraucher weitergegeben. Eine darüber hinausgehende unmittelbare Einbeziehung der Allgemeinheit in den Schadensausgleich würde die tatsächlichen Verursacher unbillig von ihren Pflichten befreien und ist deshalb grundsätzlich abzulehnen. Etwas anderes könnte allenfalls gelten, wenn die Verursacher nicht dazu in der Lage wären, für einen ausreichenden Ersatz der Schäden zu sorgen. In einem solchen Fall könnte ein Rückgriff auf die Allgemeinheit möglich sein, um zu verhindern, dass die Last der Schäden auf den Einzelnen lasten bleibt⁹⁶⁵.

3. Einführung einer risikoabhängigen Beitragsbemessung

Eines der wichtigsten Elemente des neuen Haftungs- und Entschädigungssystems ist es, die Verursacher der Schäden über eine direktere Einbindung zu einem verantwortungsvollen Handeln zu bewegen. Die kollektive Entschädigungskomponente richtet sich bisher nicht nach diesen Erwägungen. Für die Höhe der Beiträge ist lediglich die Menge des empfangenen Öls maßgebend. Andere Faktoren, etwa spezifische Risiken der Route oder des Schiffes, werden für die Beitragsbemessung nicht berücksichtigt. Es wäre im Sinne einer stärkeren Verhaltenssteuerung, auch die Beiträge zum Fonds risikoabhängig zu bemessen. So würde nicht nur die Last zwischen den beitragspflichtigen Ölempfängern gerechter verteilt, sondern auf Seiten der Ladungsinteressierten zusätzlich Anreize zu einem sorgfältigen Handeln geschaffen.

Aus ökonomischer Sicht hat bereits *Hassel* gefordert, die Beitragsstruktur des Fonds risikoabhängig zu gestalten⁹⁶⁶. *Hassel* kritisiert die gegenwärtige Indifferenz der meisten Ölgesellschaften im Hinblick auf das Risikoverhalten der von ihnen beauftragten Transporteure. Durch die Bemessung der Beiträge über das rein solidarische Umlageverfahren mit einem einheitlichen Zuschlagsatz je Tonne beitragspflichtigen Öls werde jeder Anreiz zu einem individuell verantwortlichen Handeln genommen. Statt die Beiträge abhängig vom tatsächlichen Risiko zu bemessen, zahlt jeder nach dem gleichen Verhältnis in den Fonds ein. Neben der mangelnden Präventivwirkung entstehe so ein System, in dem weniger verantwortungsbewusst Handelnde zum Nachteil der verantwortungsvoll Handelnden in den

⁹⁶⁴ Wu, a.a.O.

⁹⁶⁵ Hierzu unten IV, S. 185 ff.

⁹⁶⁶ Zum Folgenden siehe *Hassel*, S. 96 f.

Genuss geringerer Beiträge kommen. Um dies zu vermeiden, schlägt *Hassel* eine Umgestaltung der Beitragsbemessung hin zu einer risikoadäquaten Tarifierung der individuellen Beiträge vor⁹⁶⁷. Die Beiträge könnten entweder ex ante nach der aus bestimmten Faktoren ermittelten Risikowahrscheinlichkeit oder ex post, z.B. anhand von tatsächlichen Risikostatistiken, errechnet werden. Zweckmäßiger und genauer erscheint die Berechnung ex post anhand von tatsächlichen Unfalldaten. Für jede Ölgesellschaft könnte so eine bestimmte Unfallquote berechnet werden. Wie bei der Kfz-Haftpflichtversicherung könnten die Ölgesellschaften über die Unfallquoten Schadensfreiheitsrabatte erreichen. Im Ergebnis würden die Ölgesellschaften damit nur mit dem relativen Schadensverursachungsanteil von in ihrem Auftrag fahrenden Tankern belastet. Neben der vollständigen Differenzierung nach Risikoaspekten besteht freilich auch die Möglichkeit, die Beiträge nur teilweise risikobezogen zu differenzieren, um so das solidarische Grundkonzept mit einer risikoabhängigen Komponente zu versehen.

Praktisch begegnen der risikoabhängigen Differenzierung der Beiträge allerdings auch Bedenken. Vor allem der Verwaltungsaufwand des Fonds dürfte durch die deutlich aufwendigere Art der Beitragsbemessung steigen. Die Mehrkosten ließen sich aber gering halten, wenn die Risikoklassifizierung nicht selbstständig ermittelt, sondern an eine bereits vorhandene Größe angeknüpft würde. Hierfür könnten sich die Risikoeinstufungen der Versicherungen anbieten. Im Ergebnis wird es eine Abwägungsfrage zwischen Kosten und Nutzen sein, ob wir bereit sind, für eine risikoäquivalente Bemessung der Fondsbeiträge einen höheren Verwaltungsaufwand in Kauf zu nehmen. *Hassel* beantwortet die Frage zugunsten der risikoabhängigen Beitragsbemessung. Er spricht von einer „Rationalitätenfalle“, in die man anderenfalls stolpern würde⁹⁶⁸. Aus Kostengründen würde dem Fonds die Effektivität wegrationalisiert, die er anderenfalls entwickeln könnte. Diese Ansicht verdient Zustimmung. Bedenkt man, dass eine Verhaltenssteuerung der Ladungsseite über eine Haftung kaum erreicht werden kann⁹⁶⁹, wird deutlich, dass eine risikoabhängige Bemessung der Fondsbeiträge der einzige Weg ist, tatsächlich Einfluss auszuüben.

Das neue Haftungs- und Entschädigungssystem sollte deshalb die Beiträge zu dem Entschädigungsfonds risikoabhängig bemessen.

4. Ausdehnung der Entschädigungspflicht auf Schäden durch Kriegshandlungen?

Die Ersatzpflicht des Fonds erstreckt sich auf fast alle Situationen, aus denen Verschmutzungsschäden durch den Transport von Öl auftreten können. Eine wichtige Ausnahme findet sich allerdings in Art. 4 Abs. 2 lit. a ÖIFÜ. Danach ist der Fonds von der Pflicht zu Entschädigungszahlungen frei, wenn er nachweist, dass die Verschmutzungsschäden die Folge von Kriegshandlungen sind. Im Sinne eines umfassenden und vollständigen Schadensausgleichs ist die Berechtigung dieser

⁹⁶⁷ *Hassel*, S. 109.

⁹⁶⁸ *Hassel*, S. 97.

⁹⁶⁹ Siehe oben I 2 b bb, S. 152 ff.

Regelung fraglich. Für die Geschädigten dürfte es praktisch kaum möglich sein, ihre Ansprüche gegenüber dem Schädiger geltend zu machen. Im Ergebnis bleiben so zwei Möglichkeiten für die Schadenstragung. Entweder der Fonds übernimmt sie oder sie bleiben auf den einzelnen Geschädigten lasten. *Gauci* schlägt deshalb vor, die Einstandspflicht des Fonds auf Schäden durch Kriegshandlungen auszuweiten⁹⁷⁰. Im Grunde besteht hier die gleiche Situation wie bei anders verursachten Schäden. Dem Verantwortlichen auf Schiffsseite ist eine verschuldensunabhängige Haftung hier nicht zuzumuten⁹⁷¹. Es wäre ihm kaum möglich einen Versicherungsschutz für diese Schäden zu erlangen. Damit die Schäden aber nicht auf unbeteiligten Dritten lasten bleiben, sollten die Ölgesellschaften als wirtschaftliche Veranlasser und Hauptinteressenten der Öltransporte die Kosten der Schäden über den Fonds tragen.

Anders als in den übrigen Situationen gibt es bei Kriegsschäden aber zwei Argumente, die gegen eine Entschädigung durch den Fonds sprechen könnten. Zum einen werden die Schäden zum überwiegenden Teil durch das Verhalten einer außenstehenden Partei bewirkt. Die den Mineralölgesellschaften zuzurechnende Veranlassung des Transports tritt dagegen in den Hintergrund. Allerdings vermag dieses Argument nicht zu überzeugen. Gerade durch die Veranlassung des Transportes wird das gefährliche Öl erst in den Verkehr gebracht und die Schäden so ermöglicht. Im Übrigen tritt der Fonds gerade auch für solche Schäden ein, die durch das vorsätzliche Handeln eines Dritten verursacht worden sind⁹⁷². Der Anteil der Verursachung durch die Ölindustrie dürfte hier aber ähnlich gering sein. Von größerer Bedeutung könnte das mögliche Ausmaß der Verschmutzungsschäden sein, die durch Kriegshandlungen verursacht werden können. Bei größeren Auseinandersetzungen könnten die Schäden Höhen erreichen, die nicht zu überschauen sind. Besonders im Rahmen eines unbegrenzten Fonds würden sie dann ein nicht kalkulierbares Risiko darstellen. Um die Geschädigten aber nicht völlig schutzlos stehen zu lassen, wäre zumindest ein eingeschränkter Ersatz von durch Kriegshandlungen verursachten Schäden wünschenswert. Die Einschränkung könnte wohl am besten in der Höhe des Ersatzes vorgenommen werden. Eine Einschränkung des Ersatzes nach Schadenstypen, z.B. unter Ausklammerung von Umweltschäden, wäre allerdings ebenfalls denkbar.

5. Absenkung der Beweismaßanforderungen

Die Zahlungspflicht des Fonds wird bisher nur ausgelöst, wenn der Geschädigte beweisen kann, dass der Schaden die Folge eines Ereignisses ist, welches von einem unter das Übereinkommen fallenden Schiff verursacht worden ist⁹⁷³. Das HNS-Übereinkommen schwächt diese Anforderungen ab und lässt anstelle des Kausalitätsnachweises den Nachweis einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit ge-

⁹⁷⁰ *Gauci*, RECIEL 1999, 29 (32).

⁹⁷¹ Vgl. hierzu oben I 4, S. 172.

⁹⁷² Siehe oben I. Kapitel A III 4, S. 49.

⁹⁷³ Siehe Art. 4 Abs. 2 lit. b ÖIFÜ.

nügen⁹⁷⁴. Angesichts der Schwierigkeiten, die Geschädigte im Hinblick auf den Kausalitätsnachweis in einzelnen Fällen haben können, sollte das neue Übereinkommen im Interesse einer gerechten Beweisverteilung eine dem HNS-Übereinkommen entsprechende Formulierung aufnehmen.

III. Verhältnis von Haftung und Fonds – ein haftungsetzender oder primärer Fonds als Alternative?

Nachdem die Einzelheiten der Haftung und der Entschädigung durch den Fonds betrachtet wurden, soll überlegt werden, in welchem Verhältnis die beiden Komponenten zueinander stehen sollen. Bisher greift auf der ersten Stufe die Haftung. Der Fonds hingegen ist subsidiär und greift nur auf einer zweiten Stufe. Als Alternative könnte sich anbieten, in dem neuen System die Rangfolge umzudrehen und einen primären Fonds zu etablieren.

In einem System mit primärem Fonds würde anders als bisher nicht mehr die Haftung das im Vordergrund stehende Instrument sein, sondern der Fonds. Er würde den Geschädigten als erste und möglicherweise einzige Entschädigungskomponente zur Verfügung stehen. Alle Geschädigten könnten sich unabhängig von der Höhe der Schäden direkt und sofort mit ihren Ansprüchen an den Fonds wenden. Der Fonds würde die Schäden ausgleichen und könnte anschließend bei dem eigentlichen Verursacher Regress nehmen. In der Literatur schlägt u.a. *Gauci* einen solchen Fonds vor⁹⁷⁵. Der Fonds könnte z.B. von einer supranationalen Institution wie der IMO verwaltet werden. Die Beiträge könnten je nach Ausgestaltung der Haftungskomponente wie bisher nur von der Mineralölindustrie oder von allen am Öltransport Beteiligten erbracht werden⁹⁷⁶. Für die Ausgestaltung des Fonds gibt es zwei Möglichkeiten. Zum einen könnte er als haftungsetzender Fonds konstruiert werden⁹⁷⁷. Für die Geschädigten wäre der Fonds dann die einzige Möglichkeit, ihren Schaden ersetzt zu bekommen. Die Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Verantwortlichen selbst wäre dem Fonds über den Rückgriff vorbehalten. Die zweite Möglichkeit wäre, den Fonds als sogenannten primären Fonds auszugestalten⁹⁷⁸. Die Geschädigten könnten sich dann zwar direkt und sofort an den Fonds wenden, hätten aber die Möglichkeit, daneben auch individuell gegen die Verantwortlichen vorzugehen. Dazwischen wären allerdings auch Mischwege möglich. So schlägt *Gauci* beispielsweise vor, Klagen gegen die haftenden Personen nur subsidiär zuzulassen, wenn die Geschädigten von dem Fonds keine Entschädigung erlangen können⁹⁷⁹.

⁹⁷⁴ Art. 14 Abs. 3 lit. b HNS-Übk.

⁹⁷⁵ Siehe *Gauci*, *Oil Pollution at Sea*, S. 231 ff., 268.

⁹⁷⁶ *Gauci* scheint eine Lösung unter Einbeziehung aller am Öltransport beteiligten zu favorisieren, siehe a.a.O. S. 268. Aber auch die Einbeziehung der Allgemeinheit als eigentlicher Nutznießer der Transporte hält er für erwägenswert, siehe a.a.O. S. 232.

⁹⁷⁷ Zu haftungsetzenden Fonds siehe Gütersloh, S. 61 ff.

⁹⁷⁸ Zu primären Fonds siehe Gütersloh, S. 64 ff.

⁹⁷⁹ *Gauci*, *Oil Pollution at Sea*, S. 232.

Der Vorteil eines haftungsersetzenden oder primären Fonds wird vor allem mit einer schnelleren und bequemerer Entschädigung begründet⁹⁸⁰. Die Geschädigten müssten sich nicht mehr zuerst an den Haftenden bzw. an seine Versicherung und später eventuell noch an den Fonds richten. Sie hätten lediglich einen Anspruchsgegner, der leicht zu ermitteln ist und die Ansprüche schnell und unkompliziert befriedigen könnte. Allerdings lässt sich die Folgerung, dass primäre Fondsmodelle grundsätzlich eine schnellere Entschädigung ermöglichen als andere Modelle, bezweifeln⁹⁸¹. Dies gilt besonders für die hier untersuchte Situation und den Vergleich mit dem bestehenden Entschädigungssystem. Die Kombination aus Direktanspruch gegen den Versicherer und der Auffangentschädigung durch den Fonds hat in der Vergangenheit überwiegend eine schnelle und unkomplizierte Entschädigung ermöglicht. Eine für den Geschädigten spürbare Verbesserung wäre durch einen primären Fonds kaum zu erwarten.

Auf der anderen Seite würden durch einen primären Fonds aber erheblich Nachteile entstehen. Ein primärer Fonds müsste sich mit Ansprüchen aus sämtlichen Unfällen auseinander setzen, unabhängig von der Größe des Unfalls. Der Fonds müsste sich dann auch mit all den kleinen Unfällen befassen, die bisher alleine über die Haftpflichtversicherung des Schiffseigentümers abgewickelt werden. Da diese kleinen Unfälle die Mehrheit der Ereignisse ausmacht, wäre ein primärer Fonds einem erheblich gesteigerten Verwaltungsaufkommen ausgesetzt⁹⁸². Aber nicht nur für die verwaltende Institution entstünde eine Mehrbelastung. Auch die Gesamtbelastung würde steigen. Der Verwaltungsaufwand wird wegen der Rückgriffsmöglichkeit des Fonds nicht nur von den Versicherungen auf den Fonds verschoben, sondern von beiden getragen. Der Aufwand auf Versicherungsseite bliebe bestehen, da diese sich im Anschluss an den Fonds mit dessen Rückgriffsansprüchen auseinander setzen müsste. Der Verwaltungsaufwand für einen Unfall würde dadurch verdoppelt werden. Jeder einzelne, noch so kleine Unfall müsste zunächst vom Fonds und danach im Rahmen des Rückgriffs nochmals von dem Haftenden bzw. seiner Versicherung bearbeitet werden. Angesichts der kaum zu erwartenden Vorteile, würde der Verwaltungsmehraufwand eines primären Fonds in keinem Verhältnis zu dessen Nutzen stehen.

Von größerer Bedeutung dürfte aber ein anderer Gesichtspunkt sein. Die Verlagerung des kollektiven Fondsausgleichs in die erste Reihe des Entschädigungssystems drängt zwangsläufig die individuelle Haftung der unmittelbar Verantwortlichen in den Hintergrund. Selbst wenn neben dem Rückgriff noch ein eigenes Vorgehen der Geschädigten gegen den Haftenden möglich wäre, ist es doch gerade Gegenstand des primären Fonds, dass der kollektive Schadensausgleich die Hauptrolle spielt. Die Verlagerung der individuellen Verantwortlichkeit in die zweite Reihe ließe aber eine schwerwiegende Folge befürchten. Die schadensver-

⁹⁸⁰ Zu den möglichen Vorzügen von haftungsersetzenden und primären Fondsmodellen vgl. Gütersloh, S. 62, 66 f.

⁹⁸¹ So auch Hohloch, S. 212.

⁹⁸² Siehe Klumb, S. 223; v. Bar, Haftung für Massenschäden, S. A 56; Herber, RabelsZ 34 (1970), 223 (233); siehe auch Gütersloh, S. 62 f.

hütende Wirkung des Haftungssystems könnte dadurch geschwächt werden⁹⁸³. Andererseits gibt es durchaus Möglichkeiten, diesen Effekt in Grenzen zu halten. So würden sowohl durch die risikoabhängige Beitragserhebung als auch durch die Ermöglichung eines Rückgriffs auf den tatsächlich Verantwortlichen Elemente in das System eingefügt, die ebenfalls eine Verhaltenssteuerung bewirken können⁹⁸⁴. Für die Präventivwirkung ist es weniger ausschlaggebend, ob der Ausgleich über einen subsidiären, einen primären oder gar einen haftungsersetzenden Fonds vorgenommen wird. Entscheidend ist vielmehr, ob über den Rückgriff oder die parallele Möglichkeit des Vorgehens gegen die Verantwortlichen am Ende auch eine individuelle Haftungskomponente besteht, durch welche die erforderliche Präventivwirkung bewirkt wird. Die Praxis zeigt allerdings, dass die unterschiedlichen Fondsarten durchaus verschieden in ihren Präventionswirkungen sind⁹⁸⁵. Dies mag vor allem daran liegen, dass nur im Rahmen eines subsidiären Fonds die individuelle Verantwortung in vollem Umfang zum Tragen kommt. Nur wenn auf dem unmittelbaren Weg der Haftung gegen den Schädiger keine ausreichende Kompensation erreicht werden kann, greift der subsidiäre Fonds ein. Die Haftung kommt damit vorrangig zum Tragen. Wenn hingegen erst oder nur der Fonds in Anspruch genommen wird, liegt die Frage des Vorgehens gegen den tatsächlichen Schädiger nicht nur erst auf der zweiten Stufe, sondern auch ausschließlich in der Hand des Fonds. Aus vielen Erwägungen wird dieser sich aber häufig anders verhalten als die unmittelbar Geschädigten, so dass die Präventionswirkung hier zumindest teilweise nicht im gleichen Umfang ihre Wirkung entfalten kann.

Neben der größeren Präventivwirkung des subsidiären Fonds spricht auch dessen Symbolcharakter für diese Lösung. Wie im Laufe der Untersuchung betont, sollte die Stärkung der individuellen Verantwortlichkeit eines der Hauptanliegen des neuen Haftungs- und Entschädigungssystems sein. Die mit einem primären oder sogar haftungsersetzenden Fonds verbundene Aufwertung einer kollektiven Fondslösung würde diesem Bestreben zuwider laufen. Nicht die kollektive Komponente des Systems, sondern die individuelle muss gestärkt werden. Ein vorrangiger Fonds wäre hierfür ein falsches Signal.

IV. Zusätzliche Absicherung – Auffangfonds oder staatliche Ausfallhaftung?

1. Erfordernis einer zusätzlichen Sicherung?

Das soweit vorgeschlagene neue Haftungssystem sollte demnach zwei Stufen beinhalten. Eine kombinierte beschränkte Gefährdungshaftung und unbeschränkte Haftung für grobes Verschulden auf der ersten und eine subsidiäre FondsentSchädigung auf der zweiten Stufe. Wie das alte System muss sich aber auch der neue Vorschlag einer kritischen Betrachtung unterziehen, ob er die ihm zugrunde lie-

⁹⁸³ So auch Gütersloh, S. 63, 66.

⁹⁸⁴ Ebenso Gütersloh, S. 62, 66.

⁹⁸⁵ Siehe hierzu Gütersloh, S. 63, 70.

genden Ziele erfüllt. Bedenken ergeben sich vor allem hinsichtlich des vollständigen Ausgleichs der Schäden.

Ob das vorgeschlagene System diese Anforderungen erfüllt, hängt im Wesentlichen von der Ausgestaltung der Fondsentschädigung ab. Würde das neue System sich auf einen unbeschränkten Entschädigungsfonds stützen, wäre eine sichere Entschädigung gewährleistet, solange die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Mineralölindustrie nicht überstiegen wird. Probleme würden sich allerdings ergeben, wenn das Gesamtvolumen der Unfälle derart ansteigen sollte, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Ölindustrie überstiegen wäre. Selbst bei einem unbeschränkten Fonds besteht also ein Restrisiko, dass nicht alle Schäden ersetzt werden können. Da ein unbeschränkter Fonds sich aber in der Praxis ohnehin nur schwer durchsetzen lassen würde, muss vor allem die Alternativlösung betrachtet werden. Die Alternative zu einem unbeschränkten Fonds ist ein der Höhe nach beschränkter Fonds. Damit ist die Antwort bereits vorgegeben. Unabhängig von der maximalen Entschädigungsgrenze besteht immer die Gefahr, dass ein Ereignis Schäden oberhalb dieser Grenzen verursacht. Aus diesem Grund sollte das hier vorgeschlagene neue Entschädigungssystem eine zusätzliche Stufe enthalten, die als Notfallstufe sicherstellt, dass auch im Falle eines „worst-case“-Szenarios alle Geschädigten einen vollen Schadensausgleich erlangen können.

2. Ausgestaltung der zusätzlichen Sicherungskomponente

Für die Aufbringung der Mittel für die zusätzliche Sicherungskomponente kommen mehrere Möglichkeiten in Betracht. Ausgehend von dem „polluter pays“-Gedanken läge es nahe, auch die Lasten dieser Stufe den Transportbeteiligten, also den Mineralölgesellschaften und der Schifffahrt, aufzuerlegen. Allerdings schließt die Konzeption des neuen Regimes dies aus. Die in den beiden ersten Stufen niedergelegten Haftungs- und Entschädigungsregeln sollen grundsätzlich nicht nur einen vollständigen Schadensausgleich ermöglichen, sondern dies auch bis zu einem Limit tun, welches die maximale Leistungsfähigkeit der daran beteiligten Wirtschaftszweige ausschöpft.

Wer dann soll das Restrisiko tragen? Voraussetzung ist ein entsprechender, die Inanspruchnahme rechtfertigender, Bezug zum Öltransport und ausreichende finanzielle Mittel. In Betracht kommt anscheinend nur noch die Gesamtheit der Nutznießer der Öltransporte, also die Gesellschaft an sich. Als Verwender des Rohstoffes Öl ist diese letztlich Nutznießer der Öltransporte. Es liegt der Schluss nahe, einen eventuell überschießenden Teil des Schadens, auf den Schultern aller zu verteilen, anstatt ihn auf den Geschädigten lasten zu lassen⁹⁸⁶.

Gegen eine Einbeziehung der Allgemeinheit könnten aber zwei Gründe sprechen. Zum einen scheint die kollektive Verantwortung gegen das Grundprinzip des „polluter pays“ zu sprechen. Zum anderen scheint die Mineralölbranche fi-

⁹⁸⁶ Im Rahmen eines Fonds auf dritter Ebene hat bereits Wu vorgeschlagen der Allgemeinheit einen Teil der Last aufzuerlegen, siehe Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 396 und Wu, *Lloyd's Shipping and Nautical Year Book 2000*, 57 (66); eine subsidiäre staatlich Haftung hat dagegen bereits Nützel, S. 169, 181 ff., 189 vorgeschlagen.

nanzkräftig genug zu sein, um die Schäden alleine zu tragen⁹⁸⁷. Beide Argumente greifen aber für den hier vorgeschlagenen Ansatz nicht. Eine Beteiligung der Allgemeinheit an den Kosten von Ölverschmutzungsschäden soll hier nicht als gleichwertiges Element des Entschädigungssystems angesehen werden. Sie soll ausschließlich als ultima ratio eingesetzt werden, wenn die tatsächliche finanzielle Lage der beteiligten Wirtschaftszweige es nicht zulässt, die Schäden alleine vollständig zu kompensieren. Damit wird eine Auffanglösung geschaffen, die es erlaubt, die anderenfalls nicht kompensierbaren Schäden durch die Übernahme dieser Schäden durch die Allgemeinheit doch zu ersetzen. Auch das Verursacherprinzip ist daher nicht verletzt. Nach wie vor stellt es die Grundlage des Haftungs- und Entschädigungssystems dar. Die Beteiligung der Allgemeinheit findet indessen in einem Bereich statt, in dem von den Verursachern keine weitere Entschädigung mehr erlangt werden kann.

Wie kann der Schaden auf die „Gesellschaft“ bzw. die „Allgemeinheit“ verteilt werden? Die Allgemeinheit wird nach außen hin repräsentiert durch die einzelnen Staaten. Eine Haftung der Allgemeinheit zielt damit entweder auf eine direkte Beteiligung der Bürger und Unternehmen als Verbraucher der Ölprodukte oder auf eine indirekte Beteiligung unter Vorschaltung der Staaten ab. Da eine unmittelbare Beteiligung der Verbraucher auf einer internationalen Ebene kaum praktikabel ist, läuft die Beteiligung der Allgemeinheit im Ergebnis auf eine Haftung oder sonstige Verantwortlichkeit des Staates heraus.

Welcher Staat oder welche Staaten sollen diese Lasten tragen? Angelehnt an die Regelungen im Atomrecht könnte z.B. der Flaggenstaat im Wege einer ergänzenden Haftung für die von einem unter seiner Flagge fahrenden Schiff verursachten Schäden eintreten müssen⁹⁸⁸. Das Atomrecht sieht in einigen Bereichen vor, dass der Genehmigungsstaat für die Erfüllung der Ansprüche gegen den Anlageninhaber eintreten muss, wenn die Mittel des Inhabers dazu nicht ausreichen sollten⁹⁸⁹. Wenn man für den Öltransport davon ausgeht, dass das Risiko nicht der Betrieb einer Atomanlage, sondern der Transport des Öls ist, könnte anstelle des Genehmigungsstaates der Flaggenstaat der potentiell verantwortliche Staat sein. Dafür spricht nicht nur, dass der Flaggenstaat auch die Vorteile der unter seiner Flagge fahrenden Schiffe hat, sondern ihm auch Kontrollmöglichkeiten und -

⁹⁸⁷ Gegen eine staatliche Haftung deswegen auch Wilkens, S. 191.

⁹⁸⁸ Hierfür sprechen sich z.B. Arzt/ Jürgens, KJ 1993, 146 (163) und Nützel, S. 169, 181 ff., 189 aus.

