

Meeresumweltrecht unter Berücksichtigung der Präventions- und Haftungsnormen

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der Juristischen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität Tübingen

vorgelegt von

Catalin Danut Moraru

aus Constanta/Rumänien

2010

Dekan: Prof. Dr. Hermann Reichold

1. Berichterstatter: Prof. Dr. Gottfried Schiemann

2. Berichterstatter Prof. Dr. Dr. h.c. Wolfgang Graf Vitzthum

Tag der mündlichen Prüfung: 16. Februar 2009

Einleitung	1
1. Seeschifffahrt auf dem Weg zur Modernisierung	2
1.1 Wirtschaftliche und technische Bedingungen der letzten 50 Jahren.....	2
1.2 Die Problematik der „flag of convenience“.....	5
1.3 Die Erforderlichkeit einer internationalen Schifffahrtspolitik.....	5
1.4 Neue Aufgabe der Schiffsicherheit und des Seeumweltschutzes.....	7
1.4.1 Neue Aufgabe der Schiffsicherheit.....	7
1.4.2 Maßnahmen zum Meeresumweltschutz.....	8
2. Schifffahrt eine Quelle der Umweltverschmutzung	11
2.1 Die Sphäre der Seeumweltverschmutzung – völkerrechtliche Bereiche des Meeres.....	13
2.1.1 Innere Gewässer/“national waters“.....	13
2.1.2 Küstenmeer.....	14
2.1.3 Anschlußzone.....	17
2.1.4 Ausschließliche Wirtschaftszone.....	17
2.1.5 Der Festlandsockel/„continental shelf“.....	19
2.1.6 Hohe See - Rechtszuständigkeit auf hoher See.....	21
2.1.7 Völkerrechtliche Maßnahmen gegen Meeresverschmutzung.....	24
3. IMO-Organisation	27
3.1 Kurze Darstellung der IMO Organisation.....	27
3.1.1 Entstehung der IMO.....	29
3.2 Die Organe der IMO.....	30
3.2.1 Vollversammlung.....	30
3.2.2 Der Rat.....	31
3.2.3 Der Schiffssicherheitsausschuss.....	34
3.2.4 Der Meeresumweltschutzausschuss.....	35
3.2.5 Rechtsausschuss.....	36
3.3 IMO-Vorschriften – Verabschiedungsverfahren, Anpassungsnotwendigkeiten.....	37
3.3.1 Die Entwicklung des Annahmeverfahrens.....	38
3.3.2 Anpassungsnotwendigkeiten.....	39
3.3.3 Abänderung einer Konvention und ihres Verfahrens.....	40
3.3.3.1 Vom „contacting out“ zur „tacit acceptance“.....	41
3.3.3.1.1 Das opting out / contacting out Verfahren.....	41
3.3.3.1.2 Das Verfahren „tacit acceptance“.....	42
3.3.4 Codes als „binding or non binding agreements“.....	45
3.3.4.1 Soft law als bindendes oder nicht bindendes Rechtsinstrument.....	46
3.3.4.2 Vorteile des soft law.....	47
3.3.4.3 Bindungswirkung des soft law - ein Disput in der Völkerrechtsliteratur.....	49
3.3.5 Der IMO-Code.....	54
3.3.5.1 Methoden zur Umsetzung der Codes in der Praxis.....	56
3.4 Sicherheitsmaßnahmen im Bereich des Meeresumweltschutzes auf europäischer Ebene.....	57
3.4.1 Die