⁹⁸⁹ Eine solche Regelung ist inzwischen Standard im internationalen Atomhaftungsrecht und findet sich z.B. in Art. III Abs. 2 des Brüsseler Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen v. 25.5.1962 (BGBl. 1975 II, 957 (977 ff.)); im Pariser Übereinkommen von 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie i.V.m. dem Brüsseler Zusatzübereinkommen von 1963 (BGBl. 1985 II, 963 (964 ff.)) und in Art. VII Nr. 1 des Wiener Übereinkommens über die Haftung für nukleare Schäden von 1963; indirekt wirkt sich dies auch für den Bereich der zivilrechtlichen Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See aus, zu allen siehe Wolfrum/ Langenfeld, S. 79 ff.

pflichten obliegen⁹⁹⁰. Im Übrigen wäre dies auch ein weiterer Weg, durch die mögliche Haftung Anreize zu sorgfältigem Handeln auch auf staatlicher Ebene zu erzeugen und vor allem so genannten Billigflaggen zu einer stärkeren Qualitätskontrolle zu bewegen. Im Rahmen der hier untersuchten zivilrechtlichen Haftung scheint dies aber nicht das richtige Instrument zu sein. Ausgehend vom internationalen Recht sind Staaten grundsätzlich nicht für Handlungen Privater verantwortlich. Eine Verantwortung kann sich allenfalls aufgrund eines eigenen Verstoßes des Staats gegen internationales Recht ergeben. Dies ist aber eine Frage der völkerrechtlichen Verantwortung und nicht Gegenstand der Untersuchung⁹⁹¹. Im Übrigen dürfte es auch schwierig sein, einen solchen Vorschlag in der Praxis umzusetzen. Der Großteil der Weltankerflotte fährt unter den Flaggen von nur wenigen Ländern. Dies sind vor allem Panama, Liberia, Bahamas, Griechenland und Malta⁹⁹². Eine subsidiäre Haftung des Flaggenstaates würde bedeuten, dass diese Länder alleine den überwiegenden Teil der Schäden tragen müssten. Ihre Bereitschaft hierzu – und diese ist Voraussetzung für einen verbindlichen völkerrechtlichen Vertrag – dürfte aber kaum gegeben sein⁹⁹³. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die betroffenen Staaten sich massiv gegen einen solchen Vorschlag wehren würden. Selbst wenn ihre Bereitschaft gewonnen werden könnte, bleibt es zweifelhaft, ob die finanziellen Möglichkeiten dieser Staaten ausreichen würden, um die Schäden tatsächlich kompensieren zu können⁹⁹⁴. Sinnvoller scheint es stattdessen, den Flaggenstaat gegebenenfalls im Rahmen seiner ohnehin bestehenden völkerrechtlichen Verantwortlichkeit zu Zahlungen heranzuziehen⁹⁹⁵. Das Problem der Leistungsfähigkeit des Schuldnerstaates bleibt hierbei freilich bestehen.

Des Weiteren kommt auch eine Entschädigung durch den Staat in Betracht, auf dessen Gebiet die Schäden eingetreten sind. Dies scheint zunächst nicht besonders naheliegend, da dieser Staat häufig keinen Beitrag zur Verursachung der Schäden geleistet haben wird. Die Überlegung ist aber eine andere. Der Staat hat gegenüber

⁹⁹⁰ Siehe Nützel, S. 178, 181 ff.

⁹⁹¹ Zur völkerrechtlichen Staatenhaftung im Umweltrecht siehe z.B. Birnie/ Boyle, S. 181 ff.

⁹⁹² 2001 ist mehr als die Hälfte des weltweit transportierten Öls von Schiffen unter der Flagge eines dieser fünf Staaten transportiert worden (Panama 17,8%, Liberia 12,9%, Bahamas 8,9%, Griechenland 8,5%, Malta 7,1%), siehe ISL, Shipping Statistics Yearbook 2001, S. 54.

⁹⁹³ Siehe Wilkens, S. 223 f.; generell zu einer Haltung der Staaten hinsichtlich eines subsidiären Staatseintritts siehe auch Herber, RabelsZ 34 (1970), 223 (240 f.).

⁹⁹⁴ So auch Wilkens, S. 224.

⁹⁹⁵ Dazu müssten die Voraussetzungen der völkerrechtlichen Verantwortlichkeit gegeben sein und u.a. eine Pflichtverletzung des Staates vorliegen. Diese könnte z.B. in der unzureichenden Kontrolle und Überwachung der unter seiner Flagge fahrenden Schiffe und damit in einem Verstoß gegen Art. 94 SRÜ liegen. Allerdings dürfte es in vielen Fällen schwierig sein, dies nachweisen zu können. Im Übrigen ist noch nicht endgültig geklärt, ob völkerrechtliche Ansprüche noch geltend gemacht werden können, wenn bereits Ansprüche aus einem zivilrechtlichen Haftungsübereinkommen bestehen, siehe Bornheim, S. 281 ff; zur völkerrechtlichen Verantwortlichkeit siehe z.B. Wolfrum/Langensfeld, S. 121 ff.

seinen Bürgern Schutz- und Fürsorgepflichten. Wenn durch einen der Allgemeinheit zu Gute kommenden Transport Einzelne geschädigt werden, ist es nur billig und gerecht, wenn diese Schäden nicht auf den Einzelnen lasten bleiben, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Allerdings sprechen die obigen Argumente auch gegen eine solche Lösung. Die Durchsetzung einer solchen Regelung scheint ebenso fraglich, wie ihre finanzielle Effektivität. Darüber hinaus widerspricht die Lastentragung durch den betroffenen Staat aber auch Gerechtigkeitsüberlegungen. Schließlich ist der betroffene Staat nicht zwingend auch der Nutznießer des Transportes. Seine Haftung wäre damit allein durch den Schadensort bestimmt und mithin lediglich vom Zufall abhängig.

Eine praktikable und gerechte Lösung setzt deshalb voraus, dass der Schaden nicht zu Lasten eines einzelnen Staates geht, sondern auf die Staatengemeinschaft verteilt wird. Wenn alle Vertragsstaaten gemeinsam für einen Restschaden in einem Katastrophenfall einstünden, wäre in jeder Situation die volle Entschädigung gesichert. Darüber hinaus wäre die Last der Schäden gerecht verteilt. Nicht ein einzelner Staat, sondern alle Nutznießer der Öltransporte würden die Kosten des Restrisikos tragen. Eine Aufteilung der Lasten unter den Staaten könnte z.B. anhand der im- oder exportierten Menge des Öls vorgenommen werden. Eine solche Lösung wäre die konsequente Weiterführung des Solidargedankens, der durch das Fondsübereinkommen in das Entschädigungssystem für Ölverschmutzungsschäden eingeführt wurde. Im Atomrecht findet sich bereits eine ähnliche Lösung⁹⁹⁶. Allerdings bleibt abzuwarten, ob die Bereitschaft der Staaten, im Notfall selbst die Verantwortung zu übernehmen, auch für den Seetransport von Öl gegeben ist. Manche Staaten erachten das Gefährpotential beim Öltransport für geringer und lehnen deswegen die Übernahme einer staatlichen Zusatzverantwortung ab⁹⁹⁷. Tatsächlich kann es aber nicht auf das absolute Ausmaß der Schäden ankommen. Ausschlaggebend ist die Frage, wer die Risiken der Öltransporte zu tragen hat. Wenn die wirtschaftlich an den Transporten interessierte Industrie die Kosten nicht mehr tragen kann, gibt es nur zwei Möglichkeiten. Entweder die Geschädigten bleiben ohne Entschädigung, oder die Kosten der Schäden werden auf diejenigen verteilt, die im Ergebnis den Nutzen aus dem Transport von Öl haben. Wie beim Ölentschädigungsfonds sollten sich deshalb alle Staaten gemeinsam zu einer Übernahme der Restschäden verpflichten⁹⁹⁸.

Für die instrumentelle Ausgestaltung eines solchen Systems bieten sich zwei Modelle an. Zum einen könnten die Staaten einen weiteren Fonds bilden, der im Falle einer Inanspruchnahme wie der IOPC Fonds schnell und unkompliziert reagieren könnte. Angesichts der geringen Wahrscheinlichkeit, dass diese Stufe der

⁹⁹⁶ Ergänzend zum Pariser (i.V.m. dem Brüsseler Zusatzübereinkommen) und zum Wiener Übereinkommen statuiert die Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage von 1997 eine gemeinsame Haftung der Vertragsstaaten, wenn die Schäden die Haftung von Anlagenbetreiber und Genehmigungsstaat nach den Übereinkommen überschreiten; hierzu Wolfrum/ Langenfeld, S. 92 f.

⁹⁹⁷ So ein häufig vertretener Standpunkt der Staaten bei den Beratungen zum ÖIHÜ 69, siehe Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (240 f.).

⁹⁹⁸ Kritisch hinsichtlich der Durchsetzungschancen: Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (241).

Sicherung überhaupt in Anspruch genommen wird, würde dies aber die unnötige Bindung von Kapital bedeuten und einen nicht erforderlichen Verwaltungsaufwand verursachen. Sinnvoller scheint deshalb eine Eintrittsgarantie der Staaten. Die Lastentragung innerhalb der Staaten könnte sich z.B. nach der Menge des im- oder exportierten Öls richten und in einem Verteilungsschlüssel festgelegt werden. Die innerstaatliche Finanzierung bliebe den Staaten überlassen⁹⁹⁹.

Sollte eine gemeinsame Eintrittsgarantie der Staaten auf internationaler Ebene nicht erreicht werden können, sollte die EU eine entsprechende Vereinbarung auf europäischer Ebene in Betracht ziehen. Ergänzend zum Supplementary Fund könnten die Mitgliedstaaten der EU eine Eintrittsgarantie für Schäden in europäischen Gewässern vereinbaren. Dadurch würden wenigstens die Kosten eines Unfalls innerhalb der EU auf die europäischen Mitgliedsstaaten aufgeteilt und kompensiert werden.

D. Inhalt des Schadensersatzes

Für die Betrachtung des Inhalts des Schadensersatzes muss zwischen den verschiedenen Schadenskategorien unterschieden werden. Weitgehend unproblematisch ist der Ersatz von Sachschäden und Vermögensfolgeschäden. Hier gibt es eine weitgehende Übereinstimmung, dass diese einschließlich der Kosten für Reinigung und Aufräumarbeiten ersetzt werden sollen. Darüber hinaus sollten wie bisher auch Schutzmaßnahmen erfasst sein. Sie dienen der Verhinderung von Schäden und sind damit im Interesse aller Beteiligten. Um einen umfassenden Schutz zu gewährleisten, sollte zudem klargestellt werden, dass auch Personenschäden ersetzt werden¹⁰⁰⁰. Weiterhin sollten zumindest teilweise sogenannte feste Kosten ersetzt werden. Der Rahmen, in dem dies derzeit international geschieht¹⁰⁰¹, scheint dafür angemessen.

Neben diesen Schadensgruppen gibt es vor allem zwei Bereiche, die einer näheren Betrachtung bedürfen. Zum einen ist bei dem Ersatz reiner Vermögensschäden problematisch, wann diese noch als ersatzfähige Folge eines Ereignisses angesehen werden können. Zum anderen wird auf die schwierige Frage nach dem Ersatz von Umweltschäden eingegangen.

I. Der Ersatz von Vermögensschäden

Im Rahmen des ÖIHÜ gibt es derzeit keine einheitliche Behandlung des Ersatzes für reine Vermögensschäden. Das Übereinkommen selbst sieht zwar den Ersatz

⁹⁹⁹ Als Möglichkeit könnte sich z.B. anbieten, die zusätzliche Last wie in den USA im Rahmen des OSLT Fund über eine Steuer auf die Konsumenten der Ölprodukte umzulegen.

¹⁰⁰⁰ Vgl. oben 1. Kapitel A II 5 c dd (2), S. 26.

¹⁰⁰¹ S.o. 1. Kapitel A II 5 c dd (7), S. 41.

von entgangenem Gewinn vor, lässt aber offen unter welchen Voraussetzungen der Ersatz geltend gemacht werden kann. Im Rahmen von Ansprüchen gegen den Fonds gewährleisten dessen interne Vorgaben eine einheitliche Handhabung. Kommt es jedoch zu einem gerichtlichen Verfahren, sind die Vorgaben des Fonds ohne zwingende Wirkung. Die nationalen Gerichte sind nicht an sie gebunden. Auch im Rahmen des OPA ist die Behandlung von reinen Vermögensschäden umstritten. Im Ergebnis wird man auch hier weitgehend einen Ersatz zulassen müssen. Zwingend ist ein solcher Schluss aus dem Gesetz aber nicht.

Es ist deshalb ratsam, die Ersatzfähigkeit von reinen Vermögensschäden klarzustellen. Anderenfalls drohen vor allem im internationalen, aber auch im US-amerikanischen Recht, Unsicherheiten, die zu einer Ungleichbehandlung in Fällen mit reinen Vermögensschäden führen können. Für die Geschädigten bedeutet dies zudem, dass sie die Erfolgsaussichten einer Klage wegen reiner Vermögensschäden kaum einschätzen können und mit der Klage deshalb ein hohes Risiko eingehen. Die Ersatzfähigkeit von reinen Vermögensschäden sollte deshalb positiv geregelt werden. Hierzu sollten die Voraussetzungen für den Ersatz konkretisiert werden. So kann verhindert werden, dass der Ersatz von reinen Vermögensschäden ausufert oder durch die zu eingeschränkte Auslegung nationaler Gerichte zur Bedeutungslosigkeit verkommt. Im Idealfall sollte die Vorgabe eng genug sein, um eine einigermaßen gleiche Erstattung in den verschiedenen Mitgliedsstaaten zu ermöglichen. Anderenfalls droht wieder das Auseinanderklaffen durch unterschiedliche Interpretationen nationaler Gerichte.

II. Der Ersatz von Umweltschäden

1. Einleitung und Abgrenzung der Schäden

Einer näheren Betrachtung bedarf der Ersatz von Umweltschäden. Während das Ölhaftungsübereinkommen den Ersatz von Umweltschäden auf die Kosten für angemessene Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt und den Ersatz sogenannter reiner Umweltschäden damit ausschließt, gewährt der Oil Pollution Act diesen als Ersatz für Wertminderung und Gebrauchs- und Nutzungsausfall. Auf internationaler Ebene schien es bis vor kurzem undenkbar, den Ersatz auf reine Umweltschäden auszuweiten. Spätestens nach dem Unglück der „Erika“ scheint sich dies aber zu ändern. Besonders Frankreich hat wiederholt die Forderung laut werden lassen, die Bedeutung der Umwelt stärker hervorzuheben und deswegen auch einen Ersatz für reine Umweltschäden zuzulassen¹⁰⁰². Nunmehr gibt es selbst Überlegungen der Europäischen Kommission, ob und inwieweit reine Umweltschäden in den Schadensersatz bei Tankerunfällen einbezogen werden können¹⁰⁰³. Das Hauptargument ihrer Gegner sind die Schwierigkeiten, die bei der Bewertung von Umweltschäden auftreten. Die Arbeit geht im Folgenden auf diese Diskussion ein und

¹⁰⁰² Siehe OPCF Dokument 92Fund/WGR.3/8/8.

¹⁰⁰³ Siehe oben 4. Kapitel A II 3, S. 122.

untersucht, inwieweit es möglich und angebracht ist, Umweltschäden über die Kosten von Wiederherstellungsmaßnahmen hinaus zu ersetzen.

Unter den Begriff Umweltschaden lässt sich grundsätzlich eine Vielzahl von Schäden fassen. Ausgenommen von dieser Betrachtung sind alle Schäden an der Umwelt, die schon unter eine der bereits existierenden Schadenskategorien des internationalen Regimes fallen. Damit sind insbesondere solche Umweltschäden nicht gemeint, bei denen das beschädigte Umweltgut im Eigentum einer Person stand und damit in die Kategorie der Sachschäden fällt. Ebenfalls von der Betrachtung ausgenommen sind Kosten für die Wiederherstellung der Umwelt und der Ersatz von entgangenem Gewinn, da diese bereits von dem gegenwärtigen internationalen Regime erfasst werden. Alle anderen Schäden an der Umwelt, werden im Folgenden betrachtet. Diese Schäden ergeben den Kreis der sogenannten „reinen Umweltschäden“.

Für ein genaues Verständnis der Schäden wird vorab die gängige Unterteilung der Schäden anhand ihrer Wertkomponenten dargestellt¹⁰⁰⁴. Der Schaden an der Umwelt ergibt sich grundsätzlich aus dem Wert der geschädigten Naturgüter. Dieser wiederum bestimmt sich nach deren Nutzen. Grundsätzlich werden drei verschiedene Arten unterschieden, auf die jemand am Wert einer natürlichen Ressource partizipieren kann. Ist diese Partizipation durch die Schädigung der Ressource eingeschränkt oder unmöglich geworden, kann ein Schaden entstehen. Eine Person kann aus einer Naturressource erstens einen direkten¹⁰⁰⁵ und zweitens einen indirekten Nutzen¹⁰⁰⁶ erlangen. Drittens kann das Fortbestehen einer Ressource auch von Bedeutung sein, ohne dass eine Person diese aktuell nutzt (Nicht-Nutzen-Werte¹⁰⁰⁷). Der direkte Nutzen kann z.B. darin liegen, dass ein Küstenabschnitt aktiv für die Erholung oder das Badevergnügen genutzt wird. Ein indirekter Nutzen entsteht z.B. durch die Auswirkungen der Küstenvegetation auf den Naturkreislauf. Nichtnutzenbezogene Werte sind beispielsweise Existenz-, Vermächtnis-, oder Optionswerte. Diesen Werten liegt die Überlegung zu Grunde, dass schon das bloße Vorhandensein, die Möglichkeit der Nutzung oder der Wunsch, nachfolgenden Generationen das Naturgut zu erhalten, den Wert einer Naturressource ausmachen kann.

2. Möglichkeiten des Ersatzes für Umweltschäden

Im Folgenden soll geprüft werden, ob für diese reinen Umweltschäden ein Ersatz möglich ist. Die internationalen Übereinkommen gehen ebenso wie der Oil Pollu-

¹⁰⁰⁴ Ausführlich hierzu siehe z.B. Erichsen, S. 211 ff.; Leonhard, S. 330 ff.; Seibt, S. 195 ff.; Will/ Marticke, Teil I, S. 62 ff.; siehe auch die EU Studie über die Bewertung von Umweltschäden, S. 3.

¹⁰⁰⁵ Die Wertkomponenten werden teilweise unterschiedlich bezeichnet. Synonym für „direkten“ Nutzen werden auch „aktiver“ Nutzen bzw. „direct“ und „active use value“ verwendet.

¹⁰⁰⁶ Der indirekte Nutzen wird auch als „passiver“ Nutzen bzw. „indirect“ und „passive use value“ bezeichnet.

¹⁰⁰⁷ Bzw. „non use value“.

tion Act und z.B. das nationale deutsche Schadensersatzrecht grundsätzlich von der Wiederherstellung des beschädigten Gegenstandes aus.

a. Restitution (Primäre Wiederherstellung)

Die Restitution steht jedoch nur eingeschränkt zur Verfügung. Insofern eine Wiederherstellung tatsächlich möglich ist, werden die Kosten von den internationalen Übereinkommen bereits erfasst. Voraussetzung ist allerdings, dass die Wiederherstellungsmaßnahmen angemessen sind und entweder tatsächlich ergriffen wurden oder noch ergriffen werden. Häufig ist eine vollständige Wiederherstellung der Natur aber nicht möglich. Wenn nur einzelne Komponenten der Naturressource betroffen sind, wird ihre Erneuerung eher möglich sein und die Natur sich leichter wieder in ihren alten Zustand versetzen lassen. In der Regel werden durch Öl- oder Chemikaliientankerunfälle aber nicht nur eine bestimmte Pflanzen- oder Tierart geschädigt. Die Schäden betreffen vielmehr eine Vielzahl von Organismen, teils direkt, teils indirekt durch die Störung des ökologischen Gleichgewichtes. Eine vollständige Wiederherstellung scheidet in diesen komplexen Situationen regelmäßig aus. Daneben gibt es ganze Schadensgruppen, die nicht im Wege der Restitution entschädigt werden können. Für eine Wertminderung, z.B. durch eine dauerhafte und nicht behebbare Schädigung der Umwelt, scheidet eine Restitution ebenso wie für Schäden durch Gebrauchs- und Nutzungsausfall aus. Sofern diese Schäden in den Ersatz einbezogen werden sollten, käme hierfür möglicherweise eine Kompensation in Geld in Betracht.

Generell gibt es für Schäden, die nicht durch eine Wiederherstellung ausgeglichen werden können, zwei Möglichkeiten diese zu ersetzen. Im Folgenden werden zunächst die Möglichkeit einer Sachkompensation und anschließend die Möglichkeit einer Kompensation in Geld betrachtet.

b. Sachkompensation – Die Einbringung gleichwertiger Komponenten (Kompensatorische Wiederherstellung)

Als nicht monetäre Kompensation bietet sich im Rahmen von Umweltschäden die Sachkompensation an. Es gibt Fälle, in denen die Wiederherstellung nicht möglich ist, durch die Einbringung von gleichwertigen Alternativen aber ein äquivalenter Zustand erreicht werden kann.

Die bisherige internationale Regelung schließt den Ersatz für die Einbringung von gleichwertigen Komponenten aus. Ob diese Lücke im Schadensersatz für Umweltschäden gerechtfertigt oder gar sinnvoll ist, scheint fraglich. Schwierigkeiten in der Bewertung tauchen hier nicht auf. Allenfalls die Frage, ob die Ersatzmaßnahmen angemessen im Verhältnis zum Schaden sind, könnte Schwierigkeiten beinhalten. Andererseits muss genau diese Angemessenheitsprüfung auch im Falle der Wiederherstellung vorgenommen werden. Als Argument gegen die Zulässigkeit des Ersatzes gleichwertiger Komponenten kann dies deshalb nicht herangezogen werden. Auf der anderen Seite spricht ein Argument deutlich für die Einbeziehung gleichwertiger Komponenten. Dies ist der Wertungswiderspruch, der durch die Beschränkung auf den Ersatz von Wiederherstellungskosten ent-

steht. Eine Wiederherstellung der beschädigten Umwelt ist häufig gerade in den Fällen nicht mehr möglich, in denen die Schäden ein bestimmtes Maß überstiegen haben. Hätten unterhalb dieser Hürde Wiederherstellungsmaßnahmen noch Aussicht auf Erfolg gehabt, kann die Wiederherstellung bei einem darüber hinausgehenden Schaden nicht mehr durchgeführt werden. Dies führt zu einem fragwürdigen Ergebnis: Ein kleinerer Schaden, würde nach den Übereinkommen ersetzt werden können. Sind die Auswirkungen hingegen so groß, dass eine Wiederherstellung nicht mehr möglich ist, gäbe es keinen Schadensersatz¹⁰⁰⁸. Diesen Wertungswiderspruch sollte die zukünftige Regelung vermeiden, indem sie die Kosten für die Einbringung gleichwertiger Komponenten mit in den Schadensersatz einbezieht. Eine Kontrolle und Begrenzung der Maßnahmen und ihrer Kosten ließe sich wie bisher über eine Angemessenheitskontrolle erreichen.

Die Einbeziehung gleichwertiger Komponenten in den Schadensersatz ist im europäischen Recht nicht unbekannt. Das Luganer Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden aus umweltgefährdenden Tätigkeiten vom 21.6.1993¹⁰⁰⁹ nimmt die Möglichkeit, gleichwertige Komponenten einzubringen, ausdrücklich in die Definition der Wiederherstellungsmaßnahmen auf¹⁰¹⁰. Dabei geht das Übereinkommen von der gleichen Definition des Umweltschadens aus, die auch im Rahmen des Ölhaftungsübereinkommens Anwendung findet. Allerdings definiert das Luganer Übereinkommen in Art. 2 Nr. 8 die möglichen Wiederherstellungsmaßnahmen und nennt dabei ausdrücklich auch die Einbringung gleichwertiger Komponenten¹⁰¹¹. Auch die neue EU-Umwelthaftungsrichtlinie¹⁰¹² bezieht die Beschaffung von „gleichwertigen Alternativen“ in ihre Definition der „Sanierungsmaßnahmen“ ein¹⁰¹³. Bemerkenswert hierbei ist, dass diese nicht nur als nachrangige Alternative in Betracht zu ziehen sind, sondern gleichwertig neben die eigentlichen Wiederherstellungsmaßnahmen treten. Zwischen verschiedenen Möglichkeiten kann unter Kosten-Nutzen Gesichtspunkten die effektivste Maßnahme ausgewählt werden¹⁰¹⁴. Ein ähnlicher Standpunkt findet sich auch in der EU Studie über die Bewertung von Umweltschäden, wonach ebenfalls eine Kosten-Nutzen-Abwägung in die Entscheidung mit einfließen soll. Allerdings be-

¹⁰⁰⁸ Dies kritisieren auch Brans, RECIEL 1996, 297 (301); Wolfrum/ Langenfeld, S. 20; Hoffmeister/ Kokott, S. 288.

¹⁰⁰⁹ Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment.

¹⁰¹⁰ Art. 2 Nr. 8 Luganer Übereinkommen.

¹⁰¹¹ Aus diesem Grund ging auch der Vorschlag der Kommission dahin, zumindest gleichwertige Komponenten mit in den Ersatz der Umweltschäden einzubeziehen, siehe KOM (2000), 802 endg., S. 66 f.

¹⁰¹² Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.4.2004 über die Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden, ABl. EU 2004 L 143, S. 56 ff.

¹⁰¹³ Art. 2 Nr. 11 Umwelthaftungs-RL.

¹⁰¹⁴ Art. 7 Umwelthaftungs-RL, siehe hierzu auch Becker, NVwZ 2005, 371 (375) und die Ausführungen der Kommission im ursprünglichen Richtlinienentwurf. Der Vorschlag spricht in diesem Zusammenhang von einer „cost-effectiveness analysis“, siehe KOM (2002), 17 endg., S. 7, 10 und 55.

schränkt der Vorschlag die Abwägung auf die Fälle, in denen die Wiederherstellungskosten unverhältnismäßig zu dem Wert der jeweiligen Umweltressource sind. In diesem Fall schlägt die Studie vor, könne auf die Wiederherstellung verzichtet und stattdessen durch günstigere Alternativmaßnahmen ein der geschädigten Umwelt gleichwertiger Zustand geschaffen werden¹⁰¹⁵. Um eine Aushöhlung des eigentlichen Kompensationsgedankens zu verhindern, wird man bei der Berücksichtigung von Alternativmaßnahmen allerdings entsprechend restriktiv sein müssen. Anderenfalls würde die Gefahr bestehen, dass der Geschädigte statt der grundsätzlich geschuldeten Wiederherstellung des Schadens nur eine für den Schadensverursacher günstigere Kompensation durch die Schaffung eines gleichwertigen, nicht aber des gleichen Zustandes erhält.

Der Vorschlag dieser Arbeit lautet deshalb: Eine Sachkompensation durch den Ersatz der Kosten für die Anschaffung und Einbringung gleichwertiger Komponenten sollte in den Schadensersatz für Umweltschäden einbezogen werden¹⁰¹⁶. Diese Ersatzmaßnahmen sollten jedoch im Verhältnis zu den Wiederherstellungsmaßnahmen keinen gleichgestellten Status haben. Das Primat des Schadensersatzes sollte weiterhin die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes sein. Nur wenn diese nicht oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln möglich ist, sollte auf eine Sachkompensation durch die Einbringung gleichwertiger Komponenten ausgewichen werden können.

c. Kompensation in Geld

Ein Teil der Schäden wird sich jedoch weder im Wege der Restitution wiederherstellen noch durch die Einbringung von gleichwertigen Komponenten in einen ähnlichen Zustand versetzen lassen. Für diese Schäden bliebe lediglich eine Kompensation in Geld.

Damit eröffnet sich ein besonders problematisches und umstrittenes Feld. Es beinhaltet zwei Gruppen von Schäden. Zum einen handelt es sich um Beschädigungen natürlicher Ressourcen, die so erheblich oder umfangreich sind, dass eine Wiederherstellung oder die Schaffung eines Äquivalents nicht möglich ist. Spricht man der Umwelt nicht per se jeden Wert ab, entstehen durch diese Beschädigungen Wertminderungen an der Natur selbst. Diese stellen die erste Schadensgruppe dar. Die zweite Gruppe betrifft nicht Schäden an der Umwelt selbst, sondern Schäden, die dadurch entstehen, dass bestimmte Personen oder Personengruppen die Vorteile und Vorzüge der geschädigten Umweltressource nicht in dem Maße

¹⁰¹⁵ Siehe EU Studie über die Bewertung von Umweltschäden, S. 3.

¹⁰¹⁶ So auch die Forderung von der EU Kommission im „Erika II“-Maßnahmenpaket, siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.4, S. 67; auch Brans, RECIEL 1996, 297 (301). Diese Ersatzmaßnahmen können eventuell auch an einer anderen Stelle als der geschädigten vorgenommen werden, wenn auf Grund der Schädigung auch die Einbringung von gleichwertigen Komponenten nicht vorgenommen werden können. Voraussetzung sollte allerdings ein entsprechender Nähezusammenhang zwischen den beiden Orten sein, so auch Hoffmeister/ Kokott, S. 300.

nutzen können, wie sie dies mit der unbeschädigten Umwelt hätten tun können. Dies ist die Gruppe der Schäden durch Gebrauchs- und Nutzungsausfall.

Die Hauptproblematik des Geldschadensersatzes für Umweltschäden spiegelt sich in einer Frage wieder: Können die Schäden überhaupt durch eine monetäre Kompensation ausgeglichen werden? Das heißt, sind Schäden an der Umwelt bewertbar? Dies würde zum einen voraussetzen, dass der Umwelt an sich überhaupt ein konkreter Wert zugewiesen werden kann. Zudem müsste sich der Schaden an der Umwelt in einer berechenbaren Größe ausdrücken lassen. Nur wenn dies möglich ist, kann ein konkreter Schaden ermittelt werden.

Dieser Frage soll im Folgenden mit der Untersuchung der Bewertungsmöglichkeiten von Umweltschäden nachgegangen werden. Anschließend werden die Ergebnisse einer kritischen Würdigung unterzogen und dargestellt, inwiefern sich die Schadensbewertung auf Grundlage dieser Modelle in der Praxis anbietet oder mit Risiken verbunden ist.

aa. Möglichkeiten der Wertermittlung bei Umweltschäden

In den letzten Jahren hat sich ein breites Spektrum von Erklärungsmodellen und Theorien zur Bewertung von Umwelt und Umweltschäden entwickelt. Die Arbeit stellt hier einige der gängigen Theorien dar und untersucht, inwieweit diese eine monetäre Bewertung von Umweltschäden ermöglichen.

(1). Schadensbewertung über den Markt

Naheliegend wäre eine Bewertung der Schäden über ihren Marktwert. Die Differenz zwischen dem tatsächlichen Marktwert und dem hypothetischen Wert, der ohne die Schädigung vorliegen würde, wird als eingetretener Schaden angesehen¹⁰¹⁷. Voraussetzung für diese Methode ist allerdings, dass der Wert der Umweltressource einen bestimmten Verkehrswert hat, d.h. objektiv in Geld feststellbar ist¹⁰¹⁸. Gerade bei Umweltschäden ist dies aber in der Regel nicht möglich¹⁰¹⁹. Denkbar wäre die Ermittlung eines Verkehrswertes beispielsweise bei einem dauerhaft oder zumindest längerfristig geschädigten Strand oder Küstenabschnitt, insofern sich für diesen über vergleichbare Küstenabschnitte ein Wert ermitteln lässt. In den meisten Fällen dürfte aber auch hier eine Bewertung über den Markt mangels einer Verkaufsfähigkeit der Küstenabschnitte scheitern.

Selbst wenn sich in Einzelfällen ein Marktwert ermitteln ließe, wäre die Aussagekraft dieses Wertes zweifelhaft. Der Preis einer Sache spiegelt häufig nur spezifische Wertaspekte wider. Diese basieren vor allem auf dem Nutzen, den ein Käufer aus diesen Wertaspekten zieht. Für die Bewertung eines Küstengrundstücks

¹⁰¹⁷ Siehe Leonhard, S. 341; ein typischer Fall wäre z.B. die Minderung eines Grundstückswertes.

¹⁰¹⁸ Siehe Meyer-Abich, S. 170.

¹⁰¹⁹ Einen Marktwert wird man nur für einen geringen Teil der Naturgüter ermitteln können. Allgemein geht man von einer Größenordnung um 5 % aus, siehe Leonhard, S. 342; Erichsen, S. 216 Fn. 49.

dürften z.B. Aspekte wie die Lage und Infrastruktur maßgebend sein. Die ökologische Wertigkeit des Grundstücks oder Nicht-Nutzen-Werte werden hingegen keine Bedeutung haben¹⁰²⁰. Über den Marktwert lassen sich daher nur bedingt Rückschlüsse auf das Ausmaß der Umweltschäden schließen.

Im Ergebnis ist eine Bewertung über den Marktwert in den meisten Fällen bereits mangels eines feststellbaren Verkehrswertes ausgeschlossen. Aber auch in den Fällen in denen ein Verkehrswert ermittelt werden kann, ist dieser für die Schadensbewertung nur beschränkt aussagekräftig, da regelmäßig nur Teilaspekte des Schadens erfasst werden können.

(2). Indirekte Bewertungsmethoden

Neben der Bewertung über den Markt bilden die indirekten Bewertungsmethoden die zweite Gruppe, die hier untersucht werden soll. Aus dieser Gruppe werden im Folgenden drei Methoden betrachtet. Zunächst wird die Methode der Bewertung über die Schadensvermeidungskosten, danach die Reisekostenmethode und zuletzt die Hedonische Preisermittlungsmethode dargestellt.

(a). Bewertung über Schadensvermeidungskosten

Der erste Ansatz versucht die entstandenen Schäden über die hypothetischen Kosten der Schadensvermeidung zu ermitteln. Der Schaden ergebe sich danach aus den Kosten, die aufgebracht hätten werden müssen, um den Eintritt des Schadens zu verhindern¹⁰²¹. Wird z.B. ein Küstenabschnitt durch den Unfall eines einwandigen Öltankers verschmutzt, hätte die Verschmutzung aber durch den Einsatz eines Doppelhüllentankers verhindert oder verringert werden können, wäre nach dieser Berechnungsmethode der erhöhte Kostenaufwand für den Doppelhüllentanker der Schaden an der Umwelt.

Dieses Bild zeigt bereits die Problematik des Ansatzes. Der Schaden an der Umwelt wäre danach unabhängig von der Besonderheit der Umwelt immer gleich hoch, solange die Kosten für die Schadensvermeidung gleich wären. Andere Faktoren, wie z.B. die Sensibilität der betroffenen Umwelt, das eigentliche Ausmaß der Schäden, die Bedeutung der beschädigten Ressource für das Ökosystem oder die Menschen bleiben außer Acht. Eine komplementäre Darstellung des tatsächlichen Schadens kann über diesen Ansatz nicht erreicht werden.

In der Regel führt diese Methode zu einer Unterbewertung der Schäden. Rationales Verhalten vorausgesetzt, wird man für die Vermeidung der Schäden maximal einen Betrag aufwenden, der dem Wert der beschädigten Sache entspricht, nicht aber einen höheren Betrag. Daraus folgt neben der systematischen Unterbewertung außerdem, dass die Methode stets dann versagt, wenn die Maßnahmen zur Vermeidung der Schäden wegen unangemessener Kosten abgelehnt werden¹⁰²². In diesem Fall würde die Methode zu keinem Schaden kommen, obwohl

¹⁰²⁰ Siehe Leonhard, S. 342; Erichsen, S. 217; Meyer-Abich, S. 171; Seibt, S. 199.

¹⁰²¹ Siehe Meyer-Abich, S. 172; Endres/ Holm-Müller, S. 46.

¹⁰²² Siehe Endres/ Holm-Müller, S. 46 f.

ein Schaden eingetreten ist. Auch dies zeigt den mangelnden komplementären Zusammenhang zwischen Schaden und Schadensvermeidungskosten.

Dies gilt auch für Situationen, in denen durch die Vermeidungsmaßnahmen nicht alle Schäden hätten verhindert werden können. In diesem Fall bliebe ein Restschaden, der durch die Bewertung über die Schadensvermeidungskosten nicht ermittelt werden könnte¹⁰²³.

Umgekehrt kann es auch zu einer Überbewertung der Schäden kommen, wenn die Maßnahmen zur Vermeidung der Schäden auch andere Zwecke, als nur die Schadensvermeidung verfolgen. Eine klare Abgrenzung, welcher Teil der Maßnahme für welchen Zweck aufgewendet wurde, dürfte praktisch aber kaum möglich sein, so dass auch hierdurch eine erhebliche Unsicherheit in der Größe des berechneten Schadens besteht¹⁰²⁴.

Im Ergebnis eignet sich die Bewertung über die Schadensvermeidungskosten nur sehr eingeschränkt für die Bewertung von Umweltschäden.

(b). Reisekostenmethode

Einen weiteren indirekten Ansatz zur Ermittlung von Umweltschäden stellt die Reisekostenmethode dar. Sie versucht den Wert des Umweltguts anhand des Aufwands zu ermitteln, den Reisende oder Freizeitsuchende auf sich nehmen würden, um das Naturgut nutzen oder genießen zu können¹⁰²⁵. Als indirekter Ansatz begegnet die Reisekostenmethode jedoch ähnlichen Problemen wie die Methode der Bewertung über die Schadensvermeidungskosten.

Die Kosten, die der Reisende für den Genuss eines Naturguts auf sich nimmt, sind kaum komplementär zum tatsächlich entstandenen Schaden. Mit dieser Methode lassen sich zwar vor allem der Wert eines etwaigen Freizeit- und Erholungsnutzens bewerten, aber auch dies gelingt nur beschränkt. Umweltgüter, welche ohne dass sie als Erholungsziel tatsächlich genutzt werden, ihren Wert durch ihre bloße Existenz begründen, werden von der Reisekostenmethode nicht erfasst¹⁰²⁶. Darüber hinaus werden auch bei dieser Methode andere Wertfaktoren, z.B. die Bedeutung der Ressource im Naturkreislauf (Reinigungskraft des Bodens, Teil einer Futterkette), nicht berücksichtigt¹⁰²⁷. Dadurch führt auch die Reisekostenmethode tendenziell zu einer Unterbewertung der Schäden.

Aber auch eine Überbewertung ist möglich, wenn die Reise nicht nur wegen des Besuchs der Naturressource getätigt, sondern z.B. mit einem Besuch bei den nahe wohnenden Verwandten verknüpft wird¹⁰²⁸. In solchen Situationen dürfte es praktisch kaum möglich sein, eine sinnvolle Trennung vorzunehmen.

Neben den Gefahren der Über- und Unterbewertung birgt auch die Berechnung der Reisekosten Unsicherheitsfaktoren in sich. Unabhängig von der Wertschät-

¹⁰²³ Siehe Endres/ Holm-Müller, S. 47.

¹⁰²⁴ Siehe Endres/ Holm-Müller, S. 46, 51.

¹⁰²⁵ Siehe Meyer-Abich, S. 173; Erichsen, S. 217.

¹⁰²⁶ Leonhard, S. 344; Seibt, S. 201; Meyer-Abich, S. 173; Erichsen, S. 217.

¹⁰²⁷ Siehe Erichsen, S. 217; Meyer-Abich, S. 174; Seibt, S. 201.

¹⁰²⁸ Siehe Endres/ Holm-Müller, S. 56; Meyer-Abich, S. 174.

zung des Umweltgutes, bestimmen sich die für eine Reise aufzubringenden Kosten nach weiteren Rahmenbedingungen, denen der Reisende begegnet¹⁰²⁹. Ausschlaggebend können z.B. die Entfernung der beeinträchtigten Gegend sein oder die Möglichkeit, eine vergleichbare Umweltressource in der Nähe zu nutzen. So bewertet die Reisekostenmethode in der Praxis Naturgüter mit einem höheren Wert, die in der Nähe von Ballungszentren liegen und damit leichter erreichbar sind. Schlechter erreichbare Gebiete haben hingegen unabhängig von ihrer ökologischen Bedeutung schon aufgrund ihrer nachteiligeren Lage geringere Werte.

Ferner versagt die Methode völlig, wenn die beschädigte Ressource als Reiseziel gar nicht in Frage kommt¹⁰³⁰. Häufig sind ökologisch besonders wertvolle Gebiete touristisch nicht interessant oder für den Tourismus nicht zugänglich. Dies dürfte z.B. für den Prinz William Sund in Alaska gelten, der zwar ökologisch hoch bedeutsam ist, touristisch aber keine Bedeutung hat.

Im Ergebnis gilt auch für die Reisekostenmethode, dass sie allenfalls eingeschränkt zu einer Bewertung von Umweltschäden geeignet ist. Für entgangene, nicht kommerzialisierbare Nutzungs- und Erholungswerte der Natur, wie z.B. die Freude am Naturgenuss oder der Freizeitwert der Ressource, kann die Reisekostenmethode ein durchaus brauchbarer Ansatz für die Bemessung der Schäden sein. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass Nutzungs- und Erholungswerte nur einen Teil der wertbildenden Faktoren der Umwelt darstellen. Andere Wertfaktoren, z.B. die sogenannten *non-use values*, können wie bei den anderen indirekten Methoden nicht erfasst werden. Darüber hinaus können die ermittelten Ergebnisse wegen ihrer Unsicherheiten nicht als „der Wert“ der Umwelt verstanden werden. Sie können allenfalls einen Hilfwert darstellen.

(c). Hedonische Preisermittlung (Marktdivergenztheorie)

Auch die Hedonische Preisermittlung stellt eine indirekte Methode zur Bewertung von Umweltschäden dar. Ihr liegt die Überlegung zu Grunde, dass die Marktpreise von Gütern häufig von anderen, äußeren Faktoren abhängen, die den Wert des Gutes zwar nicht unmittelbar, aber mittelbar beeinflussen. Um den Wert einer nicht marktwertfähigen Umweltressource zu ermitteln, wird deren Einfluss auf die marktwertfähigen Güter festgestellt und über die Differenz zwischen dem Marktwert des Gutes ohne und unter Schädigung der Umweltressource der Schaden errechnet¹⁰³¹. Plastisch wird dies anhand des Beispiels von Immobilienpreisen. Der Wert einer Immobilie ist regelmäßig abhängig von der sie umgebenden Umwelt. Ein Grundstück an einem ökologisch intakten Küstenabschnitt wird daher einen höheren Wert haben als das gleiche Grundstück, wenn die Küste durch ein Tankerunglück erheblich verschmutzt und die Natur dadurch längerfristig in Mitleidenschaft gezogen worden wäre. Die Differenz zwischen den Marktwerten der

¹⁰²⁹ Siehe Meyer-Abich, S. 174.

¹⁰³⁰ Leonhard, S. 344; Seibt, S. 201; Erichsen, S. 217.

¹⁰³¹ Siehe Endres/ Holm-Müller, S. 60 f.; Meyer-Abich, S. 174; Seibt, S. 202; Leonhard, S. 345.

beiden Grundstücke wäre nach der Hedonischen Preisermittlung der Schaden an der Umwelt.

Auch hier spiegelt sich die oben bei den anderen indirekten Bewertungsmethoden geäußerte Kritik wider. Der Zusammenhang zwischen den Naturgütern als wertbildenden Faktoren und dem gesamten Wert des Naturgutes, der vor allem auch die ökologische Bedeutung der Ressource berücksichtigen muss, ist nicht immer zwingend. Deshalb ist auch die Aussagekraft dieser Methode mangels ausreichender Komplementarität von Schaden und Bewertungsgrundlage nur eingeschränkt¹⁰³². Eine ökologisch bedeutsame Fläche kann durchaus aufgrund geringerer äußerer Attraktivität einen nur geringen Erholungswert für die Anwohner haben und sich daher auch nur gering erhöhend auf den Wert der Grundstücke auswirken. Der ökologischen Bedeutung der Natur wird man mit dieser geringen Werterhöhung aber nicht gerecht. Somit wird wiederum nur ein Teil des Wertes der Umweltressource erfasst.

Auf der anderen Seite ist aber selbst der ermittelbare Teil der Schäden mit Unsicherheiten behaftet. Die Umweltqualität als beeinflussender Faktor des Marktwertes, z.B. der Immobilie, stellt nur einen von vielen wertbildenden Faktoren eben dieser dar. Solange der Wert des Gutes nicht genau in die einzelnen Faktoren zerlegt und damit der Anteil der Umweltqualität bestimmt werden kann, ist die Aussagekraft nur sehr begrenzt¹⁰³³.

Darüber hinaus gibt es auch bei der Hedonischen Preisermittlung einen nicht unerheblichen Teil von Schäden, die von vornherein nicht nach dieser Methode berechnet werden können. Voraussetzung für ihre Anwendung ist stets, dass sich die Umwelt auf den Wert eines anderen Gutes auswirkt. Ist kein bewertungsfähiges Gut in der Nähe, z.B. weil die geschädigte Natur weit ab von bewohnten Gebieten liegt, versagt die Methode bereits vom Ansatz her¹⁰³⁴.

(d). Zusammenfassung zu den indirekten Bewertungsmethoden

Zusammenfassend lassen sich die indirekten Bewertungsmethoden wie folgt bewerten: Sie alle haben eine große gemeinsame Schwachstelle. Dies ist die Identität des errechneten Wertes mit dem tatsächlichen Schaden. Die Methoden vermögen es nicht, den errechneten Wert als komplementär zum tatsächlichen Schaden darzustellen. Es bleibt zweifelhaft, inwieweit z.B. aufgewandte Reisekosten wirklich die Höhe des eigentlichen Schadens, nämlich der tatsächlichen Beeinträchtigung der Natur, reflektieren können.

Die indirekten Methoden können daher lediglich einen Teil des Wertes der Umweltressource erfassen. Alle anderen Werte, die außerhalb der tatsächlichen Nutzung liegen, wie z.B. die ökologische Bedeutung des Naturguts, aber auch Options- oder Existenzwerte werden nicht berücksichtigt. Dadurch entsteht eine Grundtendenz zur Unterbewertung der Schäden. Solange die Betrachtung aber auf einzelne Teilschäden beschränkt bleibt, können durchaus brauchbare Ergebnisse

¹⁰³² So auch Erichsen, S. 218; Meyer-Abich, S. 175.

¹⁰³³ Seibt, S. 202; Meyer-Abich, S. 174; Endres/ Holm-Müller, S. 64 f.

¹⁰³⁴ Leonhard, S. 345.

erzielt werden. Vor allem die Reisekostenmethode kann unter Umständen eine gute Grundlage für die Ermittlung des Nutzungs- und Erholungswertes darstellen.

Im Ergebnis können die indirekten Methoden allenfalls eine Orientierung für die Bewertung eines (Teil-) Umweltschadens sein.

(3). Direkte Bewertungsmethoden – Die Befragungsmethode (Contingent Valuation Methodology)

Einen gänzlich anderen Ansatz als die eben dargestellten indirekten Verfahren wählen die direkten Bewertungsmethoden. Hier ist vor allem die Befragungsmethode des kontingenten Bewertungsansatzes (Contingent Valuation Methodology (CVM)), die bereits im Rahmen des US Oil Pollution Acts zur Sprache gekommen ist, von Bedeutung. Daneben existiert das Marktsimulationsverfahren, welches der CVM in vielen Aspekten ähnlich ist. Anders als die CVM ist das Marktsimulationsverfahren jedoch nicht auf einzelne Bewertungsaspekte angelegt, sondern versucht, ein Bündel von Umweltaspekten gleichzeitig zu bewerten. Aufgrund seines stark experimentellen Charakters hat die Marktsimulation eine vergleichsweise geringe Bedeutung¹⁰³⁵. Die Darstellung der direkten Verfahren bleibt deshalb auf die CVM beschränkt.

Während die indirekten Bewertungsmethoden die Bewertung über ein tatsächliches Ausweichverhalten der betrachteten Personen feststellen, orientieren sich die direkten Methoden nicht an einem tatsächlichen Verhalten, sondern versuchen, die Bewertung über einen hypothetischen Ansatz zu erreichen. Im Rahmen der CVM werden dazu Fragekataloge entwickelt mit deren Hilfe ein bestimmter Personenkreis nach ihrer Werteinschätzung für bestimmte Umweltressourcen befragt wird¹⁰³⁶. Dies kann nach zwei Ansätzen geschehen.

Bei der sogenannten „willingness to pay“-Methode wird danach gefragt, welchen Betrag jemand bereit wäre aufzuwenden, wenn dadurch eine bestimmte Umweltressource erhalten oder wieder hergestellt werden könnte¹⁰³⁷. Vereinfacht betrachtet würde zu dieser Methode z.B. die Frage gehören, wie viel jemand für den Erhalt der Seehundpopulation vor San Francisco bereit wäre auszugeben. Die zweite Methode fragt nicht nach dem Betrag den jemand bereit wäre aufzuwenden, um etwas zu erhalten oder wieder herzustellen, sondern danach, wie viel jemand als Entschädigung erhalten müsste, um freiwillig oder unfreiwillig auf ein bestimmtes Gut zu verzichten. Dies ist die sogenannte „willingness to sell“-Methode¹⁰³⁸. Auf das Beispiel bezogen müsste die Frage dann nicht lauten, wie viel man für den Erhalt der Seehunde bereit wäre auszugeben, sondern welche Summe die Person verlangen würde, um auf das Vorhandensein der Seehunde zu verzichten.

Die direkte Befragungsmethode hat gegenüber den indirekten Bewertungsmethoden einen wichtigen Vorteil. Anders als die indirekten Methoden können über

¹⁰³⁵ Zum Marktsimulationsverfahren siehe Endres/ Holm-Müller, S. 118 ff.

¹⁰³⁶ Siehe Meyer-Abich, S. 175 ff.; Endres/ Holm-Müller, S. 70 ff.

¹⁰³⁷ Will/ Marticke, Teil I, S. 64; Meyer-Abich, S. 176.

¹⁰³⁸ Siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 64; Meyer-Abich, S. 176.

die Befragungsmethode auch Wertaspekte außerhalb der Nutzungswerte berücksichtigt werden (sog. „non-use values“). Dies ermöglicht z.B. die Bewertung des bloßen Existenzwertes eines Umweltgutes¹⁰³⁹. Damit kann ein bedeutender Teil der Schäden mit der Befragungsmethode bewertet werden, der durch die indirekten Methoden nicht erfasst werden kann.

Wie die indirekten Methoden kann die CVM auch einen großen Teil der nutzungsbezogenen Werte erfassen¹⁰⁴⁰. Damit besteht die Möglichkeit, nutzungsbezogene Werte sowohl über indirekte als auch über direkte Bewertungsmethoden zu bewerten. Dies ermöglicht die doppelte Erfassung einzelner Wertaspekte und ermöglicht eine Kontrolle der jeweiligen Methoden. Vor allem im Hinblick auf die durch die Reisekostenmethode mögliche Bewertung des Freizeit- und Erholungswertes können durch die Kombination direkter und indirekter Methoden zuverlässigere Ergebnisse erzielt werden¹⁰⁴¹.

Die CVM ermöglicht damit im Ergebnis eine sehr weitgehende und umfangreiche Bewertung der Schäden. Auf diesem Wege gelingt es ihr, die Beschränkung der Bewertung auf Teile des Schadens, die bei den indirekten Bewertungsmethoden bestehen, zu überwinden und die Schadensbewertung auf alle Bestandteile des Schadens auszudehnen. Trotz der umfangreichen Bewertungsmöglichkeiten ist die Befragungsmethode mit einem verhältnismäßig geringen Aufwand verbunden. Sie bedarf zwar einer sorgfältigen und ausführlichen Ausarbeitung der Fragekataloge, andererseits aber keine besondere Marktdatenermittlung und -auswertung, wie dies bei den indirekten Bewertungsmethoden der Fall ist¹⁰⁴².

Andererseits bringt die CVM aber auch Schwierigkeiten mit sich. Ihre Schwachstellen liegen vor allem in der Verlässlichkeit der Befragungsergebnisse. Jede Frage ist dem Risiko ausgesetzt, dass sie bewusst oder unbewusst falsch beantwortet wird. Dies kann z.B. aufgrund des geringen Informationsstandes eines Befragten geschehen, aber auch, wenn ein Befragter eine Frage ohne sie verstanden zu haben beantwortet, um sich keine Blöße zu geben¹⁰⁴³. Darüber hinaus sind auch strategische Antworten denkbar, um die Befragungsergebnisse gezielt in eine Richtung zu beeinflussen¹⁰⁴⁴. Abhängig vom Ausmaß und der Häufigkeit der Fehler kann die Verlässlichkeit der Ergebnisse dadurch stark beeinflusst werden¹⁰⁴⁵.

Die Verlässlichkeit der Ergebnisse kann ferner durch strukturelle Fehler in der Ausarbeitung der Fragekataloge sowie durch falsche Befragungen oder Befra-

¹⁰³⁹ Meyer-Abich, S. 175; Seibt, S. 204; Will/ Marticke, Teil I, S. 64.

¹⁰⁴⁰ Siehe Meyer-Abich, S. 176; Will/ Marticke, Teil I, S. 63 f.

¹⁰⁴¹ Vgl. Erichsen, S. 218 f.

¹⁰⁴² Meyer-Abich, S. 176; Seibt, S. 204.

¹⁰⁴³ Siehe Meyer-Abich, S. 176; Leonhard, S. 347 f.; Erichsen, S. 219.

¹⁰⁴⁴ Meyer-Abich, S. 176; Leonhard, S. 347, der allerdings darauf hinweist, dass Studien zufolge strategische Antworten eher geringe Auswirkungen auf die Befragungsergebnisse haben; ausführlich zu sozialpsychologischen und kognitiven Determinanten: Seibt, S. 205 ff.

¹⁰⁴⁵ Endres/ Holm-Müller bezeichnen die Zuverlässigkeit der getätigten Aussagen als Reliabilität (engl.: reliability), siehe Endres/ Holm-Müller, S. 75 ff.

gungstechniken gemindert werden¹⁰⁴⁶. Wenn falsche Annahmen oder unrichtige Kriterien in die Konstruktion der Fragen mit eingeflossen sind, verfälschen diese das Ergebnis in einem schwer abzuschätzenden Maße¹⁰⁴⁷. Darüber hinaus kann die Art der Fragestellung und das Informationsangebot, welches die Befragten mit der Frage erhalten, von entscheidender Bedeutung sein¹⁰⁴⁸.

Untersuchungen in der Vergangenheit haben ferner ergeben, dass die Angabe der Zahlungsbereitschaft häufig abhängig von der wirtschaftlichen Situation der Befragten ist¹⁰⁴⁹. Wer nur ein geringes Einkommen zur Verfügung hat, will und kann in der Regel nur weniger davon z.B. für den Schutz der Seehunde aufwenden, als jemand mit einem höheren Einkommen. Schwer einschätzen lässt sich darüber hinaus, welche Bedeutung der hypothetische Charakter der Befragungen hat. Es gibt Hinweise darauf, dass die Angaben zur Zahlungsbereitschaft in hypothetischen Situationen häufig nicht mit dem tatsächlich beobachteten Zahlungsverhalten übereinstimmen¹⁰⁵⁰, so dass auch hier eine in ihren Auswirkungen schwer zu fassende Fehlerquelle liegt.

Im Ergebnis lässt sich festhalten: Die CVM als direkte Bewertungsmethode ermöglicht im Gegensatz zu den indirekten Bewertungsmethoden eine sehr weitgehende und umfangreiche Bewertung von Umweltschäden. Allerdings sind ihre Ergebnisse in besonderem Maße von einer fachmännischen und sorgfältigen Vorbereitung und Durchführung der Befragungen abhängig. Nur wenn die immanenten Risiken der CVM durch eine qualitativ hochwertige Befragung minimiert werden können, bieten die Ergebnisse eine gute Grundlage für eine Bewertung. Daneben bleibt der Makel, dass die Berechnung lediglich auf hypothetischen Erwägungen fußt. Aus diesen Gründen darf die CVM nicht als exakte Berechnung der Schäden verstanden werden. Sie kann allenfalls eine Indizwirkung haben und als Hilfsmittel für die Bewertung der Schäden eingesetzt werden. Wenn ihre Ergebnisse mit entsprechender Vorsicht interpretiert werden und man sich der Gefahr der Verzerrungen der Ergebnisse bewusst ist, kann sie in vielen Situationen zu einer guten Bewertungsgrundlage führen.

bb. Ergebnis zu den Möglichkeiten der Wertermittlung

In der Wissenschaft wurden in den letzten Jahren zahlreiche Modelle für die Wertermittlung von Umweltschäden erarbeitet. Die Bewertung über den Marktwert dürfte in den wenigsten Fällen zu brauchbaren Ergebnissen führen. In der Regel scheitert ihre Anwendbarkeit daran, dass sich die Schäden an der Natur keinem Marktwert zuordnen lassen. Die indirekten Methoden führen hingegen häufig zu verwendbaren Ergebnissen. Allerdings vermögen sie nur einen Teil der Schä-

¹⁰⁴⁶ Sofern die Verlässlichkeit des Befragungssystems generell betroffen ist, bezeichnen Endres/ Holm-Müller dies als Validität (engl.: validity), siehe Endres/ Holm-Müller, S. 77 ff.

¹⁰⁴⁷ Siehe Endres/ Holm-Müller, S. 77 ff.

¹⁰⁴⁸ Meyer-Abich, S. 176; Seibt, S. 211 ff.; Endres/ Holm-Müller, S. 93 f.

¹⁰⁴⁹ Siehe Endres/ Holm-Müller, S. 191.

¹⁰⁵⁰ Leonhard, S. 347; Endres/ Holm-Müller, S. 189; Erichsen, S. 219.

den zu erfassen. Insbesondere die Reisekostenmethode bietet aber für nicht kommerzialisierbare Nutzungsausfälle, wie entgangene Urlaubs- oder Erholungsfreude, in vielen Fällen eine gute Grundlage für die Schadensbewertung. Bereits für diese Schadensarten ist es aber fraglich, inwieweit deren Ersatz politisch wünschenswert ist. Das deutsche Zivilrecht ist hier jedenfalls äußerst zurückhaltend¹⁰⁵¹. Ferner ist jede der Methoden mit Unsicherheiten belastet, die Schwankungen in den Ergebnissen sowohl mit einer Tendenz zur Unter- als auch zur Überbewertung herbeiführen können.

Die direkten Bewertungsmethoden, vor allem die in den USA häufig verwendete Befragungsmethode (CVM), ermöglicht im Gegensatz zu den indirekten Methoden eine umfassendere Ermittlung des Umweltschadens. Wie die indirekten Methoden erfasst sie Nutzungswerte. Darüber hinaus gelingt es ihr aber, auch Nicht-Nutzungswerte („non-use values“) zu erfassen. Stärker noch als die anderen Methoden sieht sie sich aber Schwierigkeiten hinsichtlich der Genauigkeit ihrer Aussagen ausgesetzt. Aufgrund ihres hypothetischen Ansatzes gibt es eine Vielzahl von Faktoren, welche die erzielten Werte beeinflussen können. Dabei ist sowohl die Verlässlichkeit des Befragungssystems als auch die Zuverlässigkeit der gewonnenen Antworten betroffen. Für die Ergebnisse der CVM ist es daher von immanenter Bedeutung, die Qualität der Befragungen durch strenge Kontrollen zu gewährleisten. Ferner müssen die Rahmenbedingungen der Befragung zusammen mit den Ergebnissen sichtbar gemacht werden, so dass die errechneten Werte vor dem Hintergrund der äußeren Umstände der Befragung betrachtet werden können. Wenn dies der Fall ist, kann die CVM eine gute und umfangreiche Grundlage für die Bewertung von Umweltschäden sein.

cc. Kritische Würdigung

Fraglich ist allerdings, ob der Ersatz von reinen Umweltschäden politisch wünschenswert ist. Im Folgenden sollen die wichtigsten Argumente für und gegen den Ersatz betrachtet werden. Während manche den Ersatz als Überkompensation betrachten¹⁰⁵² und einer entsprechenden Zahlung deshalb eher den Charakter einer Sanktion zubilligen¹⁰⁵³, als ihn als Schadensausgleich zu sehen, sprechen andere davon, dass Umweltschäden die typischsten und ursprünglichsten Schäden¹⁰⁵⁴ oder

¹⁰⁵¹ Vgl. § 253 BGB.

¹⁰⁵² Siehe de la Rue/ Anderson, S. 557; einen erweiterten Ersatz von Umweltschäden lehnt z.B. auch Schmuck, S. 181 f.; Wolff, S. 121 ab; ebenso spricht sich die ITOFF in einem dem IOPC Fonds vorgelegten Dokument über die Zulässigkeit von Schadensersatzansprüchen wegen Umweltschäden gegen eine Erweiterung aus, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3, Punkt 1.2, S. 2; zumindest hinsichtlich eines Ersatzes durch den IOPC Fonds auch Renger, TranspR 1993, 132 (133 f.).

¹⁰⁵³ Ganten, VersR 1989, 329 (334).

¹⁰⁵⁴ So Wu, Pollution from the Carriage of Oil by Sea, S. 337 und 380, die den Umweltschaden als „the most innate and most authentic of pollution damages“ bezeichnet.

gar Kernschäden¹⁰⁵⁵ von Tankerunfällen seien und es dementsprechend unverstündlich wäre, gerade diese Schäden unkompensiert zu lassen¹⁰⁵⁶.

Tatsache ist, dass die Bewertung von Umweltschäden nicht ohne Schwierigkeiten und Unsicherheiten vorgenommen werden kann. Wie oben herausgearbeitet, sind die Methoden zur Bewertung von Umweltschäden inzwischen aber auf einem Entwicklungsstand, der es erlaubt, brauchbare Ergebnisse zu erzielen. Entscheidend wird es aber sein, dass die Gerichte verantwortungsvoll mit den Ergebnissen umgehen und diese nicht als verbindliche Größe, sondern nur als Indiz bzw. Größenordnung für die Höhe des Schadens ansehen. Dabei müssen auch die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen der Bewertungsmethode sichtbar gemacht werden. Dies schafft einen Spielraum, der in die eine oder andere Richtung genutzt werden kann. Eine der Hauptbefürchtungen der Gegner des Ersatzes für Umweltschäden ist, dass die Schadensersatzansprüche wirtschaftlich kaum tragbare Höhen erreichen könnten¹⁰⁵⁷. Sicherlich lässt es sich, sofern man am Prinzip des vollständigen Schadensausgleichs festhalten will, nicht für alle Fälle ausschließen, dass Schadensersatzansprüche in höhere Größenordnungen vorstoßen können, als dies bisher der Fall war. Dennoch lässt sich ein solches Risiko durch die Ausweitung des Ersatzes für Umweltschäden kaum verallgemeinern. Es gibt sogar Stimmen in der Literatur, die langfristig mit einer Reduzierung der Schadenssummen rechnen¹⁰⁵⁸. Der Grund für diese Annahme liegt in der gesteigerten Präventivwirkung, die eine umfassendere Haftungsandrohung ausüben könne. Die mögliche größere Haftung führe demnach zu einem sorgfältigeren Handeln. Dadurch würde sich die Zahl der Unfälle insgesamt und so die Schadenssummen verringern. Dennoch sollte grundsätzlich bereits eine unabhängige gerichtliche Entscheidung ausreichend Gewähr für die Angemessenheit der Schadenssummen bieten¹⁰⁵⁹. Damit in den Jurisdiktionen der Vertragsstaaten aber keine zu großen Ungleichheiten auftreten, sollte der Ersatz von Umweltschäden mit klaren und verbindlichen Richtlinien¹⁰⁶⁰ verbunden werden, welche die zulässigen Methoden, die Vorgehensweise etc. festlegen. Kombiniert mit der Kontrollmöglichkeit durch höhere

¹⁰⁵⁵ So Puttfarcken, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 145 (149).

¹⁰⁵⁶ Für einen weitergehenden Ersatz von Umweltschäden sprechen sich z.B. Gauci, RECIEL 1999, 29 (33); Wetterstein, Lloyd's MCLQ 1994, 230 (238); Hoffmeister/Kokott, S. 301; Hassel, S. 109; Koch, in: 50 Jahre Vereinte Nationen, S. 77 (87); Puttfarcken, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 145 (150, 153); Vanheule, ETL 2003, 547 (557); Wu, Pollution from the Carriage of Oil by Sea, S. 379 ff. und wohl auch Rehbindner, NuR 1988, 105 ff. aus.

¹⁰⁵⁷ So z.B. Ganten, VersR 1989, 329 (334).

¹⁰⁵⁸ Zu diesem Ergebnis kommt das von der französischen Delegation des IOPC Funds in Auftrag gegebene Gutachten über den Ersatz von Umweltschäden, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 8/ 8, Annex, Punkt 3.2.4, S. 7.

¹⁰⁵⁹ Davon geht auch Wu, Pollution from the Carriage of Oil by Sea, S. 383 f. aus.

¹⁰⁶⁰ Solche Richtlinien würden nach der derzeitigen Praxis vom IOPC Fonds erlassen werden können. Allerdings hätten diese bisher keine Bindungswirkung für die Gerichte der Mitgliedsstaaten, sondern lediglich für die Entschädigungspraxis des Fonds. Für zukünftige Möglichkeiten eine für alle Mitgliedstaaten verbindliche Praxis festzusetzen, siehe unten E II, S. 218 ff.

Instanzen sollte dies eine ausreichende Gewähr für die Angemessenheit der Ansprüche geben¹⁰⁶¹.

Letztendlich könnte man allerdings auch überlegen, für den Geldersatz von Umweltschäden vorläufig eine Begrenzung einzuführen¹⁰⁶², um seine Funktionalität in der Praxis überprüfen zu können. Dieser Vorschlag widerspricht zwar dem Erfordernis des vollständigen Schadensersatzes, könnte aber angesichts der Umstrittenheit des Ersatzes ökologischer Schäden gerechtfertigt werden. Immerhin geht es hier nicht um Ansprüche die von existenzieller Bedeutung sein können, wie z.B. Vermögensschäden von Fischern und Hoteliers, sondern lediglich um eine qualitativ nachgelagerte Schadensart, die zudem bereits dem Grunde nach problematisch und umstritten ist. Eine Begrenzung, die sich ausschließlich auf den Ersatz für Umweltschäden oder noch weitergehend nur auf den Teil der Geldkompensation für Umweltschäden beziehen würde, könnte so zu einem praktikablen und durchsetzbaren Kompromiss führen. Um die Anzahl der Klagen zu kontrollieren und eine „Klageflut“ wegen Schäden an der Umwelt zu verhindern, könnte eine Erheblichkeitsschwelle für den Ersatz eingeführt werden¹⁰⁶³.

Im Übrigen soll noch darauf hingewiesen werden, dass Schadensersatz für Umweltschäden auch in nationalen Rechten eine immer größer werdende Rolle spielt¹⁰⁶⁴. Zudem gibt es auch für einige andere Rechtsgüter, die sich einer klaren Berechnungsgrundlage entziehen, Entschädigungen. Geldersatz für solche immateriellen Güter gibt es z.B. in Form von Schmerzensgeld. Eine Verbindung zwischen Geldersatz für Umweltschäden und Schmerzensgeld zieht auch der amerikanische Gesetzgeber für die Erstattung von Wertverlust im Rahmen von CERCLA. Die Begründung für den finanziellen Ausgleich lehnt er unmittelbar an dem Schadensersatz für „pain and suffering“ – also Schmerzensgeld – an¹⁰⁶⁵.

¹⁰⁶¹ Godt, S. 307 schlägt deshalb stets eine gerichtliche Angemessenheitsprüfung zwischen dem Umfang des Schadensersatzes und der verlorenen Umweltqualität vor.

¹⁰⁶² So auch der Vorschlag in der von der französischen Delegation des IOPC Fonds in Auftrag gegebene Studie über den Ersatz von Umweltschäden, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 8/ 8, Annex, Punkt 4.4.2, S. 14.

¹⁰⁶³ So der Vorschlag im Weißbuch der Kommission über die Umwelthaftung, siehe KOM (2000), 66 endg., S. 20; ebenso der Standpunkt in der von der französischen Delegation des IOPC Fonds in Auftrag gegebene Studie über den Ersatz von Umweltschäden, siehe IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 8/ 8, Annex, Punkt 4.4.2, S. 14.

¹⁰⁶⁴ Siehe z.B. die Auflistung von Staaten in der französische Studie über den Ersatz von Umweltschäden, IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 8/ 8, Annex, Punkt 3.3.1., S. 8 ff., insbesondere Punkt 3.3.1.4, S. 9, Fn. 16. Ein Geldersatz für Umweltschäden kennt neben dem Recht der USA auch das italienische, das spanische und das portugiesische Recht. Ferner hat in Europa z.B. auch die Rechtsprechung in Frankreich und den Niederlanden Geldersatz für Umweltschäden gestattet, siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 75; Kadner, S. 241 ff.; Hoffmeister/ Kokott, S. 189 ff.; eine umfassende Übersicht geben Will/ Marticke, Teil II, S. 1 ff.

¹⁰⁶⁵ Siehe Schmuck, S. 109. Eine Parallele zum Schmerzensgeld scheinen zudem auch Hoffmeister/ Kokott, S. 225 zu ziehen, wenn sie auf Schmerzensgeldtabellen verweisen, denen entsprechend Tabellen für den Wert bestimmter Umweltgüter geschaffen werden können.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass auch im Rahmen des bisherigen Ersatzes von Umweltschäden ein Eingehen auf den Wert der geschädigten Ressource nicht ausbleibt. Art. I Nr. 6 lit. a ÖIHÜ begrenzt den Ersatz für Umweltschäden auf die Kosten angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen. Ob die Maßnahmen angemessen sind, kann aber nur unter Berücksichtigung der geschädigten Ressource, d.h. auch deren Bedeutung und damit auch unter Berücksichtigung ihres „Wertes“ ermittelt werden.

Ausschlaggebend für die Bewertung dürfte aber ein anderes Kriterium sein. Führt man sich die derzeitige Rechtslage vor Augen, wird deutlich, dass ein Ersatz nur für solche Schäden geleistet wird, die (noch) wiederherstellbar sind. Übersteigt das Ausmaß der Schäden aber einen bestimmten Grad und werden dadurch Wiederherstellungsmaßnahmen unmöglich, müssen diese Schäden nicht mehr ersetzt werden. Für den Schädiger bedeutet dies de facto eine Haftungsbefreiung. Je größer der von ihm verursachte Umweltschaden ist, desto größer werden auch seine Chancen, für diesen nicht mehr haften zu müssen. Ein irreparabler Schaden führt so zu einem Wegfall der Ersatzpflicht. In dieser Situation liegt ein schwer hinnehmbarer Wertungswiderspruch¹⁰⁶⁶. Ein kleiner Schaden wird ersetzt, ein größerer jedoch nicht mehr. Dabei wird das Bedürfnis nach dem Ersatz der Schäden eher größer, wenn deren Ausmaß zunimmt, keinesfalls aber fällt es weg. Dies ist eine Situation, die nicht einzusehen ist und daher dringend einer Änderung bedarf. Als Minimalforderung sollten deshalb gleichwertige Ersatzmaßnahmen zugelassen werden, die zwar nicht die zerstörte Umwelt wiederherstellen können, doch an ihrer Stelle eine gleichwertige Umweltkomponente in das Gesamtsystem einfügen. Falls auch dies nicht möglich ist, ist als letzte Alternative an Geldersatz zu denken. Zudem kommt eine Entschädigung in Geld auch für solche Schäden an der Umwelt in Betracht, die von vornherein nicht durch Wiederherstellungsmaßnahmen ausgeglichen werden können.

Schwierigkeiten könnten sich aber in der praktischen Umsetzung dieser Vorschläge ergeben. So ist von Seiten der Versicherer mit Widerstand gegen die erweiterte Einbeziehung von Umweltschäden zu rechnen¹⁰⁶⁷. Sorge ruft hier vor allem die kaum mögliche Vorhersehbarkeit der zu erwartenden Schadenshöhen hervor¹⁰⁶⁸. Diese Sorge dürfte allerdings nur dann Bedeutung erlangen, wenn eine Erweiterung des Ersatzes von Umweltschäden im Zusammenhang mit einer unbeschränkten Haftung oder sonstigen unbeschränkten Entschädigung vorgenommen werden würde. Wäre der Ersatz für Umweltschäden hingegen ausnahmsweise beschränkt, dürften hier keine Probleme auftreten. Die praktischen Erfahrungen in den USA haben sogar gezeigt, dass selbst im Rahmen einer weitgehend unbeschränkten Haftung die Gewährung von Schadensersatz auch für die Wertminde-

¹⁰⁶⁶ Den derzeitigen Wertungswiderspruch kritisieren auch Brans, RECIEL 1996, 297 (301); Wolfrum/ Langenfeld, S. 20; Hoffmeister/ Kokott, S. 288.

¹⁰⁶⁷ Herber, SeehandelsR, § 22 VI 2 b dd, S. 194 verweist in diesem Zusammenhang auf die Schwierigkeiten, die im Rahmen des US Oil Pollution Acts aufgetreten sind.

¹⁰⁶⁸ Kritisch hinsichtlich der Versicherbarkeit einer unbegrenzten Haftung für Umweltschäden Bergkamp, RECIEL 2003, 269 ff., insb. 275 ff.

rung der Umwelt und für Nutzungs- und Gebrauchsausfälle praktikabel ist¹⁰⁶⁹. Deshalb kann angenommen werden, dass die zu erwartenden Schadenshöhen selbst bei einer unbeschränkten Haftung die vorhandenen Versicherungskapazitäten nicht überbelasten würden¹⁰⁷⁰. Auch wenn angesichts der schwer einzuschätzenden Schadenshöhen anfänglich mit einigen Unstimmigkeiten bei der Prämienkalkulation gerechnet werden muss, ist doch davon auszugehen, dass diese rasch beseitigt werden können, wenn erste Erfahrungen in dem neuen Segment gemacht wurden¹⁰⁷¹. Nach Ablauf dieser Gewöhnungsphase sollte schnell wieder eine sichere Kalkulation möglich sein und wirtschaftlich vernünftige und tragbare Prämien entstehen.

Von größerer Bedeutung dürften indes die politischen Widerstände einiger Vertragsstaaten sein. Ob eine Erweiterung des Ersatzes von Umweltschäden unter den derzeitigen Vertragsstaaten der internationalen Übereinkommen eine Mehrheit finden kann, scheint zumindest fraglich¹⁰⁷². Die aktuelle Diskussion im Rahmen des IOPC Fonds lässt dies zweifelhaft erscheinen¹⁰⁷³. Grund für die fehlende internationale Einigkeit ist nicht nur, dass vielen Ländern ein so weitgehender Ersatz für Umweltschäden fremd ist, sondern vor allem die Befürchtung hoher Kosten, die insbesondere weniger wohlhabende Länder mit Unbehagen betrachten. Dennoch scheint sich international immer mehr die Tendenz durchzusetzen, Ersatz für Umweltschäden in stärkerem Maße zu gewähren, als dies bislang noch üblich ist¹⁰⁷⁴. Für Europa zeigt sich diese Entwicklung z.B. an den Arbeiten zu einer europäischen Umwelthaftung¹⁰⁷⁵. Dies schürt die Hoffnung, dass eine Erweiterung der Haftung für Umweltschäden im internationalen Bereich durchsetzbar wäre.

¹⁰⁶⁹ Siehe oben 3. Kapitel G, S. 110 ff.; davon geht auch die EU Kommission in ihrem Vorschlag für eine Umwelthaftungsrichtlinie aus, siehe KOM (2002), 17 endg., S. 9.

¹⁰⁷⁰ Erichsen, S. 208 weist zurecht darauf hin, dass die Schadenshöhen in anderen Bereichen, z.B. im Bereich der Luft- und Raumfahrt oder der Kernenergie, viel höhere Dimensionen erreichen können.

¹⁰⁷¹ Davon geht auch Erichsen, S. 210 aus.

¹⁰⁷² Der erste Direktor des IOPC Fonds, Ganten, bezweifelt jedenfalls, dass eine umfangreichere Regelung als im ÖIHÜ 92 international durchzusetzen wäre, siehe Ganten, TranspR 1997, 397 (399); ebenso Renger, TranspR 1993, 132 (133).

¹⁰⁷³ Siehe IOPCF Dokument 92Fund/ A.6/ 4, 92Fund/WGR.3/ 9, Punkt 11, S. 27 ff. und 92Fund/ A.6/ 28, Punkt 6.27 ff., S. 7 ff.

¹⁰⁷⁴ Siehe hierzu v. Bar, Haftung für Massenschäden, S. A 54; vgl. auch die von der französischen Delegation des IOPC Fonds in Auftrag gegebene Studie über den Ersatz von Umweltschäden, IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 8/ 8, Annex, Punkt 3.3.1.4, S. 9, Fn. 16.

¹⁰⁷⁵ Siehe die weite Definition des Umweltschadens in Art. 2 Nr. 1 der Umwelthaftungsrichtlinie; zu den Vorarbeiten siehe das Weißbuch der Kommission, KOM (2000), 66 endg., S. 20 ff. und den Richtlinienvorschlag, KOM (2002), 17 endg.; auch im „Erika II“-Maßnahmenpaket schlägt die Kommission eine Ausweitung des Ersatzes für Umweltschäden vor, siehe KOM (2000), 802 endg., Punkt 4.4.4, S. 66 f.; vgl. hierzu z.B. auch Thüsing, VersR 2002, 927 ff.

Sollte dies jedoch nicht der Fall sein, käme als Alternativlösung eine eigene europäische Regelung in Betracht¹⁰⁷⁶.

Im Ergebnis sind die drohenden Schwierigkeiten oder Widerstände damit kein entscheidendes Hindernis für eine Ausdehnung des Ersatzes für Umweltschäden. Das bestehende rechtspolitische Bedürfnis und die internationale und vor allem europäische Tendenz machen vielmehr deutlich, dass eine Erweiterung des Ersatzes für Umweltschäden erforderlich ist.

3. Aktivlegitimation – wer kann die Schäden an der Umwelt geltend machen?

Wer aber kann bzw. soll diese Ansprüche geltend machen? Sofern die geschädigte Naturressource nicht im Eigentum einer Person steht, gilt sie gemeinhin als allgemeines Gut. Anknüpfend an römisch-rechtliche Traditionen wird die Umwelt deshalb häufig als „res nullis“ oder „res communis omnium“ bezeichnet und steht dementsprechend keinem Einzelnen zu¹⁰⁷⁷. Versuche, der Natur selbst Ansprüche zuzusprechen, haben sich nicht durchsetzen können¹⁰⁷⁸. Deswegen werden wohl auch in Zukunft Klagen im Namen der „Seehunde in der Nordsee“¹⁰⁷⁹ keinen Erfolg haben. Da die Natur niemandem gehört, sie selber als Träger eigener subjektiver Rechte aber ausscheidet, scheint die Folge klar: Wenn kein Rechtsträger vorhanden ist, kann auch kein Schaden geltend gemacht werden. Aber sollte die Formel „kein Rechtsträger, kein Schaden“ wirklich der Weisheit letzter Schluss sein? Sowohl die Schutzwürdigkeit als auch der Eigenwert der Natur ist heutzutage unumstritten anerkannt¹⁰⁸⁰. Wir müssen unser Augenmerk deshalb auf etwas anderes richten, als auf die Zuordnung zu einem Rechtsträger. Nicht die Frage, wem die Umwelt gehört, ist entscheidend, sondern alleine die Frage, wer diese Schäden geltend machen kann¹⁰⁸¹. Im Zentrum der Betrachtung steht deshalb die Frage der Aktivlegitimation. Wer hat die prozessuale Erlaubnis, die an der Umwelt entstandenen Schäden geltend zu machen? Im Folgenden werden hierzu einige der in verschiedenen Staaten üblichen Zuordnungsversuche vorgestellt, um anschließend eine Lösung auf internationaler Ebene zu suchen.

¹⁰⁷⁶ Da Art. III Abs. 4 ÖIHÜ die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen auf anderer Grundlage als dem Übereinkommen aber ausschließt, müssten die Mitgliedstaaten der EU sich vorher von dem internationalen Haftungs- und Entschädigungssystem lösen und sowohl das Haftungs- als auch das Fondsübereinkommen kündigen.

¹⁰⁷⁷ Für die allgemeine Einordnung der Umwelt siehe z.B. Will/ Marticke, Teil I, S. 45 m.w.N.

¹⁰⁷⁸ Siehe Hoffmeister/ Kokott, S. 265 ff.; Seibt, S. 159.

¹⁰⁷⁹ Das Verwaltungsgericht Hamburg hat 1988 einen Antrag im Namen der „Seehunde in der Nordsee“ mangels deren Beteiligungsfähigkeit abgelehnt, siehe VG Hamburg, NVwZ 1988, 1058 ff.

¹⁰⁸⁰ Siehe nur Meyer-Abich, S. 158.

¹⁰⁸¹ So auch Godt, S. 163.

a. Derzeitige Situation in ausgewählten Staaten

In einigen Ländern gibt es klare Regelungen, wer Schäden an der Umwelt einklagen kann. In der Regel geht der Weg über den Staat, wenngleich hierzu verschiedene rechtliche Konstruktionen vorliegen. In einigen Fällen sind darüber hinaus auch Private oder Verbände zur Geltendmachung von Rechten wegen einer Schädigung der Umwelt befugt.

Vor allem in einigen sozialistischen Rechtsordnungen wurde die Umwelt als Eigentum des Staates angesehen¹⁰⁸². Aber auch in anderen Staaten, z.B. Brasilien¹⁰⁸³, Italien¹⁰⁸⁴, Frankreich¹⁰⁸⁵ und in Deutschland¹⁰⁸⁶ gibt es Regelungen, nach denen bestimmte Naturgüter im Eigentum des Staates stehen. Zudem sehen das portugiesische und spanische Wassergesetz sowie das spanische Küstengesetz eine Haftung für die Verletzung des öffentlichen Eigentums vor¹⁰⁸⁷. Eine weithin anerkannte Methode fußt im US-amerikanischen Recht. Dort hat sich aus der „public trust doctrine“ des *common law* eine inzwischen in zahlreichen Gesetzen festgeschriebene Berechtigung des Staates als Treuhänder („trustee“) der Allgemeinheit herausgebildet¹⁰⁸⁸. Daneben gibt es noch weitere Konstruktionen, z.B. das norwegische „Allemannsrett“. Dieses „Jedermann-Recht“ gewährt jedermann die freie Nutzung bestimmter Umweltressourcen. Wenn der nicht-kommerzielle Gebrauch des „Jedermann-Rechtes“ beeinträchtigt worden ist, sind staatliche Stellen und Naturschutzverbände zu rechtlichen Schritten berechtigt¹⁰⁸⁹.

Neben dem Staat selbst sind in einigen Staaten auch Private und Verbände legitimiert, Schäden an der Umwelt geltend zu machen. Ein Beispiel für die Aktivlegitimation von Individuen bei der Verletzung von Allgemeininteressen findet sich in

¹⁰⁸² Siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 45 f.; Leonhard, S. 233.

¹⁰⁸³ In Brasilien sind z.B. wildlebende Tiere, die ansonsten klassisches Beispiel der „res nullius“ sind, „propriedades do Estado“, also Eigentum des Staates, siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 46.

¹⁰⁸⁴ In Italien geltend wildlebende Tiere als „patrimonio indisponibile dello Stato“, siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 46.

¹⁰⁸⁵ In Frankreich hat der Staat teilweise Eigentumsrechte an natürlichen Ressourcen und kann deswegen Schäden an der Umwelt, insbesondere für Meerespflanzen und -leben geltend machen, siehe die von der französischen Delegation des IOPC Fonds in Auftrag gegebene Studie über den Ersatz von Umweltschäden, IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/ 8/ 8, Annex, Punkt 3.3.1.6, S. 9.

¹⁰⁸⁶ In Deutschland steht der Küstengewässerboden im Eigentum des Bundes. Meeresstrände sind nach h.M. dagegen Eigentum der Länder, siehe Seibt, S. 15 ff., 19 ff.; Gergaut, S. 80, 82 ff.

¹⁰⁸⁷ Siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 46.

¹⁰⁸⁸ Für den Oil Pollution Act von 1990 ist dies z.B. in § 2706 manifestiert, s.o. 3. Kapitel F III 2, S. 102; zur Gestaltung über einen Treuhänder siehe auch Will/ Marticke, Teil I, S. 46 f.; siehe auch Leonhard, S. 234.

¹⁰⁸⁹ In Deutschland gewähren übrigens die Naturschutzgesetze der meisten Bundesländer ebenfalls ein solches Jedermann-Recht, allerdings wird für deren Verletzung bislang kein Schadensersatz zugebilligt, siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 47 f.

den sogenannten „citizen suits“ der USA¹⁰⁹⁰. Seit Beginn der siebziger Jahre enthalten die Umweltgesetze der USA Regelungen, die Einzelnen ein Klagerecht für die Verletzung von Umweltgesetzen einräumen¹⁰⁹¹. Dahinter steht der Gedanke eines Rechts des Einzelnen auf eine gesunde Umwelt. Wenn diese verletzt wird, kann der Einzelne gegen diese Verletzung vorgehen. Dogmatisch dürfte diese Konstruktion allerdings eher auf eine umweltrechtliche Popularklage abzielen und im internationalen oder europäischen Raum daher schwer durchsetzbar sein.

Die Geltendmachung der Ansprüche durch private Verbände scheint hingegen eher realisierbar zu sein, wenngleich eine derartige Einbeziehung Privater nur von einigen Rechtsordnungen ermöglicht wird. Grundsätzlich bestehen zwei Möglichkeiten, Umweltverbände in die Geltendmachung von Schadensersatzforderungen einzubeziehen. Zum einen könnten Umweltschäden als Verletzung eigener Rechte des Verbandes angesehen werden, z.B. aufgrund einer Verletzung seines satzungsmäßigen Verbandsinteresses. Der Verband könnte dann, wenn entsprechende gesetzliche Grundlagen vorliegen, Schadensersatzzahlungen direkt an sich selbst verlangen¹⁰⁹². Die Alternative wäre, den Verbänden lediglich eine Klagebefugnis einzuräumen, ohne aber eine Verletzung ihrer eigenen Rechte anzunehmen. Die Leistung würde dann im Regelfall an den Staat gerichtet werden und nicht an den klagenden Verband selbst¹⁰⁹³.

Trotz verschiedener Ausgestaltungen scheint sich überwiegend die Ansicht durchgesetzt zu haben, dass der Staat grundsätzlich Anspruchsberechtigter für Schäden an der Umwelt ist¹⁰⁹⁴. Ob darüber hinaus auch privaten Verbänden eine Klagebefugnis eingeräumt werden sollte, wird unterschiedlich beurteilt.

In Deutschland ist die Rechtslage zurzeit uneinheitlich geregelt und lässt keine eindeutige Zuordnung der Umwelt zu einem Rechtsträger oder wenigstens Klagebefugten zu¹⁰⁹⁵. Der Küstengewässerboden steht nach herrschender Meinung im Eigentum des Bundes¹⁰⁹⁶. Umstritten ist allerdings die Rechtslage z.B. hinsichtlich der Meeresstrände und der sogenannten „fließenden Welle“. Die Meeresstrände scheinen nach überwiegender Ansicht im Eigentum der Länder zu stehen¹⁰⁹⁷. Die fließende Welle wird von der einen Seite als eigentumslos, von anderen jedoch als

¹⁰⁹⁰ Siehe hierzu Will/ Marticke, Teil I, S. 52.

¹⁰⁹¹ Wenngleich dieses eigentlich keinen Schadensersatzanspruch gewährt. In der Praxis kommt es aber, um Geldstrafen zu entgehen, über Vergleiche häufig zu Schadensersatzzahlungen, siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 52.

¹⁰⁹² Diese Möglichkeit findet sich z.B. in Frankreich und Luxemburg, siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 52 f.

¹⁰⁹³ Diesen Weg gehen z.B. Norwegen und Brasilien, siehe Will/ Marticke, Teil I, S. 52.

¹⁰⁹⁴ Siehe nur Wolfrum/ Langenfeld, S. 438; Leonhard, S. 235; ebenso die von der französischen Delegation des IOPC Fonds in Auftrag gegebene Studie über den Ersatz von Umweltschäden, IOPCF Dokument 92Fund/ WGR.3/ 8/ 8, Annex, Punkt 1.4, S. 2.

¹⁰⁹⁵ Allgemein zur derzeitigen Unübersichtlichkeit in Kompetenzfragen bei Schiffsunfällen siehe König, DÖV 2002, 639 ff.

¹⁰⁹⁶ Gergaut, S. 80; Seibt, S. 15 ff.; so auch Edye, S. 42; alle m.w.N.

¹⁰⁹⁷ So z.B. Gergaut, S. 82 ff.; ebenso Seibt, S. 19 ff.; Meyer-Abich, S. 134; alle m.w.N.

im Eigentum des Bundes stehend betrachtet¹⁰⁹⁸. Darüber hinaus sind wildlebende Tiere, wie z.B. die im Meer lebenden Fische, bereits von Gesetz wegen herrenlos¹⁰⁹⁹. *Puttfarken* kommt deshalb zu dem Ergebnis, dass es für Schäden an der deutschen Küste mangels eines zentralen Rechtsträgers derzeit keinen ausreichenden Schutz gibt. Er schlägt daher die Errichtung einer „Stiftung Küste“ vor, um Ansprüche einheitlich und effektiv geltend machen zu können¹¹⁰⁰.

b. Bestehende Vorschläge für eine zukünftige Ausgestaltung der Aktivlegitimation

Inzwischen gibt es zahlreiche Vorschläge für eine Ausgestaltung der Klagebefugnis für Umweltschäden. Einige davon werden im Folgenden kurz dargestellt. Die meisten Vorschläge laufen auf eine Kombination von Klagemöglichkeiten der öffentlichen Hand und Ansprüchen von privaten Verbänden hinaus.

So schlägt *Godt* eine parallele Anspruchsberechtigung von Staat und Verbänden vor¹¹⁰¹. Die Befugnis der Verbände soll dabei nicht auf ein bloßes Antragsrecht beschränkt sein¹¹⁰², sondern ein eigenes Klagerecht beinhalten und auch Entschädigungsleistungen an die Verbände selbst zulassen¹¹⁰³. Eventuelle Konkurrenzprobleme sollen nach den Grundsätzen des Prozessrechts gelöst werden¹¹⁰⁴. Allerdings räumt *Godt* die Möglichkeit ein, Verbandsansprüche unter Umständen nur subsidiär zuzulassen¹¹⁰⁵.

Einen ähnlichen Vorschlag hatte kurz zuvor bereits *Kadner* unterbreitet. Er tritt ebenfalls für eine Kombination aus Verbandsklagemodell und Klagemöglichkeiten der öffentlichen Hand ein¹¹⁰⁶. Allerdings befürwortet er einen von vornherein subsidiär ausgestalteten Anspruch der Verbände, der an die Konstruktion der US-amerikanischen „citizen suits“ angelehnt sein könnte. Die Verbände sollen erst klagebefugt sein, wenn die Verwaltung den Schaden trotz Aufforderung nicht innerhalb einer bestimmten Zeit geltend mache oder durchsetze¹¹⁰⁷. Der Anspruch der Verbände solle, um eine optimale Effektivität zu gewährleisten, auch die Leistung an die Verbände selbst umfassen. Wenn dies indes als zu weitgehend empfunden werde, schlägt er als Alternative vor, dass den Verbänden zwar ein Klage-

¹⁰⁹⁸ Für eigentumslos halten dieses z.B. Gergaut, S. 87 f.; Meyer-Abich, S. 132 f.; Seibt, S. 23 ff.; alle m.w.N.; a.A. aber Edye, S. 42, Fn. 185 m.w.N., nach dessen Ansicht die fließende Welle im Eigentum des Bundes steht.

¹⁰⁹⁹ § 960 Abs. 1 S. 1 BGB.

¹¹⁰⁰ Dabei geht *Puttfarken* allerdings davon aus, dass die Meeresküste nicht eigentumsfähig ist, siehe *Puttfarken*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 145 (149 f.).

¹¹⁰¹ Siehe *Godt*, S. 270 ff., 285, 307 f.

¹¹⁰² *Godt*, S. 284.

¹¹⁰³ *Godt*, S. 282 f.

¹¹⁰⁴ *Godt*, S. 308.

¹¹⁰⁵ *Godt*, S. 284.

¹¹⁰⁶ Siehe *Kadner*, S. 136 ff., 310 f., 317.

¹¹⁰⁷ *Kadner*, S. 311.

recht eingeräumt werde, die Klage aber auf Leistung an die Verwaltung zu richten sei¹¹⁰⁸.

In diese Richtung geht grundsätzlich auch der jüngst publizierte Vorschlag von *Hoffmeister* und *Kokott*. Danach soll grundsätzlich die öffentliche Hand zur Geltendmachung der Ansprüche befugt sein. Wie *Kadner* schlagen sie aber eine an die US-amerikanischen „citizen suits“ angelehnte Ergänzung durch ein subsidiäres Verbandsklagerecht vor, wenn die öffentliche Hand ihre Möglichkeiten zur Geltendmachung eines ökologischen Ersatzanspruches nicht geltend mache¹¹⁰⁹.

In Europa scheinen die jüngsten Entwicklungen im Bereich des Umwelthaftungsrechts ebenfalls in diese Richtung zu zeigen. Die EU Kommission hat in ihrem Weißbuch zur Umwelthaftung ein zweistufiges Konzept für die Geltendmachung von Umweltschäden vorgeschlagen. An erster Stelle solle der Staat berechtigt sein, die Schäden geltend zu machen. Subsidiär sollen auch öffentliche Interessenvereinigungen eine Klagemöglichkeit haben, wenn der Staat überhaupt nicht oder nicht in angemessener Weise tätig werde. Die Möglichkeiten der Verbände sollen sich sowohl auf eine verwaltungsrechtliche und gerichtliche Überprüfung als auch auf Klagen gegen den Verursacher richten¹¹¹⁰. Der darauf gründende Vorschlag der Kommission für eine Umwelthaftungsrichtlinie¹¹¹¹ enthält ebenso die Beteiligung von Behörden und Verbänden, verringert aber die Möglichkeiten der Verbände. Grundsätzlich bliebe die Klagebefugnis danach bei den Behörden¹¹¹². Darüber hinaus hätten „betroffene Personen“ und „qualifizierte Einrichtungen“ lediglich zwei Rechte. Zum einen können sie die Behörde zum Tätigwerden auffordern¹¹¹³, zum anderen ist ihnen die Möglichkeit einzuräumen, Entscheidungen, Maßnahmen oder ein Untätigbleiben der Behörde auf seine Rechtmäßigkeit hin überprüfen zu lassen¹¹¹⁴. Die Möglichkeit mit einer eigenen Klage gegen den Verursacher vorzugehen, ist im Richtlinienvorschlag nicht mehr enthalten. In der im April 2004 beschlossenen Richtlinie findet sich der Kommissionsvorschlag entsprechend wieder¹¹¹⁵.

c. Kritische Würdigung und Ergebnis

Aus den obigen Ausführungen ist bereits deutlich geworden, dass, sofern man den Ersatz von Umweltschäden, die keinem Rechtsträger zugeordnet werden können, nicht per se ablehnt, allgemein der Staat als berechtigt angesehen wird, diesbezügliche Ansprüche geltend zu machen. Da der Schutz und die Erhaltung der Umwelt im öffentlichen Interesse liegen, wird angenommen, dass der Staat stellvertretend

¹¹⁰⁸ Kadner, S. 311.

¹¹⁰⁹ Hoffmeister/ Kokott, 296 f.

¹¹¹⁰ KOM (2000), 66 endg., Punkt 4.7.1., S. 24.

¹¹¹¹ KOM (2002), 17 endg.; der Richtlinienvorschlag ist auf den Seiten 37 ff. abgedruckt; siehe hierzu Fischer/ Fluck, RIW 2002, 814 ff.; Thüsing, VersR 2002, 927 ff.

¹¹¹² Siehe Art. 13 des Richtlinienvorschlags, KOM (2002), 17 endg., S. 45 f.

¹¹¹³ Art. 14 des Richtlinienvorschlags, KOM (2002), 17 endg., S. 46 f.

¹¹¹⁴ Art. 15 des Richtlinienvorschlags, KOM (2002), 17 endg., S. 47.

¹¹¹⁵ Art. 12 Umwelthaftungs-RL.

für die Allgemeinheit zuständig ist, deren Interessen geltend zu machen¹¹¹⁶. Sollten darüber hinaus aber auch private Organisationen, wie z.B. Umweltschutzverbände zur Geltendmachung von Ansprüchen legitimiert sein? Entschiede man sich für eine Einbeziehung der Verbände, auf welche Art und Weise sollte deren Beteiligung erfolgen: Sollte ihnen die Möglichkeit gegeben werden, direkt gegen den Verursacher vorzugehen oder sollte das Verbandsklagerecht auf eine Untätigkeitsklage gegen die zuständige Behörde beschränkt bleiben?

Nachstehend werden einige Argumente für und gegen eine Beteiligung von privaten Umweltorganisationen betrachtet. Als Hauptargument für deren Beteiligung wird häufig angeführt, dass sie anders als der Staat nicht dessen typischen Interessenkonflikten und faktischen Abhängigkeiten ausgesetzt seien¹¹¹⁷. Umweltorganisationen könnten hier eine Art Wächterfunktion übernehmen und als „watchdogs“¹¹¹⁸ die behördlichen Schritte überwachen. Dadurch können Vollzugsdefizite vermieden werden, die sich anderenfalls negativ auf die Durchsetzung der Ansprüche auswirken könnten. Weiter spricht in vielen Fällen auch die besondere Sachkenntnis und -nähe der Umweltverbände für deren Beteiligung¹¹¹⁹. Überdies werden Verbänden eine hohe Konfliktbereitschaft, große Ausdauer und Einsatzbereitschaft auch gegenüber einflussreichen Gegenparteien zugesprochen¹¹²⁰. Zieht man weiter in Betracht, dass die Mitglieder der Verbände sich vielfach durch eine besondere Motivation und Initiative auszeichnen, könnte die Beteiligung von Verbänden sich als „Motor der Förderung des Gemeinwohls“ auswirken¹¹²¹.

Auf der anderen Seite erscheint eine Klagebefugnis privater Institutionen generell problematisch, wenn es um die Wahrung öffentlicher Interessen geht. Hierfür ist in erster Linie die öffentliche Hand legitimiert¹¹²². Insbesondere, wenn die Entscheidung über eine Klage in den Händen Privater läge, könnten sich Schwierigkeiten mit der Wahrung der öffentlichen Interessen ergeben. Diese Bedenken greifen allerdings nicht, wenn Verbände nur neben dem Staat klagebefugt wären. Weder die Entscheidung über eine Klage gegen den Verursacher läge dann ausschließlich in ihren Händen noch würde die primäre Legitimation des Staates Schaden nehmen. Kritisch zu sehen ist indes die Gefahr eines Missbrauchs des Verbandsklagerechtes, z.B. durch gezielte Vereinsgründungen oder eine Unterwanderung der Verbände durch sachfremde Interessengruppen¹¹²³. Diese Gefahr kann aber durch Kontrollen der Verbände und eine entsprechend strikte Politik

¹¹¹⁶ Siehe Godt, S. 273; Leonhard, S. 235; siehe auch das Weißbuch der Kommission zur Umwelthaftung, KOM (2000), 66 endg., Punkt 4.7., S. 23 f.

¹¹¹⁷ So Kadner, S. 137; Leonhard, S. 236; Seibt, S. 169; Wetterstein, Lloyd's MCLQ 1994, 230 (240).

¹¹¹⁸ Wetterstein, in: Harm to the Environment, S. 29 (52); ders., Lloyd's MCLQ 1994, 230 (240).

¹¹¹⁹ Kadner, S. 143; Seibt, S. 173.

¹¹²⁰ Kadner, S. 142.

¹¹²¹ Siehe Kadner, S. 143.

¹¹²² Siehe Leonhard, S. 238; Seibt, S. 169

¹¹²³ Kadner, S. 146 f.

hinsichtlich des Kreises der klagebefugten Verbände eingeschränkt werden. Wenn lediglich anerkannte Verbände die Möglichkeiten zu einer Klage bekämen, wären die Risiken verhältnismäßig gering und leicht zu kontrollieren. Innerhalb der Verbände selbst ist eine Unterwanderung schon aufgrund der Größe der meisten anerkannten Umweltverbände ohnehin schwer möglich.

In der praktischen Umsetzung könnte indes die Personalausstattung der Verbände deren Beteiligung problematisch machen. Im Gegensatz zu der öffentlichen Hand haben die Verbände häufig nicht ausreichend Personal, um eine zuverlässige Interessenvertretung zu gewährleisten¹¹²⁴. Allerdings vermag dieses Argument nur für den Fall zu überzeugen, dass die Verbände die Ansprüche vollständig anstelle des Staates geltend machen sollen. Einem zusätzlichen Klagerecht der Verbände steht deren Personalausstattung nicht entgegen, besonders dann nicht, wenn ihre Möglichkeiten nur subsidiär oder gar auf eine Untätigkeitsklage beschränkt sind.

Im Ergebnis sprechen die gewichtigeren Argumente damit für eine Beteiligung von privaten Umweltorganisationen – allerdings nur, solange diese die staatliche Berechtigung lediglich ergänzt und nicht ersetzt. Welcher Art aber sollte diese Beteiligung sein?

Effizienzgründe könnten für ein direktes, wenn auch nachrangiges Klagerecht sprechen. Hierfür wird vorgebracht, dass die Verwaltung durch ihr Untätigbleiben bereits ihr Desinteresse oder Unfähigkeit signalisiert habe. Den Verbänden sollte deshalb aus Gründen der Zeit- und Kostenersparnis eine direkte Klagemöglichkeit gegen den Verursacher eingeräumt werden¹¹²⁵. Allerdings lässt diese Ansicht diplomatische und prozessuale Ermessenserwägungen außer Acht. Was, wenn der Staat einen Vergleich oder eine zwischenstaatliche Lösung herbeiführen möchte? Eine direkte Klagemöglichkeit würde unweigerlich zu Konflikten mit dem Ermessensspielräumen der Verwaltung führen. Es scheint daher sinnvoll den in der Umwelthaftungsrichtlinie eingeschlagenen Weg zu wählen und Verbänden lediglich das Recht zuzusprechen, die Behörde zum Tätigwerden aufzufordern und eine gerichtliche Überprüfung der entsprechenden Entscheidungen zu verlangen¹¹²⁶. Damit würden die Interessen der Verbände gewahrt und gleichzeitig Konflikte vermieden. Überdies würde sich diese Lösung in das System der europäischen Umwelthaftungsrichtlinie einfügen.

4. Ergebnis

Grundsätzlich sollte der Ersatz von Umweltschäden, wie derzeit im Rahmen der internationalen Übereinkommen, die Wiederherstellung der geschädigten Natur als Ziel haben. Ist eine Wiederherstellung nicht möglich, muss im Wege einer Sachkompensation eine Quasi-Wiederherstellung ermöglicht werden. Dies kann durch die Einbringung gleichwertiger Komponenten, eventuell aber auch durch Ersatzmaßnahmen an einer anderen Stelle vorgenommen werden. Diese Maßnahmen sollten jedoch subsidiär zur Wiederherstellung sein.

¹¹²⁴ Siehe Kadner, S. 137.

¹¹²⁵ Hoffmeister/ Kokott, S. 297.

¹¹²⁶ Vgl. Art. 12, 13 Umwelthaftungs-RL.

Sofern auch eine Sachkompensation nicht möglich ist, befürwortet diese Arbeit die Möglichkeit einer Entschädigung in Geld. Die wissenschaftliche Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, dass ein Geldersatz für Umweltschäden durchaus berechenbar ist. Der Geldersatz muss allerdings restriktiv und mit großer Vorsicht gehandhabt werden. Nach Möglichkeit sollte ein Geldersatz über den Marktwert ermittelt werden. Ist dies nicht möglich, kann auf wissenschaftliche Berechnungsmodelle zurückgegriffen werden. Um eine auf jeden Einzelfall abgestimmte Schadensberechnung zu ermöglichen, sollte eine Vielzahl von Methoden zugelassen werden. Nur so ist es möglich, die im Einzelfall beste Methode oder beste Kombination von Methoden anzuwenden. Ferner ist deutlich zu machen, dass die Berechnungsmethoden lediglich als Anhaltspunkt für eine richterliche Bewertung des Schadens gelten. Um national abweichende Handhabungen oder eine Ausuferung der Schadenssummen zu vermeiden, sollten Richtlinien für die Ermittlung der Schäden entwickelt werden. Bedenken hinsichtlich ausufernder Schadenssummen könnte durch eine Deckelung des Geldersatzes begegnet werden. Aktiv legitimiert sollte primär der Staat sein, dessen Entscheidungen aber durch private Umweltverbände gerichtlich überprüfbar sein müssen.

E. Sonderfragen

Im Folgenden werden noch zwei Bereiche angesprochen, die im bisherigen Verlauf der Arbeit noch keinen Eingang gefunden haben. Zunächst handelt es sich um die Frage, inwieweit das zukünftige Regime auch Schäden auf hoher See berücksichtigen sollte. Danach wird untersucht, inwiefern eine international einheitliche und verbindlich Auslegung und Anwendung der Übereinkommen möglich ist und ob für das neue System diesbezüglich Änderungen erforderlich sind.

I. Schäden auf hoher See

Der Ersatz von Schäden, die nicht im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten oder deren ausschließlichen Wirtschaftszone, sondern auf der hohen See entstehen, ist bereits bei den Beratungen zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 diskutiert worden. Die deutsche Delegation hatte eine Einbeziehung der Schäden auf hoher See vorgeschlagen, konnte aber im Laufe der Beratungen für ihren Vorschlag keine Mehrheit finden¹¹²⁷. Der überwiegende Teil der Mitgliedstaaten lehnte den Ersatz ab, weil er eine nicht erwünschte Veränderung des Charakters der Anknüpfungsfrage in dem Übereinkommen herbeigeführt hätte¹¹²⁸. Grundlage des Anknüpfungsmoments war das Territorialitätsprinzip, also die Frage des Scha-

¹¹²⁷ Ebenso die indische Delegation, siehe Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (237 f.); Mensah, in: FS Herber (1999), S. 401 (416); Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 44.

¹¹²⁸ Herber, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (237).

densortes. Andere mögliche Anknüpfungspunkte, etwa die Flagge oder die Staatsangehörigkeit, sollten für die Haftung nach dem ÖIHÜ keine Rolle spielen. Die Erfassung von Schäden auf hoher See wäre aber mangels der Zugehörigkeit der hohen See zum Territorium einzelner Staaten nicht möglich gewesen. Alternative Anknüpfungspunkte hätten verwendet werden müssen. Die Vertragsstaaten entschieden sich jedoch für die ausschließliche Anknüpfung nach dem Territorialitätsprinzip und damit gegen die Einbeziehung von Schäden auf hoher See.

In der Literatur ist die Ausparung von Schäden auf hoher See zwar gelegentlich kritisiert¹¹²⁹, überwiegend jedoch ohne große Bedenken hingenommen worden¹¹³⁰. Vielfach wird die Problematik nicht weiter thematisiert. Grund für die geringe Beachtung scheint die Annahme zu sein, dass Verschmutzungen auf hoher See kaum zu bedeutenden Schäden führen und eine Einbeziehung deshalb nicht erforderlich sei¹¹³¹. Überdies wird argumentiert, dass der Ersatz der Freiheit der hohen See widerspreche und auch deshalb nicht in das Haftungsübereinkommen aufgenommen werden könne¹¹³².

In der Tat scheinen Schäden auf hoher See weniger relevant zu sein als Schäden im Küstenbereich. Die Küste ist der empfindliche Teil des Meeres, denn hier an der Schwelle zwischen Land und Meer sind Flora und Fauna auf geringem Raum in großer Anzahl und Vielfalt vertreten. Schäden führen hier zu ungleich größeren, aber auch sichtbareren Schäden als auf hoher See. Ein Verstoß gegen die Freiheit der hohen See kann indes durch den Ersatz von Schäden auf hoher See nicht angenommen werden. Nach Art. 192, 194 Abs. 1 des Seerechtsübereinkommens haben die Staaten die Pflicht, eine Verschmutzung der Meeresumwelt zu verhüten, zu verringern und zu überwachen. Die Freiheit der Meere wird durch die Pflicht zum Schutz der Meeresumwelt eingeschränkt¹¹³³.

Daher spricht diese Arbeit sich für die Einbeziehung von Schäden auf hoher See in das neue Haftungssystem aus. Damit könnten z.B. auch Schäden an Fischereigeräten, die zum Fang auf hoher See eingesetzt werden, ersetzt werden. Eine Ungleichbehandlung, um bei dem Beispiel zu bleiben, von Fischern, die einen Schaden auf hoher See erleiden und solchen, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone oder dem Küstenmeer gefischt haben, ist nicht gerechtfertigt¹¹³⁴. In der Praxis spielen Umweltschäden auf hoher See indessen kaum eine Rolle. Anders als im Küstenbereich haben die Stoffe auf hoher See in der Regel genug Raum und Zeit, sich natürlich zu verflüchtigen. Da der Anteil der durch Öltransporte verursachten Einträge mit Öl nur 3,5% der insgesamt weltweit verursachten

¹¹²⁹ So z.B. von Klumb 194, 219; Mason, *Marine Policy* 27 (2003) 1 (7); Wolff, S. 93 ff., 98.

¹¹³⁰ So z.B. von Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 44.

¹¹³¹ Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 44.

¹¹³² Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*, S. 44.

¹¹³³ Siehe R. Lagoni, *BDGVR* 32 (1992), S. 87 (122).

¹¹³⁴ Ebenso Klumb, S. 219.

Belastung der Meere mit Öl ausmacht¹¹³⁵, wird deutlich, dass die Auswirkungen von Tankerunfällen für den gesamten Meeresraum eher gering sind. Dennoch sollte das neue Haftungs- und Entschädigungssystem den Ersatz von Schäden auf hoher See der Vollständigkeit halber aufnehmen.

Als Anknüpfungspunkt sollte wie im Rahmen des HNS-Übereinkommens der Registerort bzw. die Flagge des Schiffes gewählt werden. Schäden auf hoher See wären dann erfasst, wenn sie durch ein Schiff verursacht werden, das in das Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragen ist oder unter der Flagge eines Vertragsstaates fährt. Eine weitere Anknüpfung scheint aus Gründen der Souveränität nicht möglich. Dennoch ist nicht anzunehmen, dass die Anknüpfung an den Registerort oder die Flagge zu Umgehungen durch gezielte Registrierungen und Ausflaggungen führen wird. Die Bedeutung von Schäden auf hoher See dürfte hierzu nicht groß genug sein.

Anders als im HNS-Übereinkommen sollte die internationale Zuständigkeit nicht bzw. nicht nur in dem Register- bzw. Flaggenstaat des Schiffes oder in dem Staat, in dem der Schiffseigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, begründet werden, sondern zumindest auch an den Wohnsitz oder den gewöhnlichen Aufenthalt des Geschädigten, bzw. bei juristischen Personen deren Sitz, anknüpfen. Ein Großteil der Schäden betrifft natürliche Personen, die z.B. von der Fischerei in der Gegend leben. Diesen Personen sollte die Gelegenheit gegeben werden, ihre Ansprüche in ihrem eigenen Land geltend zu machen. Dies sieht das Ölhaftungsübereinkommen bei Schäden im Territorium eines Staates so vor. Für Schäden, die außerhalb des Territoriums eines Staates entstanden sind, sollte entsprechendes gelten.

II. Verfahrensfragen – Ein internationales Gremium als Auslegungsinstanz?

Ein weiterer Punkt, der bisher in der Literatur kaum Aufmerksamkeit erhalten hat, ist die derzeitige Verfahrenssituation bei Forderungen wegen Schäden im Rahmen des ÖIHÜ bzw. ÖIFÜ. Nach Art. IX Abs. 1 ÖIHÜ bzw. Art. 7 Abs. 1 ÖIFÜ sind grundsätzlich die Gerichte des Staates zuständig, in welchem die Schäden entstanden sind. Bei den Beratungen zum Haftungsübereinkommen von 1969 haben sich die Vertragsstaaten bewusst für eine verhältnismäßig enge internationale Zuständigkeit entschieden. Die Vertragsstaaten gingen davon aus, dass die Gerichte am Schadensort eine größere Sachnähe aufwiesen und zudem den Geschädigten eine einfache Geltendmachung ihrer Ansprüche ermöglichten¹¹³⁶. Damit wollten die

¹¹³⁵ Siehe hierzu Rademacher, FAZ v. 28.5.2002, S. 9. Bereits zwei Drittel des Öls stammen aus natürlichen Quellen. Von dem verbleibenden Drittel, dass aus anthropogenen Quellen stammt, gelangen über 85% durch kleine Boote und Yachten, aus den Motoren von Handelsschiffen, von Flugzeugen und durch Regenwaschungen durch an den Küsten gelegenen Straßen in das Meer.

¹¹³⁶ Siehe Mensah, in: FS Herber (1999), S. 401 (419); Wilkens, S. 188.

Vertragsstaaten auch Probleme des „forum shopping“¹¹³⁷ gering halten, die bei einer weiteren Zuständigkeitsregel, z.B. bei einer Anlehnung der Zuständigkeit auch an den Sitz oder Wohnort des Schiffseigentümers oder der Versicherung, aufgetreten wären¹¹³⁸. Eine ergänzende oder parallele Zuständigkeit eines internationalen Gerichts wurde nicht vereinbart.

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass nationale Gerichte in Auslegungsfragen gelegentlich unterschiedlicher Ansicht waren¹¹³⁹. Die Vertragsstaaten waren sich bei den Beratungen zu den Übereinkommen der Tatsache bewusst, dass nationale Vorstellungen die Auslegung der Übereinkommen beeinflussen könnten und haben dies hingenommen. Allerdings gingen sie auch davon aus, dass durch die Verbesserung der technischen Möglichkeiten der Umfang der Schäden stark abnehmen und sich überwiegend auf Schutzmaßnahmen reduzieren werde, so dass vor allem hinsichtlich der Definition der Verschmutzungsschäden keine größeren Probleme erwartet wurden¹¹⁴⁰. Leider hat sich diese Annahme nicht bestätigt. Die jüngsten Unfälle der „Nakhodka“, der „Erika“ und zuletzt der „Prestige“ haben gezeigt, dass trotz technischen Fortschritts Tankerunfälle mit dramatischen Schadensausmaßen vorkommen. Damit besteht nach wie vor die Gefahr, dass nationale Gerichte, vor allem im Rahmen der Schadensdefinition, zu unterschiedlichen Auslegungen des Schadensbegriffs kommen. Ähnliche Sachverhalte können so in verschiedenen Staaten unterschiedlich bewertet werden. Für die Geschädigten kann dies heißen, dass bestimmte Schäden, z.B. im Rahmen der reinen Vermögensschäden, der Wiederherstellungsmaßnahmen bei Umweltschäden oder bei körperlichen oder gar psychischen Personenschäden, in den Vertragsstaaten unterschiedlich ersetzt werden¹¹⁴¹. Da gerade im Bereich der Definition der Verschmutzungsschäden weite Spielräume bestehen, kann dies zu erheblichen Unterschieden führen. Auch im Hinblick auf andere Regelungen der Übereinkommen kann es zu Anwendungs- und Auslegungsdifferenzen kommen. Es muss daher die Frage gestellt werden, ob die Vertragsstaaten immer noch eine möglicherweise stark divergierende nationale Auslegung der internationalen Übereinkommen hinnehmen wollen oder nunmehr bereit sind, eine Instanz für die einheitliche Interpretation der Übereinkommen zu benennen, um die Übereinkommen international einheitlich auslegen und anwenden zu können.

In einem bestimmten Umfang kommt dieser Funktion bisher bereits der IOPC Fonds nach. Allerdings sind die Entscheidungen und Resolutionen des Fonds für die Gerichte der Vertragsstaaten nicht bindend¹¹⁴². Ob sie diese anwenden, bleibt ihnen selbst überlassen. Nachfolgend sollen daher einige Möglichkeiten betrachtet werden, wie eine international einheitliche Anwendung der Übereinkommen erreicht werden könnte.

¹¹³⁷ Zum „forum shopping“ siehe auch oben, 1. Kapitel A II 7 b, S. 44.

¹¹³⁸ Siehe Denkschrift zum ÖIHÜ 69, BTDrucks. 7/2299, S. 64.

¹¹³⁹ S.o. 1. Kapitel A II 5 c, S. 23 ff.

¹¹⁴⁰ Siehe Denkschrift zum ÖIHÜ 69, BTDrucks. 7/2299, S. 60.

¹¹⁴¹ Vgl. oben 1. Kapitel A II 5 c, S. 23 ff.; ergänzend siehe auch Jacobsson, in: Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 70 (1990), S. 17.

¹¹⁴² S.o. 1. Kapitel A II 5 c cc, S. 24.

1. Der IOPC Fonds

Zunächst kommt in Betracht, den IOPC Fonds als Auslegungsgremium mit bindender Wirkung auszustatten. Der Fonds hat in der Praxis eine weitgehende Bedeutung für die Abwicklung der Schäden. Den Weg zu einer verbindlichen Anwendung und Auslegung der Übereinkommen könnten die Vertragsstaaten des ÖIFÜ ebnen, indem sie ein Gremium des Fonds dazu ermächtigen, Zweifelsfragen verbindlich zu entscheiden. Dies könnte entweder durch die Versammlung direkt oder durch einen von der Versammlung eingesetzten Ausschuss geschehen.

Dabei treten aber zahlreiche Schwierigkeiten auf. Zunächst ist es schon fraglich, ob die Rechtsordnungen der Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens es überhaupt zulassen, ihre nationalen Gerichte zwingend an die Entscheidung einer zwischenstaatlichen Einrichtung wie den Fonds zu binden. Auch aus praktischer Sicht scheint eine Auslegungskompetenz des IOPC Fonds fraglich. Welches Gremium sollte mit dieser Aufgabe betraut werden? Die Versammlung als oberstes Entscheidungsgremium dürfte zu groß und zu schwerfällig für eine solche Aufgabe sein. Eine einheitliche Meinung unter den Delegierten zu finden, ist ein langer und schwieriger Prozess. Diesen für jede Auslegungsfrage zu gehen, scheint nicht verhältnismäßig zu sein. Der Exekutivausschuss oder ein anderer eventuell speziell geschaffener Ausschuss scheint auf der anderen Seite auch kein adäquates Gremium zu sein. Viele Staaten werden sich in einem nicht mit Mitgliedern aus allen Vertragsstaaten besetzten Gremium nicht hinreichend repräsentiert fühlen und sich deshalb gegen diese Alternative stellen. Selbst wenn man die Entscheidungen mit dem vereinfachten Zustimmungsverfahren verbinden würde und den Vertragsstaaten dadurch die Möglichkeit des Widerspruchs gäbe, wäre der Erfolg einer solchen Regelung fraglich. Das eigentliche Ziel, nämlich die Verbindlichkeit der Entscheidung für alle Parteien, wäre hinfällig, wenn Einzelne sich durch einen Widerspruch der Bindungswirkung entziehen könnten. Ferner lässt die Zusammensetzung und Motivation der Versammlungs- bzw. Ausschussmitglieder eine Kompetenz für Anwendungs- und Auslegungsfragen problematisch erscheinen. Die Mitglieder sind in beiden Fällen Vertreter der Vertragsstaaten, so dass Entscheidungen der Gefahr ausgesetzt sind, nicht frei von eigenen politischen oder strategischen Erwägungen der Staaten getroffen werden zu können¹¹⁴³. Die Objektivität eines solchen Gremiums erscheint daher zweifelhaft.

Eine Lösung über den IOPC Fonds würde im Übrigen wegen der rechtlichen Trennung von Haftungs- und Fondsübereinkommen auch nur einen Teil der Vertragsstaaten des Haftungsübereinkommens treffen, nämlich diejenigen, die gleichzeitig Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens sind. Für die anderen Staaten wäre eine Bindungswirkung der Fondsentscheidungen nur zu erreichen, wenn sie sich dennoch den Entscheidungen des Fonds unterwerfen würden. Dazu dürfte aber kaum ein Staat bereit sein, insbesondere da er mangels Mitgliedschaft in der Fondsversammlung keine eigenen Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidung hat.

Eine Auslegungskompetenz des IOPC Fonds kommt deshalb nicht in Frage.

¹¹⁴³ Siehe Renger, in: Großschäden, S. 151 (168).

2. Der Internationale Seegerichtshof

Als zweite Möglichkeit käme eine Auslegungskompetenz des Internationalen Seegerichtshofs der Vereinten Nationen in Betracht. Nicht zuletzt wegen der internationalen Zusammensetzung der Richterbank und der hohen Autorität, die der ISGH als internationales Gericht genießt, könnte er sich für Streitfragen im Rahmen der Übereinkommen anbieten¹¹⁴⁴. Grundsätzlich erstreckt sich die Zuständigkeit des ISGH auf Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Seerechtsübereinkommen (SRÜ). Art. 21 des ISGH Statuts lässt eine Zuständigkeit aber auch für „all matters specifically provided for in any other agreement“ zu. Dies könnte möglicherweise einen Weg darstellen, die Zuständigkeit des ISGH zu begründen, wenn ein entsprechendes „agreement“ vorläge. Hinsichtlich der hier untersuchten Übereinkommen ist dies aktuell zwar nicht der Fall, im Folgenden soll aber überlegt werden, ob eine Zuständigkeit des ISGH durch eine entsprechende Vereinbarung begründet werden könnte.

Nach Art. 21 ISGH Statut kann die Zuständigkeit des ISGH in „in any other agreement“ und für „all matters“ begründet werden. Dies scheint zunächst eine sehr weitreichende Zuständigkeit zu eröffnen. Die Art. 20 ff. des ISGH Statuts stehen aber nicht für sich, sondern ergänzen die entsprechenden Vorschriften des Seerechtsübereinkommens¹¹⁴⁵. Das „agreement“ muss demnach einen Bezug zu den Zwecken des Seerechtsübereinkommens aufweisen¹¹⁴⁶. Überdies stellt sich die Frage, ob jedes „agreement“ erfasst werden soll oder nur ein „international agreement“, wie es Art. 288 Abs. 2 SRÜ formuliert. Der Bezug zu den Zwecken des Seerechtsübereinkommens ist für die hier betrachteten Übereinkommen wohl unproblematisch herzustellen. In der Präambel des SRÜ ist der Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt ausdrücklich als Ziel des Übereinkommens aufgeführt. Internationale zivilrechtliche Übereinkommen, welche die Meeresverschmutzung betreffen, dürften jedenfalls dem Schutz und der Erhaltung der Meeresumwelt

¹¹⁴⁴ Neben dem ISGH kommen grundsätzlich auch andere internationale Gerichte, wie z.B. der Internationale Gerichtshof (IGH) oder der Ständige Internationale Schiedsgerichtshof in Betracht, siehe hierzu im Rahmen des allgemeinen Umweltrechtes Albus, S. 261 ff., insbesondere 263 ff., 294 ff.; Rest, PHI 1994, 2 (10 ff.); Rest, Asia Pacific Journal of Environmental Law 4 (1999) 2, 107 (117 ff.). Da die hier betrachteten Fragen sich aber ausschließlich auf Meeresangelegenheiten beziehen, scheint der Internationale Seegerichtshof das speziellere und sachnähere Gericht zu sein. Im Übrigen ermöglicht der ISGH anders als der IGH oder der Ständige Internationale Schiedsgerichtshof auch die Einbeziehung Privater (Art. 20 Abs. 2 ISGH Statut, näheres im Folgenden) wohingegen der Zugang zum IGH und zu dem Ständigen Internationalen Schiedsgerichtshof nur Staaten möglich ist, siehe Rest, PHI 1994, 2 (10).

¹¹⁴⁵ Zum Beispiel Art. 288, 287 und 291, siehe Wolfrum, RabelsZ 63 (1999), 342 (342 f.).

¹¹⁴⁶ Treves, RabelsZ 63 (1999), 350 (354); Treves, in: The International Tribunal for the Law of the Sea, S. 111 (123); Wolfrum, RabelsZ 63 (1999), 342 (345); Art. 288 Abs. 2 SRÜ spricht von einem „agreement related to the purposes of the convention“.

dienen und damit einen ausreichenden Bezug zum SeeRÜ haben¹¹⁴⁷. Sowohl das Ölhaftungs- und Ölfondsübereinkommen als auch das HNS- und das Bunkerölübereinkommen weisen deshalb die erforderliche Nähe zum SRÜ auf. Auch die Streitfrage, ob lediglich „international agreements“ oder auch andere, d.h. privatrechtliche Vereinbarungen, von Art. 21 ISGH Statut erfasst sind¹¹⁴⁸, kann die mögliche Vereinbarung der Zuständigkeit des ISGH nicht verhindern. In Frage steht hier nicht eine mögliche Zuständigkeitszuweisung in privatrechtlichen Verträgen, sondern eine entsprechende Ergänzung der internationalen Übereinkommen. Mit diesen liegt ein „international agreement“ vor, so dass eine Zuständigkeitszuweisung in jedem Fall möglich ist. Für die Praxis wäre hierzu eine Ergänzung der Übereinkommen mit einer entsprechenden Zuständigkeitszuweisung erforderlich.

Neben dem Weg über Art. 21 ISGH Statut sei noch auf Art. 22 ISGH Statut hingewiesen. Art. 22 ISGH Statut bietet den Vertragsstaaten eines bereits bestehenden Übereinkommens die Möglichkeit, Auslegungs- und Anwendungsfragen dem ISGH vorzulegen, sofern sich das Übereinkommen auf einen Gegenstand des Seerechtsübereinkommens bezieht und alle Vertragsstaaten sich einig sind, die Zuständigkeit auf den ISGH zu übertragen. Anders als Art. 21 ISGH Statut bezieht sich Art. 22 auf bereits bestehende Übereinkommen¹¹⁴⁹. Damit bestünde für die Vertragsstaaten auch ohne die Aufnahme einer Zuständigkeitszuweisung an den ISGH bereits aufgrund der geltenden Übereinkommen die Möglichkeit, den ISGH zu Auslegungs- oder Anwendungsfragen anzurufen. Voraussetzung wäre allerdings, dass alle Vertragsstaaten der Anrufung zustimmen. Für eine effektive Auslegungs- und Anwendungskontrolle wäre es sicher sinnvoller, die Zuständigkeit des ISGH ausdrücklich in den Übereinkommen zu verankern. Sollte dies aber am Widerstand der Vertragsstaaten scheitern, könnte der Weg über Art. 22 ISGH Statut ein Kompromiss sein, den die Staaten in einzelnen Fragen der Auslegung oder Anwendung der Übereinkommen gehen könnten. Angesichts des Einstimmigkeitserfordernisses scheint es aber fraglich, ob dieser Weg in der Praxis tatsächlich leichter beschritten werden kann.

Neben der inhaltlichen Zuständigkeit („ratione materiae“) stellt sich die Frage, wer befugt sein kann und soll, eine Streitfrage dem ISGH zur Entscheidung vorzulegen („ratione personae“). Grundsätzlich ist der ISGH für Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten des Seerechtsübereinkommens zuständig¹¹⁵⁰. Art. 20 Abs. 2 ISGH Statut ermöglicht aber auch „entities other than States Parties“ den Zugang. Damit können grundsätzlich auch Nicht-Vertragsstaaten, sowie internationale zwischenstaatliche Organisationen, nationale Behörden und darüber hinaus sogar juristische

¹¹⁴⁷ So auch Treves, *RabelsZ* 63 (1999), 350 (355); Wolfrum, *RabelsZ* 63 (1999), 342 (345). Die Reichweite einer möglichen Zuständigkeit kann sogar noch deutlich weiter gehen und eventuell auch z.B. Seetransport- oder Charterverträge erfassen, siehe Basedow, *RabelsZ* 63 (1999), 361 (362).

¹¹⁴⁸ Zu dem Streit siehe Treves, *RabelsZ* 63 (1999), 350 (353 f.); Wolfrum, *RabelsZ* 63 (1999), 342 (345 f.).

¹¹⁴⁹ Treves, *RabelsZ* 63 (1999), 350 (355).

¹¹⁵⁰ Art. 20 Abs. 1 ISGH Statut.

und natürliche Personen Zugang zum Seegerichtshof haben¹¹⁵¹. Art. 20 ISGH Statut ist wiederum nicht alleine, sondern insbesondere im Zusammenhang mit Art. 291 Abs. 2 SRÜ zu lesen¹¹⁵². Der Zugang für „entities other than States Parties“ ist daher „only as specifically provided for in the convention“ zulässig. Art. 20 Abs. 2 ISGH Statut stellt einen solchen Fall dar¹¹⁵³. Voraussetzung ist deshalb lediglich, dass eine Vereinbarung („any other agreement“) vorliegt und diese von allen Parteien akzeptiert wird¹¹⁵⁴. Wenn man dem Verständnis von „any other agreement“ in Art. 20 Abs. 2 ISGH Statut eine weite Interpretation zugrunde legt und nicht lediglich „international agreements“ wie in Art. 288 Abs. 2 SRÜ darunter versteht, würde dies den Parteien eines Rechtsstreits sogar ermöglichen, die Zuständigkeit des ISGH nachträglich und unabhängig von einer entsprechenden Zuständigkeitszuweisung in den Übereinkommen mit einer entsprechenden Vereinbarung zu begründen. Ansonsten eröffnet es aber auch die Möglichkeit, eine Zuständigkeitsbestimmung des ISGH in den Übereinkommen auch mit einem Klagerecht Privater auszugestalten.

Damit ist gezeigt worden, dass eine Zuständigkeitszuweisung der neuen Übereinkommen an den ISGH möglich ist. Neben der Möglichkeit einer solchen Regelung stellt sich aber die Frage, inwieweit es sinnvoll ist, diese umzusetzen. Von Interesse sind hier vor allem zwei Problemkreise. Zunächst stellt sich die Frage, ob sich die Entscheidungsbefugnis des ISGH nur auf Auslegungs- oder Anwendungsfragen oder auch auf die Sachentscheidung selbst erstrecken sollte. Weiter ist zu überlegen, inwieweit Privatpersonen die Möglichkeit zukommen sollte, sich bei Streitfragen selbst an den ISGH zu wenden oder ob diese Möglichkeit z.B. im Wege einer Vorlagebefugnis oder -pflicht auf die nationalen Gerichte beschränkt bleiben sollte.

Hinsichtlich der Reichweite der Entscheidungskompetenz des ISGH scheint es angebracht, diese auf Auslegungs- und Anwendungsfragen zu beschränken. Anderenfalls liefe man Gefahr, die Sachnähe der nationalen Gerichte am Schadensort zu unterlaufen¹¹⁵⁵. Zudem könnte das Ausmaß der Fälle die derzeit verfügbaren Kapazitäten des Gerichtes übersteigen. Schwieriger hingegen ist die Beurteilung, ob nur die nationalen Gerichte¹¹⁵⁶ oder auch Private¹¹⁵⁷ befugt sein sollen, den ISGH anzurufen. Für eine Beschränkung auf eine gerichtliche Vorlagemöglichkeit oder -pflicht spricht zunächst die größere Rechtskenntnis der Gerichte. Die Gerichte scheinen eher als Private die Auslegungsbedürftigkeit einer Rechtsfrage zu

¹¹⁵¹ Basedow, JZ 1999, 9 (13); Mensah, RabelsZ 63 (1999), 330 (337 ff., 340 f.); Wolfrum, RabelsZ 63 (1999), 342 (345, 349); Wolfrum, WM 2000, 810.

¹¹⁵² Wolfrum, RabelsZ 63 (1999), 342 (342 f., 345).

¹¹⁵³ Wolfrum, RabelsZ 63 (1999), 342 (345); Treves, RabelsZ 63 (1999), 350 (352), Fn. 4.

¹¹⁵⁴ Art. 20 Abs. 2 ISGH Statut: „in any case submitted pursuant to any other agreement conferring jurisdiction on the Tribunal which is accepted by all parties to that case“.

¹¹⁵⁵ So auch Treves, RabelsZ 63 (1999), 350 (355).

¹¹⁵⁶ In diesem Sinne Treves, RabelsZ 63 (1999), 350 (356).

¹¹⁵⁷ Im allgemeinen internationalen Umweltrecht und in Bezug auf einen Internationalen Umweltgerichtshof fordert dies z.B. Rest, Asia Pacific Journal of Environmental Law 4 (1999) 2, 107 (110).

erkennen und beurteilen zu können. Würde auch Privaten eine Möglichkeit zur Vorlage gewährt, könnte dies die Gefahr des Missbrauchs mit sich bringen. Auf der anderen Seite scheint diese Gefahr begrenzt zu sein, da die Kompetenz des ISGH von vornherein auf die Entscheidung einzelner streitiger Rechtsfragen beschränkt ist. Zudem ließen sich gegen eine mögliche Missbrauchsgefahr geeignete Abwehrmaßnahmen finden, z.B. durch die Ablehnung der Vorlage oder die Verhängung von Strafen. Für eine Vorlageberechtigung Privater spricht stattdessen, dass sie nur so ihre Rechte voll geltend machen können. Gerade bei Rechtsstreitigkeiten im Hinblick auf internationales Einheitsrecht ist es denkbar, dass ein nationales Gericht entweder keinen ausreichenden internationalen Wissenshintergrund hat oder nicht geneigt ist, ein anderes als das nationale Verständnis in die Prüfung einfließen zu lassen. Deshalb muss auch den im nationalen Verfahren Beteiligten die Möglichkeit gegeben werden, eine Entscheidung des nationalen Gerichts im Hinblick auf bestimmte Rechtsfragen überprüfen zu lassen. Die Staaten müssen hierzu die erforderlichen Voraussetzungen schaffen. Prozessual müssen noch anhängige Verfahren für die Dauer der Entscheidung ausgesetzt werden. Bei bereits entschiedenen Verfahren sollte die Möglichkeit bestehen, die Entscheidungen bis zum Eintritt der Rechtskraft überprüfen zu lassen.

Der ISGH bietet mit seiner international besetzten Richterbank und seiner hohen Autorität als internationales Gericht hierfür eine gute Möglichkeit. Im Übrigen zeigt auch die ausdrückliche Berücksichtigung Privater in dem ISGH Statut, dass international die Notwendigkeit gesehen wird, Privaten den Zugang zu diesem Gericht zur Klärung maritimer Angelegenheiten zu öffnen¹¹⁵⁸.

Die neuen Übereinkommen sollten deshalb eine Zuständigkeitsregel enthalten, welche nationale Gerichte berechtigt oder verpflichtet, Auslegungs- oder Anwendungsfragen der Übereinkommen dem ISGH vorzulegen. Darüber hinaus sollte die Regelung auch Privaten die Möglichkeit einräumen, sich wegen Auslegungs- und Anwendungsfragen an den ISGH zu wenden. Dessen Entscheidungskompetenz sollte allerdings auf die Entscheidung der streitigen Rechtsfrage beschränkt sein. Eine Entscheidung in der Sache sollte den nationalen Gerichten überlassen bleiben.

F. Ergebnis zu Kapitel 5 und Vorschläge de lege ferenda

Die Ergebnisse der Betrachtungen de lege ferenda lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Grundlage der Haftung sollte wie bisher eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung sein. Dadurch werden langwierige Verfahren durch komplizierte Beweiserhebungen vermieden.

Der Ausschluss der Haftung sollte unter bestimmten Umständen nicht mehr erfolgen. Wer einen Schaden verursacht und dabei bewusst fahrlässig eine Situation herbeiführt, die grundsätzlich die Haftung ausschließen würde, sollte nicht von der

¹¹⁵⁸ So auch die Einschätzung von Wolfrum, *RabelsZ* 63 (1999), 342 (349).

Haftung befreit werden. Durchfährt z.B. ein Schiff aus Kosten- oder Zeitgründen bewusst ein Risiko- oder Krisengebiet, darf dies nicht zu einer Haftungsbefreiung führen. Ein Haftungsausschluss sollte entsprechend der Regelung im Oil Pollution Act ebenfalls versagt werden, wenn ein Verantwortlicher es unterlässt, das Schadensereignis zu melden oder seine Mitarbeit oder Unterstützung bei den Aufräumarbeiten verweigert.

Die bisher vorgenommene Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer unter gleichzeitigem Ausschluss der Haftung anderer Parteien überzeugt nicht. Zur Stärkung der Verhaltenssteuerung wäre es wünschenswert, weitere Hauptakteure des Transportes in die Haftung einzubeziehen. Hierfür bietet sich eine Haftung der Bareboat-Charterer, Manager und Operator an. Die Parteien sollten gesamtschuldnerisch haften und über die bestehende Pflichtversicherung des Eigentümers mitversichert sein. Eine unmittelbare Haftung der Ladungsseite, insbesondere des Öleigentümers, kommt aufgrund der Strukturen des Seehandels nicht in Betracht.

Die Haftung sollte grundsätzlich beschränkbar bleiben. Der Grund für die Haftungsbeschränkung liegt weniger in der Rechtfertigung einer Haftungsbeschränkung per se, als in der besonderen Interessenstruktur der Transportbeteiligten. Das vor allem historisch bedingte Haftungsbeschränkungsrecht ist heutzutage nicht mehr zwingend erforderlich. Eine unbeschränkte Haftung wäre möglich und versicherbar. Aus Gründen des Verursacherprinzips wäre sie auch sinnvoll. In der Praxis ist der Nutzen einer unbeschränkten Haftung aber wegen der Bildung von Ein-Schiff-Gesellschaften fraglich. Ausschlaggebend für die Beschränkbarkeit der Haftung ist aber, dass bei dem Transport von Öl sowohl die Schiffs- als auch die Ladungsseite in den Schadensausgleich einbezogen werden sollen. Eine grundsätzlich unbeschränkte Haftung würde einen gerechten Lastenausgleich erschweren. Deshalb sollte wie bisher ein Recht zur Haftungsbeschränkung bestehen.

Das Recht zur Haftungsbeschränkung sollte unter leichteren Voraussetzungen verloren gehen. Damit die unbeschränkte Haftung als realistische Option droht und ihre volle Präventivwirkung entfalten kann, sollte eine unbeschränkte Haftung bereits bei grober Fahrlässigkeit greifen. Das Verschulden von Angestellten oder Beauftragten könnte bis zu einem bestimmten Grad zugerechnet werden. Darüber hinaus könnten Beispielsfälle eingeführt werden, welche das Vorliegen des erforderlichen Verschuldensgrades nahe legen. Hierbei sollte z.B. an das Befahren bestimmter Schiffsstraßen ohne Lotsen trotz Lotsenempfehlung der IMO gedacht werden.

Die Haftungssumme sollte unabhängig von der Größe des Schiffes festgelegt werden. Es hat sich gezeigt, dass kleinere Schiffe häufig besonders gefährliche Substanzen transportieren und damit ein größeres Schadenspotential beinhalten können als große Schiffe. Da eine stärkere Differenzierung anhand weiterer Kriterien, z.B. Gefährlichkeit der Stoffe, Fahrtroute etc., nicht praktikabel ist, schlägt die Arbeit eine von der Schiffsgröße unabhängige, einheitliche Haftungssumme pro Schadensereignis vor („flat rate“). Diese könnte in einer Größenordnung zwischen € 200 und 500 Mio. liegen.

Hinsichtlich der Fondskomponente des neuen Haftungs- und Entschädigungssystems werden folgende Änderungen empfohlen:

In erster Linie sollte das Volumen der zur Verfügung stehenden Entschädigungsmittel deutlich angehoben werden. Ideal wäre hierfür ein unbegrenzter Fonds. In der Praxis wird sich dieser aber kaum durchsetzen lassen. Als Alternative käme eine signifikante Erhöhung des derzeitigen Fonds in Betracht. Nur notfalls sollten die Maßnahmen bei dem jetzt beschlossenen zusätzlichen und freiwilligen internationalen Fonds bleiben.

Den Kreis der Beitragszahler zu erweitern, ist nicht erforderlich. Die Lastentragung ist durch die bisher vorgeschlagenen Änderungen ausgeglichen. Die Kosten der begrenzten Gefährdungshaftung trägt über die Haftpflichtversicherung der Schiffseigentümer. Die Mineralölindustrie trägt weiterhin die Kosten der Fondsentschädigung.

Neben der Erhöhung der Entschädigungssummen schlägt die Arbeit als zweite wichtige Änderung für die Ausgestaltung der Fondskomponente eine risikoabhängige Tarifierung der Beiträge vor. Damit wird auch auf der Ladungsseite eine verhaltenssteuernde Komponente eingeführt. Die Berechnung der Beiträge sollte ex post anhand tatsächlicher Unfalldaten vorgenommen werden. So könnte ein System entstehen, dass ähnlich der deutschen Kfz-Versicherung Schadensfreiheitsrabatte für einzelne Schiffe oder Schiffsverbände gewährt.

Inhaltlich wäre es wünschenswert, wenn der Fonds auch Entschädigungen für Schäden durch Kriegshandlungen ersetzen würde. Ausnahmsweise sollte der Ersatz wegen der Unvorhersehbarkeit seines Umfangs aber auf bestimmte Schäden oder der Höhe nach begrenzt sein.

Bei einem Überschreiten der Entschädigungssummen empfiehlt es sich, Ansprüchen Privater wegen Personen-, Sach- und Vermögensschäden Vorrang vor öffentlichen Ansprüchen zu gewähren. Nicht kompensierbare öffentliche Ansprüche würden zu Lasten der Allgemeinheit fallen. Nicht kompensierbare Ansprüche Privater würden anderenfalls aber zu Lasten Einzelner gehen. Dies widerspräche dem Solidarprinzip und wäre insbesondere vor dem Hintergrund nicht tragbar, dass die Allgemeinheit letztlich Nutznießer von Öltransporten ist.

Ferner empfiehlt die Arbeit, die Beweislast für die Zahlungspflicht des Fonds entsprechend denen des HNS-Übereinkommens abzuskenken. Die Beweislast vollständig den Geschädigten aufzubürden, erscheint nicht angemessen. Der Nachweis der Schadenskausalität sollte deshalb durch den Nachweis einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit der Schadensverursachung ersetzt werden.

Das Verhältnis von Haftungs- und Fondskomponente sollte wie bisher bei einem Vorrang der Haftung bleiben. Der Fonds sollte lediglich subsidiär Entschädigungen leisten. Ein primärer oder gar haftungsersetzender Fonds wird wegen seiner geringeren Präventivwirkung nicht befürwortet.

Wegen der voraussichtlich weiterhin bestehenden Begrenzung der Entschädigungssummen ist es erforderlich, das neue Haftungs- und Entschädigungssystem durch eine zusätzliche Sicherungskomponente zu ergänzen. Die Arbeit schlägt hierfür eine subsidiäre, gemeinsame Eintrittsgarantie der Vertragsstaaten vor.

Ferner ist es notwendig, den Inhalt des Schadensersatzes, vor allem im Hinblick auf den Ersatz von Umweltschäden, auszuweiten. Das System sollte weiterhin von einem Grundsatz der Wiederherstellung ausgehen und die Kosten der hierfür erforderlichen Maßnahmen vorrangig ersetzen. Für den Fall, dass eine Wiederher-

stellung nicht möglich ist, spricht sich die Arbeit für die Zulassung einer Sachkompensation, insbesondere durch den Ersatz der Kosten für die Einbringung gleichwertiger Komponenten, aus. Wenn auch eine Sachkompensation nicht möglich ist, erscheint die Zulassung einer Kompensation in Geld als ultima ratio gerechtfertigt. Die Wissenschaft verfügt inzwischen über ausreichende Methoden, eine Wertermittlung für die geschädigte Umwelt vorzunehmen. Die Ergebnisse dürfen allerdings nur als Indizien der endgültigen Schadensfestsetzung verstanden werden und keine bindende Aussagekraft entfalten. Um Befürchtungen einer Ausuferung der Schadensersatzsummen zu begegnen, könnte diese anfänglich absolut oder im Verhältnis zu anderen Schadensarten begrenzt werden. Es empfiehlt sich, primär den Staat als Vertreter der Rechte der Allgemeinheit zur Geltendmachung der Ansprüche vorzusehen. Darüber hinaus sollte privaten Verbänden die Möglichkeit einer Aufforderung zum Tätigwerden und einer gerichtlichen Überprüfung der Verwaltungsentscheidungen gewährt werden.

Hinsichtlich des Anwendungsbereichs des Regimes wäre es ratsam, diesen auf Schäden auf hoher See auszuweiten. Durch die weitreichende Erfassung von Schutzmaßnahmen ist ein Teil der Schäden zwar bereits beinhaltet, alle anderen Schäden, die tatsächlich auf hoher See eintreten, werden aber nicht ersetzt. Dies ist eine Lücke im Ersatz von Ölverschmutzungsschäden und sollte der Vollständigkeit halber korrigiert werden. Zu erfassen wären alle Schäden, die durch ein Schiff verursacht werden, das in das Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragen ist oder die Flagge eines Vertragsstaates führt. Die internationale Zuständigkeit sollte an den Wohnsitz oder den gewöhnlichen Aufenthalt des Geschädigten, bzw. bei juristischen Personen deren Sitz, anknüpfen.

Zur Vermeidung einer unterschiedlichen Anwendung und Auslegung der Übereinkommen in den Vertragsstaaten wäre zudem die Einführung einer Regelung begrüßenswert, welche die Zuständigkeit des Internationalen Seegerichtshofes für Anwendungs- und Auslegungsfragen begründet. Bereits jetzt wäre es nach Art. 22 ISGH Statut möglich, eine Entscheidung des ISGH herbeizuführen. Da jedoch alle Vertragsstaaten für jede einzelne Anrufung des Gerichts zustimmen müssten, erscheint das Verfahren zu aufwendig. Stattdessen sollte das neue Haftungs- und Entschädigungssystem eine Vereinbarung enthalten, welche die nationalen Gerichte berechtigt oder verpflichtet, dem ISGH streitige Anwendungs- und Auslegungsfragen vorzulegen. Auch Privatpersonen sollten die Möglichkeit haben, den ISGH in Anwendungs- und Auslegungsfragen anzurufen. Die Entscheidungskompetenz des Gerichtshofes sollte allerdings auf die Entscheidung der streitigen Rechtsfrage beschränkt sein. Eine Entscheidung in der Sache sollte den nationalen Gerichten überlassen bleiben.

Schlussbemerkung

Das internationale Regime für die Entschädigung von Tankerunfällen auf See ist in seiner Grundstruktur nach wie vor ein überzeugendes System. Es hat sich über viele Jahre bewährt und stellt in den allermeisten Fällen einen zügigen und vollständigen Ersatz der Geschädigten sicher. Einige Merkmale des Regimes überzeugen jedoch nicht. Hierzu gehören im Rahmen der Haftung vor allem die Kanalisierung auf den Schiffseigentümer, die niedrigen Entschädigungsgrenzen und die hohe Schwelle für den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts. Auch die Behandlung von Umweltschäden ist nicht zufriedenstellend. Die Vertragsstaaten sollten bei einer Revision der Übereinkommen auch auf die sich im HNS- und Bunkerölübereinkommen widerspiegelnde Rechtsentwicklung sowie den Oil Pollution Act achten. Im Rahmen des Fonds ist neben der Entschädigungshöhe besonders die Beitragserhebung zu bemängeln und gegen eine anreizorientierte Variante zu ersetzen. Wenn die Mängel des Regimes durch die im 5. Kapitel erarbeiteten Vorschläge behoben werden, werden die Übereinkommen auch in Zukunft ein verlässliches System zur Entschädigung von Tankerunfällen auf See bieten. Sollten sich die Vorschläge auf internationaler Ebene nicht durchsetzen lassen, dient diese Arbeit als Appell an Europa, mutig einen eigenen Weg einzuschlagen und, in eine ähnliche Richtung wie der Oil Pollution Act zeigend, gemeinsam mit diesem einen neuen internationalen Standard zu setzen.

Literaturverzeichnis

- Abecassis, David W./ Jarashow, Richard L.: Oil Pollution from Ships, International, United Kingdom and United States Law Practice, 2. Auflage, London 1985.
- Adams, Michael: Ökonomische Analyse der Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, Heidelberg 1985.
- Albus, Martin R.: Zur Notwendigkeit eines Internationalen Umweltgerichtshofs: Zugleich eine Analyse der Staatenpraxis zum Internationalen Umwelthaftungsrecht und der Rechtsschutzmöglichkeiten bei grenzüberschreitenden Umweltbeeinträchtigungen, Frankfurt am Main u.a. 2000, zugl. Diss. Köln 2000.
- Alcantara, Leonard F./ Cox, Mary A.: OPA 90 Certificates of Financial Responsibility, JMLC 1992, 369-386.
- Anderson, Charles B.: Damage to Natural Resources and the Cost of Restoration, Tul. L. Rev. 72 (1997-98), 417-491.
- Ders.: Die Durchgriffshaftung im Recht der Vereinigten Staaten, Eine Darstellung unter besonderer Berücksichtigung von Einschiffgesellschaften, in: Durchgriffshaftung bei Einschiffgesellschaften, eine Diskussionsveranstaltung aus deutscher und US-amerikanischer Sicht, Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 74, Hamburg 1990.
- Anderson, Charles B./ de la Rue, Colin: Liability of Charterers and Cargo Owners for Pollution from Ships, TMLJ 2001, 1-60.
- Anderson, Charles B./ Dimigen, Klaus: Entwicklungen im US-Umweltrecht: Haftungsrisiken des Kreditgebers, RIW 1998, 296-301.
- Anderson, Charles B./ Wethmar, Robert P.: US-Umweltrecht: Der Oil-Pollution Act 1990, RIW 1991, 1001-1007.
- Arzt, Clemens/ Jürgens, Ulrich: Haftung bei Öltankerunfällen?, Von der Hilflosigkeit des Rechts gegenüber grenzüberschreitenden Großrisiken, KJ 1993, 146-163.
- Bar, Christian von: Empfehlen sich gesetzgeberische Maßnahmen zur rechtlichen Bewältigung der Haftung für Massenschäden?, in: Verhandlungen des zweiundsechzigsten Deutschen Juristentages Bremen 1998, Band I, Gutachten Teil A, München 1998.
- Basedow, Jürgen: Billigflaggen, Zweitregister und Kollisionsrecht in der Deutschen Schifffahrtspolitik, in: Drobnič/ Basedow/ Wolfrum, Recht der Flagge und „Billige Flaggen“ – Neuere Entwicklungen im Internationalen Privatrecht und Völkerrecht, Heidelberg 1990, S. 75-120.
- Ders.: Der Transportvertrag, Tübingen 1987.
- Ders.: Gefährliche Ladung, RabelsZ 48 (1984), 365-372.
- Ders.: Perspektiven des Seerechts, JZ 1999, 9-15.
- Ders.: The Law Applicable to the Substance of Private Litigation before the International Tribunal for the Law of the Sea, RabelsZ 64 (1999), 361-367.
- Basedow, Jürgen/ Wurmnest, Wolfgang: Third-Party Liability of Classification Societies – A Comparative Perspective, Berlin Heidelberg 2005.
- Bates, John H./ Benson, Charles: Marine Environment Law, London Hong Kong 1993, Stand: Service Issue No. 15 vom 8. Mai 2000.

- Batik, Kevin: OPA's Reach: The Geographic Scope of "Navigable Waters" Under the Oil Pollution Act of 1990, *Rev. Litig.* 21 (2002), 419-453.
- Blausch, Birgit: Die gesetzgeberischen Haftungsgründe der Gefährdungshaftung, Aachen 1998.
- Beaver, James E./ Butler, James N. III./ Myster, Susan E.: Stormy Seas? Analysis of New Oil Pollution Laws in the West Coast States, *Santa Clara L. Rev.* 34 (1993-94), 791-839.
- Becker, Bernd: Einführung in die Richtlinie über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden, *NVwZ* 2005, 371-376.
- Beckert, Erwin/ Breuer, Gerhard: Öffentliches Seerecht, Berlin New York 1991.
- Bennett, Simon: Oil Pollution Compensation – CLC and Fund Debate, *Mar. Risk Int.*, Vol. 18 (2004), 7, S. 16-17.
- Bergkamp, Lucas: Environmental Risk Spreading and Insurance, *RECIEL* 2003, 269-283.
- Bessemer Clark, A.F.: The U.S. Oil Pollution Act of 1990, *Lloyd's MCLQ* 1991, 247-256.
- Binger, Brian R./ Cople, Robert/ Hoffman, Elizabeth: Contingent Valuation Methodology in the Natural Resource Damage Regulatory Process: Choice Theory and the Embedding Phenomenon, *Nat. Resources J.* 35 (1995), 443-459.
- Dies.: The Use of Contingent Valuation Methodology in Natural Resource Damage Assessment: Legal Fact and Economic Fiction, *Nw. U. L. Rev.* 89 (1994-95), 1029-1116.
- Birnie, Patricia W./ Boyle, Alan E.: *International Law and the Environment*, 2. Auflage, Oxford 2002.
- Blackburn, Elizabeth: The 2003 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992: One Bridge Over Troubled Water, *JIML* 9 (2003), 530-544.
- Blaschczok, Andreas: *Gefährdungshaftung und Risikozuweisung*, Köln u.a. 1993.
- Bornheim, Gaby: *Haftung für grenzüberschreitende Umweltbeeinträchtigungen im Völkerrecht und im internationalen Privatrecht*, Frankfurt am Main u.a. 1995, zugl. Diss. Münster 1994.
- Boyle, Alan E.: Making the Polluter Pay? Alternatives to State Responsibility in the Allocation of Transboundary Environmental Costs, in: *International Responsibility for Environmental Harm*, Hrsg.: Francesco Francioni, Tullio Scovazzi, London Dordrecht Boston 1993.
- Brans, Edward H.P.: Liability and Compensation for Natural Resource Damage under the International Oil Pollution Conventions, *RECIEL* 1996, 297-304.
- Ders.: The 1999 Erika Oil Spill in France. Can the Cargo-Owner be Held Liable for the Damage Caused?, in: *Int. Law Forum*, 2000, 67-70.
- Bredow, Jens/ Seiffert, Bodo: *Incoterms 2000 Kommentar*, Bonn 2000.
- Bremer, Jürgen: *Die Haftung beim Gefahrguttransport*, Karlsruhe 1992.
- Brooks, K. Allen: California Oil Spill Laws in the Wake of United States v. Locke, *U.S.F. Mar. L. J.* 12 (1999-2000), 227-262.
- Caemmerer, Ernst von: Das Verschuldensprinzip in rechtsvergleichender Sicht, *RabelsZ* 42 (1978), 5-27.
- Carrera, Arlene: Natural Resource Damage Assessment Under the Oil Pollution Act of 1990, *Envtl. Law.* 3 (1996-97), 251-261.
- Chen, Xia: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Den Haag London Boston 2001.
- Cleton, Robert: Liability and Compensation for Maritime Carriage of Hazardous and Noxious Substances (HNS), in: *Liability for Damage to the Maritime Environment*, Hrsg.: Colin M. de la Rue, S. 173-188, London u.a. 1993.
- Colton, N.J.: The Underwriting of Oil Pollution Risks, in: *Liability for Damage to the Marine Environment*, Hrsg.: Colin M. de la Rue, S. 149-154, London u.a. 1993.

- Cooney, Melissa Knees: The Stormy Seas of Oil Pollution Liability: Will Protection and Indemnity Clubs Survive?, *Hous. J. Int'l L.* 16 (1993-94), 343-374.
- Cummings, Ronald G./ Harrison, Glenn W.: Was the Ohio Court Well Informed in its Assessment of the Accuracy of the Contingent Valuation Method?, *Nat. Resources J.* 34 (1994), 1-36.
- De la Rue, Colin: TOVALOP and CRISTAL – A Purpose Fulfilled, *IJSL* 1996, 285-295.
- De la Rue, Colin/ Anderson, Charles B.: *Shipping and the Environment, Law and Practice*, London Hong Kong 1998.
- De May, F. L.: Bills of Lading Problems in the Oil Trade: Documentary Credit Aspects, *J. Energy Nat. Resources L.* 2 (1984), 197-205.
- Deutsch, Erwin: *Allgemeines Haftungsrecht*, 2. Auflage, Köln u.a. 1996.
- Deutsch, Erwin/ Ahrens, Hans-Jürgen: *Deliktsrecht*, 4. Auflage, Köln u.a. 2002.
- Dobbins, Jefferey C.: The Pain and Suffering of the Environmental Loss: Using Contingent Valuation to Estimate Nonuse Damages, *Duke L. J.* 43 (1993-94), 879-946.
- Dobbs, Dan B.: *The Law of Torts*, St. Paul, Minnesota 2000.
- Donaldson, Michael P.: The Texas Response to Oil Pollution: Which Law to Apply, *St. Mary's L. J.* 25 (1993-94), 533-588.
- Drobnig, Ulrich: Billige Flaggen im Internationalen Privatrecht, in: Drobnig/ Basedow/ Wolfrum, *Recht der Flagge und „Billige Flaggen“ – Neuere Entwicklungen im Internationalen Privatrecht und Völkerrecht*, Heidelberg 1990, S. 31-73.
- Edelman, Paul S.: The Oil Pollution Act of 1990, *Pace Envtl. L. Rev.* 8 (1990-91), 1-22.
- Edgcomb, John D.: Responding to an Oil Spill in California – The Impact of OPA 1990 and OSPRA, *U.S.F. Mar. L. J.* 5 (1992-93), 389-422.
- Edye, Christian E.: Die Haftung des Reeders für Dritt- und Umweltschäden beim Seetransport gefährlicher Güter, *Kehl am Rhein* u.a. 1993, zugl. Diss. Hamburg 1991.
- Endlicher, Alfred: Haftung und Entschädigung beim Seetransport gefährlicher Güter, in: 36. Deutscher Verkehrsgesichtstag 1998, Hrsg.: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, S. 297-288, Hamburg 1998.
- Endres, Alfred/ Holm-Müller, Karin: *Die Bewertung von Umweltschäden, Theorie und Praxis sozioökonomischer Verfahren*, Stuttgart u.a. 1998.
- Erbguth, Wilfried: Entwicklungen der Umwelthaftung: Ansätze eines Haftungsregimes für die Verschmutzung der Meere im deutschen Recht, *NuR* 1994, 377-381.
- Erichsen, Sven: Der ökologische Schaden im internationalen Umwelthaftungsrecht, *Frankfurt am Main* u.a. 1993, zugl. Diss. Heidelberg 1993.
- Falkanger, Thor/ Bull, Hans Jacob/ Brautaset, Lasse: *Scandinavian Maritime Law, The Norwegian Perspective*, Oslo 2004.
- Faure, Michael/ Hui, Wang: The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are They Effective?, *RECIEL* 12 (2003), 242-253.
- Fischer, Kristian/ Fluck, Jürgen: Öffentlich-rechtliche Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden statt privatrechtlicher Umwelthaftung? Neue Tendenzen in der europäischen Umweltpolitik, *RIW* 2001, S. 814-822.
- French, Deborah P.: *National Oceanic & Atmospheric Administration, Specifications for Use of NRDAM/CME Version 2.4 to Generate Compensation Formulas: Guidance Document for Natural Resource Damage Assessment under the Oil Pollution Act 1990* (1996).
- Funke, Rainer: Änderungen im deutschen Seehandelsrecht – Ein Ausblick, *DS* 08/ 1997, 7-8.
- Ganten, Reinhard H.: Entschädigungsleistung durch Fonds, Gedanken über eine Sozialisierung der Schadensersatzpflicht bei Umweltschäden, in: *Seehandelsrecht und Seerecht, Festschrift für Rolf Herber zum 70. Geburtstag*, Hrsg.: Rainer Lagoni, Marian Paschke, S. 343-368, Hamburg 1999.

- Ders.: Internationale Gefahrguthaftung beim Seetransport, *TranspR* 1997, 397-403.
- Ders.: Die Regulierungspraxis des internationalen Ölschadensfonds – Ergänzende Anmerkung zu dem Beitrag von Pfennigstorf *VersR* 88, 1201, *VersR* 1989, 329-334.
- Garcia, Iciar Patricia: “Nunca más!” How Current European Environmental Liability and Compensation Regimes are Addressing the Prestige Oil Spill of 2002, *U. Pa. J. Int’l Econ. L.* 25 (2004), 1395-1437.
- Gauci, Gotthard: Limitation of Liability in Maritime Law: An Anachronism?, *Marine Policy* 19 (1995), 65-74.
- Ders.: *Oil Pollution at Sea, Civil Liability and Compensation for Damage*, Chichester u.a. 1997.
- Ders.: Protection of the Marine Environment Through the International Ship-Source Oil Pollution Compensation Regimes, *RECIEL* 1999, 29-36.
- Gehring, Thomas/ Jachtenfuchs, Markus: Haftung und Umwelt, Interessenkonflikte im internationalen Weltraum-, Atom- und Seerecht, Frankfurt am Main u.a. 1988.
- Gehring, Thomas: Haftung für Umweltschäden infolge des Seetransports von Öl – Ein Fall transnationaler Verregelung, in: *Internationale Verrechtlichung, Jahresschrift für Rechtspolitologie* Bd. 7, S. 227-247, Pfaffenweiler 1993.
- Gergaut, Stephan: Der ökologische Schaden im System des Privatrechts, Diss. Freiburg im Breisgau 1997.
- Godt, Christine: Haftung für ökologische Schäden, Berlin 1997, zugl. Diss. Bremen 1995.
- Gold, Edgar: *Gard Handbook on Marine Pollution*, Arendal 1998.
- Ders.: *Gard Handbook on P&I Insurance*, Arendal 2002.
- Ders.: Learning from Disaster: Lessons in Regulatory Enforcement in the Maritime Sector, *RECIEL* 1999, 16-20.
- Ders.: Marine Pollution Liability After “Exxon Valdez”: The U.S. “All-Or-Nothing” Lottery!, *JMLC* 1991, 423-444.
- Gonynor, Francis J.: Six Years Before the Mast: The Evolution of the Oil Pollution Act of 1990, *U.S.F. Mar. L. J.* 9 (1996-97), 105-140.
- Griggs, Patrick: Extending the Frontiers of Liability – The Proposed Hazardous Noxious Substances Convention and its Effect on Ship, Cargo and Insurance Interests, *Lloyd’s MCLQ* 1996, 145-155.
- Ders.: The HNS-Convention 1996, *IJSL* 1996, 254-260.
- Griggs, Patrick/ Williams, Richard: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3. Auflage, London Hong Kong 1998.
- Grime, Robert: The Loss of the Right to Limit, in: *The Limitation of Shipowners’ Liability: The New Law*, London 1986, S. 102-112.
- Gütersloh, Ralf: Umwelthaftungsfonds, Haftungs- und versicherungsrechtliche Aspekte eines kollektiven Entschädigungssystems für Umweltschäden, Karlsruhe 1999, zugl. Diss. Hamburg 1998.
- Hager, Günther: Europäisches Umwelthaftungsrecht, Überlegungen zum Grünbuch der EG-Kommission über die Sanierung von Umweltschäden, *ZEuP* 1997, 9-40.
- Harvard Law Review: Editors’ comment, “Ask a Silly Question ...”: Contingent Valuation of Natural Resource Damages, *Harv. L. Rev.* 105 (1991-92), 1981-2000.
- Hassel, Christoph: Haftungsrechtliche Strategien – Instrument der Risikoreduktion bei Tankerunfällen in der Seeschifffahrt: eine ökonomische Analyse, Göttingen 1998.
- Healy, Nicholas J./ Paulsen, Gordon W./ Marion, Matthew A.: The United States Oil Pollution Act of 1990, *Dir. Mar.* 1991, 244-256.
- Heintschel v. Heinegg, Wolff: Ökologisierung des Schadensbegriffs und Rückführung der Haftungsbeschränkung im Seerecht, in : *Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, Dokumentation der Rostocker Gespräche zum Seerecht 1996-1999*, Hrsg.: Peter Ehlers, Wilfried Erbguth, S. 83-106, Baden-Baden 2000.

- Helm, Johann Georg: *Frachtrecht I*, 2. Auflage, Berlin New York 1994.
- Herber, Rolf: Das internationale Übereinkommen über die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See, *RabelsZ* 34 (1970), 223-252.
- Ders.: Entwicklung und Stand des Internationalen Haftungsrechts für Schäden aus der Meeresverschmutzung, in: *Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht*, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 84, 1. Rostocker Gespräche zum Seerecht, Aktuelle Probleme der Haftung für Schäden aus der Meeresverschmutzung, Hamburg 1994.
- Ders.: *Seehandelsrecht, Systematische Darstellung*, Berlin New York 1999.
- Heyde, John M.: Is Contingent Valuation Worth the Trouble?, *U. Chi. L. Rev.* 62 (1995), 331-362.
- Hill, Christopher: *Maritime Law*, 6. Auflage, London Hong Kong 2003.
- Hodges, Susan/ Hill, Christopher: *Principles of Maritime Law*, London Hong Kong 2001.
- Höges, Clemens/ Jäger, Ulrich/ Zuber, Helene: Tschernobyl zur See, *Der Spiegel* vom 16.12.2002, S. 156 ff.
- Hoffmeister, Frank/ Kokott, Juliane: Öffentlich-rechtlicher Ausgleich für Umweltschäden in Deutschland und in hoheitsfreien Räumen: Bestandsaufnahme, Rechtsvergleich und Vorschläge de lege ferenda, Hrsg.: Umweltbundesamt, Berlin 2002.
- Hohloch, Gerhard: Entschädigungsfonds auf dem Gebiet des Umwelthaftungsrechts – Rechtsvergleichende Untersuchung zur Frage der Einsatzfähigkeit einer „Fondlösung“, Berlin 1994.
- Holtappels, Peter: Haftung von Klassifikationsgesellschaften in der Handelsschifffahrt, *TranspR* 2002, 278-282.
- Honka, Hannu: The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, in: *P&I Insurance, The seventh Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law, Hässelsby Colloquium, May, 27-28, 1993, Göteborg 1995*, S. 77-111.
- Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL): *Shipping Statistics Yearbook 2001*, Bremen 2001.
- International Maritime Organization: IMO adopts convention on liability and compensation for pollution from ships' bunkers, *IMO News* No. 2 2001, S. 7-8.
- Dies.: Dokument vom 16.5.2003, Better deal for oil pollution victims as IMO adopts third tier of compensation.
- Dies.: Dokument vom 17.11.2000, IMO raises compensation limits for oil pollution disasters.
- Dies.: Dokument vom 23.3.2001, IMO adopts bunkers convention.
- International Oil Pollution Compensation Fund 1971: *Claims Manual*, London June 1998.
- Ders.: Dokument Fund/A.17/23, Fund/WGR.7/21 vom 20.6.1994, Report of the Seventh Intersessional Working Group, Annex: Criteria for the Admissibility of Claims.
- Ders.: Dokument Fund/A.4/11 vom 15.7.1981, Definition of the Term "Persistent Oil", Note by the Director, Annex: A Non-Technical Guide to the Nature and Definition of persistent Oil.
- Ders.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund in the Calendar Year 1988, London 1988.
- Ders.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund in the Calendar Year 1991, London 1991.
- Ders.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund in the Calendar Year 1994, London 1994.
- International Oil Pollution Compensation Funds 1971 and 1992: Dokument vom 10.5.2002, IOPC Funds meetings: April 2002 – In Brief.
- Dies.: Dokument vom 23.3.2005, The March 2005 Sessions of the Governing Bodies – In Brief.

- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 1996, London 1996.
- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 1997, London 1997.
- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 1998, London 1998.
- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 1999, London 1999.
- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 2000, London 2000.
- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 2001, London 2001.
- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 2002, London 2002.
- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 2003, London 2003.
- Dies.: Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 2004, London 2004.
- International Oil Pollution Compensation Fund 1992: Claims Manual, London June 2000.
- Ders.: Dokument 92Fund/A.6/28 vom 19.10.2001, Record of Decisions of the Sixth Session of the Assembly.
- Ders.: Dokument 92Fund/A.6/4, 92Fund/WGR.3/9 vom 10.8.2001, Report on the Second and Third Meetings of the Third Intersessional Working Group, Review of the International Compensation Regime, Note by the Director.
- Ders.: Dokument 92Fund/A/ES.7/6 vom 25.3.2003, Report on the Fifth Meeting of the Third Intersessional Working Group, Review of the International Compensation Regime, Note by the Director.
- Ders.: Dokument 92Fund/A.9/5/1, 92Fund/WGR.3/23 vom 25.6.2004, Report on the Eight Meeting of the Third Intersessional Working Group, Review of the International Compensation Regime, Note by the Director.
- Ders.: Dokument 92Fund/A.10/7, 92Fund/WGR.3/26 vom 10.5.2005, Report on the Ninth Meeting of the Third Intersessional Working Group, Review of the International Compensation Regime, Note by the Director.
- Ders.: Dokument 92Fund/EXC.13/7 vom 28.6.2001, Record of Decisions of the Thirteenth Session of the Executive Committee.
- Ders.: Dokument 92Fund/EXC.14/12 vom 19.10.2001, Record of Decisions of the Fourteenth Session of the Executive Committee.
- Ders.: Dokument 92Fund/WGR.3/5/9 vom 12.3.2001, Review of the International Compensation Regime, Document submitted by the Italian delegation.
- Ders.: Dokument 92Fund/WGR.3/6 vom 30.3.2001, Report on the Second Meeting of the Third Intersessional Working Group, Review of the International Compensation Regime, Note by the Director.
- Ders.: Dokument 92FundWGR.3/8/8 vom 12.6.2001, Review of the International Compensation Regime, Compensation for Environmental Damage under the Auspices of the CLC-Fund Conventions, Document submitted by the French delegation.
- Ders.: IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/14/2 vom 7.1.2003, Review of the International Compensation Regime, Proposal for the Revision of the Civil Liability and IOPC Fund Conventions, Submitted by the Oil Companies International Marine Forum.
- Ders.: IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/19/11 vom 17.2.2004, Review of the International Compensation Regime, Amendments to the Civil Liability and Fund Conventions, Document presented by Italy.

- Ders.: IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/22 vom 14.5.2004, Review of the International Compensation Regime, Study of the Costs of Oil Spills in Relation to Past, Current and Future Limitation Amounts of the 1992 Conventions.
- Ders.: IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/22/3 vom 5.5.2004, Review of the International Compensation Regime, Contracts Involved in the Carriage of Cargo by Sea, OCIMF Information Paper.
- Ders.: IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/22/4 vom 6.5.2004, Review of the International Compensation Regime, A Discussion Paper submitted by Italy.
- Ders.: IOPCF Dokument 92Fund/WGR.3/25/1 vom 14.1.2005, Review of the International Compensation Regime, Proposal by the Chairman of the Third Intersessional Working Group to Submit Agenda Items to the 1992 Fund Assembly for Decision.
- International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF): Handbook, 2002/ 2003, zu beziehen bei ITOPF, Staple Hall, Stonehouse Court, 87-90 Houndsditch, London EC3A 7AX, UK oder unter www.itopf.com.
- Jacobsen, Douglas A./ Yellen, James D.: Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the Amoco Cadiz, JMLC 1984, 467-488.
- Jacobsson, Måns: Entwicklung des Schadensbegriffs im Recht der Haftung für Ölverschmutzungsschäden, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 70, Hamburg 1990.
- Ders.: Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 90, Hamburg 1998.
- Jarashow, Richard L.: The New Regime for Oil Spill Liability in the United States, Can.-U.S. L. J. 18 (1992), 299-308.
- Jenisch, Uwe: Alternative Maßnahmen zur Erhöhung der Schiffssicherheit – Kostenvorteile für umweltfreundliche Schiffe, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 84, 1. Rostocker Gespräche zum Seerecht, Aktuelle Probleme der Haftung für Schäden aus der Meeresverschmutzung, Hamburg 1994.
- Jenisch, Uwe: EU Maritime Transport – Maritime Policy, Legislation and Administration, WMU J. Mar. Aff. 2004, 67-83.
- Jin, Di/ Kite-Powell, Hauke L.: On the Optimal Environmental Liability Limit for Marine Oil Transport, Transport Research Part E 35 (1999), 77-100.
- Johnson, Cynthia Carney: The Oil Pollution Act of 1990: A Long Time Coming, Fordham Envtl. L. Rep. 2 (1990-91), 59-77.
- Kadner, Thomas: Der Ersatz ökologischer Schäden – Ansprüche von Umweltverbänden, Berlin 1995, zugl. Diss Frankfurt am Main 1994.
- Kende, Christopher B.: The United States Approach, in: Liability for Damage to the Maritime Environment, Hrsg.: Colin M. de la Rue, S. 131-147, London u.a. 1993.
- Kiern, Lawrence I.: Liability, Compensation and Financial Responsibility Under the Oil Pollution Act of 1990: A Review of the First Decade, TMLJ 2000, 481-590.
- Kim, Inho: A Comparison Between the International and US Regimes Regulating Oil Pollution Liability and Compensation, Marine Policy 27 (2003), 265-279.
- Ders.: Introducing Oil Cargo Liability in the Oil Pollution Act of 1990, JMLC 2002, 179-203.
- Ders.: OPA 90 and the Decision to Own or Charter Tank Vessels, JMLC 2004, 219-249.
- Ders.: Ten Years After the Enactment of the Oil Pollution Act of 1990: A Success or a Failure, Marine Policy 26 (2002), 197-207.
- Kloss, Claudia: Der Untergang der „Amoco Cadiz“ vor amerikanischen Gerichten, IPRax 1989, 184-188.

- Klumb, Uwe: Rechtliche Probleme der Ölverschmutzung der See, Diss. Frankfurt am Main 1974.
- Knoop, Hans Gerd: Reden, wenn es zu spät ist, GeLA 2000, 22-23.
- Koch, Harald: Der Schadensbegriff im See- und Umweltrecht aus rechtsvergleichender Sicht, in: 50 Jahre Vereinte Nationen, Tätigkeit und Wirken der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), 3. Rostocker Gespräche zum Seerecht, Hrsg.: Peter Ehlers, Wilfried Erbguth, S. 77-87, Baden-Baden 1997.
- Ders.: Die Bewältigung von Großschäden: Eine rechtsvergleichende Herausforderung für das Zivilrecht, in: Herausforderungen an das Recht: Alte Antworten auf neue Frage?, S. 95-115, Berlin 1997.
- König, Doris: Schiffssicherheit auf der Ostsee: Nationales Recht – Status quo und Fortentwicklungen, DÖV 2002, S. 639-647.
- Kötz, Hein/ Wagner, Gerhard: Deliktsrecht, 9. Auflage, Neuwied Krißtel 2001.
- Koller, Ingo: Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransportrecht, 4. Auflage, München 2000.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Bericht der Kommission für den Europäischen Rat von Biarritz über die Gesamtstrategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr vom 27.9.2000, KOM (2000), 603 endg.
- Dies.: Directorate-General for Energy and Transport: Newsletter v. 21.11.02, "The Prestige accident: what is the European Commission doing about it?", http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/newsletter/nlSEPrestige-2002-11-20_en.html#ACCIDENT1.
- Dies.: Directorate-General for Environment: Study on the Valuation and Restoration of Damage to Natural Resources for the Purpose of Environmental Liability, Final Report by MacAlister Elliott and Partners Ltd. and the Economics for the Environment Consultancy Ltd., B4-3040/2000/265781/MAR/B3, 1488-REG/R/03/B, Mai 2001 (zit.: EU Studie über die Bewertung von Umweltschäden).
- Dies.: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Sicherheit des Erdöltransportes zur See vom 21.3.2000, KOM (2000), 142 endg.
- Dies.: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Erhöhung der Schiffssicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankschiffs „Prestige“ vom 3.12.2002, KOM (2002), 681 endg.
- Dies.: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über ein zweites Paket von Maßnahmen der Gemeinschaft für die Sicherheit der Seeschifffahrt im Anschluss an den Untergang des Öltankschiffs „Erika“ vom 6.12.2000, KOM (2000), 802 endg.
- Dies.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umwelthaftung betreffend die Vermeidung von Umweltschäden und die Sanierung der Umwelt vom 23.1.2002, KOM (2002), 17 endg.
- Dies.: Weißbuch zur Umwelthaftung vom 9.2.2000, KOM (2000), 66 endg.
- Kopeck, Daniel/ Peterson, H. Philip: Crude Legislation: Liability and Compensation Under the Oil Pollution Act of 1990, Rutgers L. J. 23 (1991-1992), 597-632.
- Korioth, Werner: Die Haftung beim Transport gefährlicher Güter in der Binnenschifffahrt – Aktuelle Probleme und Lösungsmöglichkeiten für eine internationale Regelung, in: Probleme des Binnenschifffahrtsrechts IX, Vorträge der Neunten Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrt, Hrsg.: Eibe Riedel, Günter Wiese, S. 79-197, Heidelberg 2000.
- Kühl, Heinz: Haftung für Schäden aus Meeresverschmutzung und die Grenzen einer Versicherung, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 84, 1. Rostocker Gespräche zum Seerecht, Aktuelle Probleme der Haftung für Schäden aus der Meeresverschmutzung, Hamburg 1994.

- Lagoni, Nicolai: Liability of Classification Societies, noch unveröffentlichte Diss. Hamburg.
- Lagoni, Rainer: Die Abwehr von Gefahren für die marine Umwelt, in: Umweltschutz im Völkerrecht und Kollisionsrecht, Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht, Heft 32, S. 87-158, Heidelberg 1992.
- Ders.: Umwelt und Schiffssicherheit im Völkerrecht und im Recht der Europäischen Gemeinschaften, AVR 32 (1994), 382-404.
- Leonhard, Marc: Der ökologische Schaden, Baden-Baden 1996, zugl. Diss. Jena 1995.
- Letourneau, Keith B./ Welmaker, Wesley T.: The Oil Pollution Act of 1990: Federal Judicial Interpretation Through the End of the Millennium, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 147-225.
- Lewis, Browne: It's Been 4380 Days and Counting Since Exxon Valdez: Is It time to Change the Oil Pollution Act of 1990?, Tul. Envtl. L. J. 97 (2001), 97-128.
- Little, Gavin/ Hamilton, Jenny: Compensation for Catastrophic Oil Spills: A Transatlantic Comparison, Lloyd's MCLQ 1997, 391-405.
- Looks, Volker/ Sinkus, Dirk: Die Kosten für Ölbekämpfungsmaßnahmen und die Haftungsbeschränkung unter der Londoner Konvention von 1976, TranspR 1994, 263-266.
- Lucchini, Laurent: La pollution des mers par les hydrocarbures: Les Conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique, JDI 1970, 795-843.
- Luge, Ingo: Haftung als notwendiger Teil des internationalen Meeresumweltschutzes: Der Entwurf der HNS Convention und sein Umfeld, München 1989, zugl. Diss. München 1989.
- Macalister, Terry: Oil Giants still hire cheaper, older ships, The Guardian, 21.11.2002, www.guardian.co.uk/international/story/0,3604,844050,00.html.
- Mankowski, Peter: Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht, Tübingen 1995, zugl. Diss. Hamburg 1994.
- Mason, Nicola: Taiwan Changes Oil Pollution Liability Law, P&I International 2001, S. 113-114.
- McCurdy, Gregg L.: Comment: An Overview of OPA 1990 and its Relationship to Other Laws, U.S.F. Mar. L. J. 5 (1992-93), 423-446.
- McKaig, Amy: Liability for Oil Tanker Spills, Sw. L. J. 44 (1990-1991), 1599-1630.
- McLoughlin, James Brian/ Bellinger, E. G.: Environmental Pollution Control, An Introduction to Principles and Practice of Administration, London 1993.
- Mensah, Thomas A.: International Regime on Liability and Compensation for Marine Environmental Damage from Ships: Genesis and Achievements, in: Seehandelsrecht und Seerecht, Festschrift für Rolf Herber zum 70. Geburtstag, Hrsg.: Rainer Lagoni, Marian Paschke, S. 401-461, Hamburg 1999.
- Ders.: The Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea, RabelsZ 63 (1999), 330-341.
- Meyer-Abich, Matthias: Haftungsrechtliche Erfassung Ökologischer Schäden, Baden-Baden 2001, zugl. Diss. Hamburg 1999.
- Moorman, James W./ Stone, Jonathan R.: Introducing the Oil Pollution Act of 1990: Effects on Shippers, Duke Envtl. L. & Policy F. 1 (1991), 17-29.
- Morgan, Jeffery D.: The Oil Pollution Act of 1990: A Look at its Impact on the Oil Industry, Fordham Envtl. L. J. 6 (1994), 1-27.
- Motte, Thomas de la: Die Auswirkungen des ISM-Codes auf das Seehaftungsrecht: Haftungsverschärfung durch Einführung eines gesetzlich vorgeschriebenen Qualitätsmanagementsystems für Seeschiffe?, Münster 1998, zugl. Diss. Hamburg 1998.
- Müller, Ute: Tankerunglück kostet Galicien Milliarden Euro, Die Welt v. 14.12.2002, S. 12.

- Müller, Walter: Internationale Regelung der Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, in: Transport- und Vertriebsrecht 2000, Festgabe für Professor Dr. Rolf Herber, Hrsg.: Karl-Heinz Thume, S. 280-292, Neuwied Kriftel 1999.
- Ders.: Über die Notwendigkeit und die Möglichkeiten einer internationalen Regelung der Haftung für Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher oder schädlicher Güter auf europäischen Binnenwasserstraßen verursacht werden, TranspR 1998, 269-279.
- Münchener Kommentar: zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 10, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche (Art. 1-38), Internationales Privatrecht, 3. Auflage, München 1998.
- Mullahy, Michael P.: States' Rights and the Oil Pollution Act of 1990: A Sea of Confusion?, Hofstra L. Rev. 25 (1996-97), 607-673.
- Neild, Chloë: European News, Int. M. L. 2000, 252-254.
- Nesterowicz, Malgorzata Anna: European Legal Measures in Response to the Oil Pollution of the Sea, TMLJ 2004, 29-44.
- Nöll, Hans-Heinrich: Die Entwicklung des seerechtlichen Haftungsregimes, Rechtsvereinheitlichung oder Rechtszersplitterung?, in: 50 Jahre Vereinte Nationen, Tätigkeit und Wirken der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), 3. Rostocker Gespräche zum Seerecht, Hrsg.: Peter Ehlers, Wilfried Erbguth, S. 67-75, Baden-Baden 1997.
- Ders.: Haftung und Entschädigung beim Seetransport gefährlicher Güter, in: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1998, Hrsg.: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, S. 289-296, Hamburg 1998.
- Ders.: Seerechtliche Haftung: Massive Erhöhung, DS 06/ 1996, S. 3-4.
- Noyes, John E.: The US Oil Pollution Act of 1990, Int'l J. Estuarine & Coastal L. 7 (1992), 43-56.
- Nützel, Dagmar: Haftungsrechtliche Fragen bei Unfällen von Tankschiffen auf hoher See, Diss. Münster 1969.
- Ohne Verf.: Increase in Oil Pollution Limit, P&I International 2000, 47.
- Ohne Verf.: Maritimes aus Brüssel, Schiff & Hafen, Heft 2/ 2001, S. 18.
- Ohne Verf.: Maritimes aus Brüssel, Schiff & Hafen, Heft 6/ 2001, S. 28.
- Ohne Verf.: US Oil Pollution Developments, P&I International 2001, 114.
- Özçayir, Z. Oya: Liability for Oil Pollution and Collisions, London Hong Kong 1998.
- Ders.: The "Erika" and its Aftermath, Int. M. L. 2000, 230-240.
- Palandt, Otto: Bürgerliches Gesetzbuch, 64. Auflage, München 2005.
- Papavizas, Constantine G./ Kiern, Lawrence I.: 1999-2000 U.S. Maritime Legislative Developments, JMLC 2001, 349-369.
- Pfennigstorf, Werner: „Amoco Cadiz“ vor Gericht – Zehn Jahre und kein Ende, VersR 1988, 1201-1207.
- Phillips, Robert O.: Charterer's Point of View, in: Liability for Damage to the Maritime Environment, Hrsg.: Colin M. de la Rue, S. 155-167, London u.a. 1993.
- Popp, A. H. E.: A North American Perspective on Liability and Compensation for Oil Pollution Caused by Ships, in: Liability for Damage to the Maritime Environment, Hrsg.: Colin M. de la Rue, S. 109-130, London u.a. 1993.
- Ders.: Överschmutzungsschäden im Licht der Gesetzgebung: Kanadas Erfahrungen der letzten 25 Jahre mit unilateralen und multilateralen Regelungen, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 84, 1. Rostocker Gespräche zum Seerecht, Aktuelle Probleme der Haftung für Schäden aus der Meeresverschmutzung, Hamburg 1994.
- Prosser, William L/ Keeton, W. Page: The Law of Torts, 5. Auflage, St. Paul, Minnesota 1984.

- Puttfarcken, Hans-Jürgen: Die Pallas: Seehandels- und haftungsrechtliche Frage, in : Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, Dokumentation der Rostocker Gespräche zum Seerecht 1996-1999, Hrsg.: Peter Ehlers, Wilfried Erbguth, S. 145-153, Baden-Baden 2000.
- Ders.: Seehandelsrecht, Heidelberg 1997.
- Rabe, Dieter: Seehandelsrecht, Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 4. Auflage, München 2000.
- Racquet, Bonnie E./ Romsdahl, Randall J.: Piercing the Corporate Veil Under the Oil Pollution Act of 1990, U.S.F. Mar. L. J. 5 (1992-93), 369-387.
- Rehbinder, Eckard: Ersatz ökologischer Schäden – Begriff, Anspruchsberechtigung und Umfang des Ersatzes unter Berücksichtigung rechtsvergleichender Erfahrungen, NuR 1988, 105-115.
- Reisert, Richard J.: The U.S. Oil Pollution Act of 1990: Accepting the Present – Preparing for the Future, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A, Heft 79, Hamburg 1991.
- Renger, Reinhard: Haftung und Entschädigung beim Seetransport gefährlicher Güter, in: 36. Deutscher Verkehrsgesichtstag 1998, Hrsg.: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, S. 281-288, Hamburg 1998.
- Ders.: Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden auf See, TranspR 1993, 132-135.
- Ders.: Recht und Praxis der Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden auf See, in: Großschäden – Complex Damages, Hrsg.: Harald Koch, Armin Willingmann, S. 151-176, 1. Auflage, Baden-Baden 1998.
- Ders.: Zur Haftung und Entschädigung bei Gefahrgut- und Ölverschmutzungsschäden auf See, in: Recht und Ökonomie der Versicherung, Festschrift für Egon Lorenz zum 60. Geburtstag, Hrsg.: Ulrich Hübner, Elmar Helten, Peter Albrecht, S. 433-448, Karlsruhe 1994.
- Rest, Alfred/ Leinemann, Ralf: Die Umweltkatastrophe vor Alaska – Wer bezahlt die Rechnung der „Exxon Valdez“, VersR 1989, 653-664.
- Rest, Alfred: An International Court for the Environment: The Role of the Permanent Court of Arbitration, Asia Pacific Journal of Environmental Law 4 (1999) 2, 107-124.
- Ders.: Neue Formen der Zusammenarbeit und Haftung im internationalen Umweltrecht, PHI 1994, 2-12.
- Rinio, Carsten: Die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden nach Tankerunfällen im internationalen System, NuR 1997, 22-26.
- Rodriguez, Antonio J./ Jaffe, Paul A.C.: The Oil Pollution Act of 1990, TMLJ 1990, 1-28.
- Sawyer, Stephen L.: Oil Spill Response: California's Perspective, U.S.F. Mar. L. J. 7 (1994-95), 59-65.
- Schaps, Georg/ Abraham, Hans Jürgen: Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht, Erster Teil, 4. Auflage, Berlin New York 1978.
- Schlechtriem, Peter: Schuldrecht Besonderer Teil, 6. Auflage, Tübingen 2003.
- Schlobach, Klaus: Das Präventionsprinzip im Recht des Schadensersatzes, Baden-Baden 2004, zugl. Diss. Augsburg 2003.
- Schmidt, Karsten: Durchgriffshaftung bei Ein-Schiffgesellschaften?, in: Durchgriffshaftung bei Ein-Schiffgesellschaften, eine Diskussionsveranstaltung aus deutscher und US-amerikanischer Sicht, Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 74, Hamburg 1990.
- Ders.: Handelsrecht, 5. Auflage, Köln u.a. 1999.
- Schminke, Patricia Simmons: The Oil Pollution Act of 1990: Has It Muddied the Waters of Liability Limitation?, U. Balt. J. Env'tl. L. 5 (1995), 173-192.

- Schmuck, Thomas: Der US-Oil Pollution Act, Neuwied u.a. 1996, zugl. Diss. Hamburg 1995.
- Schneider, Hartmut: Incoterms 1990, Auslegungsregeln für den internationalen Handelsverkehr in Neuauflage, RIW 1991, 91-96.
- Schroh, Klaus: Die „Erika“-Ölkatastrophe, HANSA 2000, 18-19.
- Seibt, Christoph H.: Zivilrechtlicher Ausgleich ökologischer Schäden, Tübingen 1994, zugl. Diss. Bielefeld 1994.
- Smelly, Hutson: OPA '90 Liability in the Aftermath of an Oil Spill, U.S.F. Mar. L. J. 12 (1999-2000), 1-44.
- Smith, J. T. II: Natural Resource Damages under CERCLA and OPA: Some Basics for Maritime Operators, TMJL 1993, 1-32.
- Smith, Stephen T.: An Analysis of the Oil Pollution Act 1990 and the Protocols on the Civil Liability for Oil Pollution Damage, *Houst. J. Int. L.*, 1991, 115-150.
- Stachow, Johann Christoph: Schweres Verschulden und Durchbrechung der beschränkten Haftung in modernen Transportrechtsabkommen, Hamburg 1998, zugl. Diss. Hamburg 1998.
- Staudinger, Julius von: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Band Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch, IPR Art. 38-42 EGBGB, Neubearbeitung Berlin 2001.
- Steiner, Gert H.: Schadensverhütung als Alternative zum Schadensersatz, Köln u.a. 1983.
- Swanson, Steven R.: OPA 90 + 10: The Oil Pollution Act of 1990 After Ten Years, *JMLC* 2001, 135-174.
- Talley, Wayne K./ Jin, Di/ Kite-Powell, Hauke: Post OPA-90 Vessel Oil Spill Differentials: Transfers Versus Vessel Accidents, *Maritime Policy and Management* 2004, 225-240.
- Taschner, Hans Claudius: Begrenzung der Gefährdungshaftung durch Haftungshöchstsummen?, in: Zum Deutschen und Internationalen Schuldrecht, Kolloquium aus Anlaß des 75. Geburtstages von Ernst von Caemmerer, S. 75-88, Tübingen 1983.
- Thomas, Rhidian: Review of Legal Developments: Compensation for Ship-source Oil Pollution Damage, *Int. M. L.* 2001, 348-351.
- Thüsing, Gregor: Was ist ein Riesengrabfrosch wert? – Anmerkungen zum Entwurf einer Richtlinie über Umwelthaftung betreffend die Vermeidung von Umweltschäden und die Sanierung der Umwelt KOM (2002) 17, *VersR* 2002, 927-934.
- Treves, Tullio: Private Maritime Litigation and the International Tribunal for the Law of the Sea, *RabelsZ* 63 (1999), 350-360.
- Ders.: The Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea, in: *The International Tribunal for the Law of the Sea: Law and Practice*, Hrsg.: P. Chandrasekhara Rao, Rahmatullah Khan, S. 111-131, Den Haag London Boston 2001.
- Trotz, Norbert: Die Revision der Konventionen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden aus der Ölverschmutzung des Meeres und über die Errichtung eines Entschädigungsfonds, Potsdam-Babelsberg 1987.
- Tsimplis, Michael N.: The Bunker Convention 2001: Completing and Harmonizing the Liability Regime for Oil Pollution from Ships?, *Lloyd's MCLQ* 2005, 83-100.
- Vanheule, Bernard: Oil Pollution: The International Liability and Compensation Regime, *ETL* 2003, 547-576.
- Wagner, Thomas J.: Recoverable Damages Under the Oil Pollution Act of 1990, *U.S.F. Mar. L. J.* 5 (1992-93), 283-301.
- Ders.: The Oil Pollution Act of 1990: An Analysis, *JMLC* 1990, 569-587.
- Watt, Edward: Oil Pollution and Pure Economic Loss Decided, *Landcatch v. Braer Corporation*, *Lloyd's MCLQ* (2000) 128, 16-21.

- Wetterstein, Peter: A Proprietary or Possessory Interest: A *Conditio Sine Qua Non* for Claiming Damages for Environmental Impairment?, in: *Harm to the Environment: The Right to Compensation and the Assessment of Damages*, Hrsg.: Peter Wetterstein, Oxford 1997.
- Ders.: Carriage of Hazardous Cargoes by Sea – The HNS Convention, *Georgia Journal of International and Comparative Law* 26 (1997), 595-614.
- Ders.: Environmental Impairment Liability in Admiralty, A Note on Compensable Damage under U.S. Law, Åbo 1992.
- Ders.: Oil Pollution and Pure Economic Losses, *ADMO* 14 (1996), 37-52.
- Ders.: P&I and Environmental Damage, in: *P&I Insurance, The seventh Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law*, Hässelsby Colloquium, May, 27-28, 1993, Göteborg 1995 S. 115-139.
- Ders.: Trends in Maritime Environmental Impairment Liability, *Lloyd's MCLQ* 1994, 230-247.
- Wilde, Ingrid de: Die HNS Konvention – kann das System optimiert werden?, *TranspR* 1995, 278-283.
- Wilkens, Joachim: Rechtsregeln zur Vermeidung von Tankerunfällen, zur Schadenseindämmung und zur Schadensregulierung, Köln u.a. 1994, zugl. Diss. Göttingen 1994.
- Wilkinson, Cynthia M./ Pittman, L./ Dye, Rebecca F.: Slick Work: An Analysis of the Oil Pollution Act of 1990, *J. Energy Nat. Resources & Envtl. L.* 12 (1992), 181-236.
- Will, Michael R./ Marticke, Hans-Ulrich: Verantwortlichkeit für ökologische Schäden, Teil I: Rechtsvergleichung, Saarbrücken 1992.
- Dies.: Verantwortlichkeit für ökologische Schäden, Teil II: Länderberichte und Fallstudien, Saarbrücken 1992.
- Willingmann, Armin: Bewältigung von Großschäden: ein interdisziplinäres Problem, *NJ* 1997, 530.
- Wiseman, R. M.: Transaction Chains in North Sea Oil Cargoes, *J. Energy Nat. Resources L.* 2 (1984), 134-145.
- Wolff, Sabine: Der ökologische Schaden aus kontinentaler und maritimer Sicht, Diss. Köln 1997.
- Wolfrum, Rüdiger/ Langenfeld, Christine: Umweltschutz durch internationales Haftungsrecht, Hrsg.: Umweltbundesamt, Berlin 1999.
- Wolfrum, Rüdiger: Der Internationale Seegerichtshof, *WM* 2000, 810.
- Ders.: Recht der Flagge und „Billige Flaggen“, Neuere Entwicklungen im Völkerrecht, in: Drobnič/ Basedow/ Wolfrum, *Recht der Flagge und „Billige Flaggen“ – Neuere Entwicklungen im Internationalen Privatrecht und Völkerrecht*, Heidelberg 1990, S. 121-147.
- Ders.: The Legislative History of Articles 20 and 21 of the Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea, *RabelsZ* 63 (1999), 342-349.
- Wu, Chao: Liability and Compensation for Bunkers Pollution, *JMLC* 2002, 553-567.
- Dies.: Perspectives on an Balanced Pollution Liability Law, in: *Lloyd's Shipping and Nautical Yearbook 2000, Millennium Edition*, S. 57-66, London Hong Kong 1999.
- Dies.: Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, London The Hague Boston 1996.
- Wyatt, Marva Jo: Financing the Clean-Up: Cargo Owner Liability for Vessel Spills, *U.S.F. Mar. L. J.* 7 (1994-95), 353-378.
- Dies.: Navigating the Limits of State Spill Regulations: How Far Can They Go?, *U.S.F. Mar. L. J.* 8 (1995-96), 1-27.
- Zimmermann, Jaclyn A.: Inadequacies of the Oil Pollution Act of 1990: Why the United States Should Adopt the Convention on Civil Liability, *Fordham Int. L. J.* 23 (2000), 1499-1539.

About the International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg

The International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg was established by the Max Planck Society for the Advancement of Science, in co-operation with the Max Planck Institute for Foreign Private Law and Private International Law (Hamburg), the Max Planck Institute for Comparative Foreign Public Law and International Law (Heidelberg), the Max Planck Institute for Meteorology (Hamburg) and the University of Hamburg. The School's research is focused on the legal, economic, and geophysical aspects of the use, protection, and organization of the oceans. Its researchers work in the fields of law, economics, and natural sciences. The School provides extensive research capacities as well as its own teaching curriculum. Currently, the School has 12 Directors who determine the general work of the School, act as supervisors for dissertations, elect applicants for the School's PhD-grants, and are the editors of this book series:

Prof. Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow is Director of the Max Planck Institute for Foreign Private Law and Private International Law; *Prof. Dr. Peter Ehlers* is the Director of the German Federal Maritime and Hydrographic Agency; *Prof. Dr. Dr. h.c. Hartmut Graßl* is Director of the Max Planck Institute for Meteorology; *Prof. Dr. Hans-Joachim Koch* is Managing Director of the Seminar of Environmental Law of the Faculty of Law at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Rainer Lagoni* is Managing Director of the Institute of Maritime Law and the Law of the Sea at the University of Hamburg; *PD Dr. Gerhard Lammel* is Senior Scientist at the Max Planck Institute for Meteorology; *Prof. Dr. Ulrich Magnus* is Managing Director of the Seminar of Foreign Law and Private International Law at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Peter Mankowski* is Director of the Seminar of Foreign and Private International Law at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Marian Paschke* is Director of the Institute of Maritime Law and the Law of the Sea at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Jürgen Sündermann* is Director at the Center for Marine and Climate Research at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Richard Tol* is Director of the Research Unit Sustainability and Global Change at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Dr. h.c. Rüdiger Wolfrum* is Director at the Max Planck Institute for Comparative Foreign Public Law and International Law and a judge at the International Tribunal for the Law of the Sea.

At present, *Prof. Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow* and *Prof. Dr. Ulrich Magnus* serve as speakers of the International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg.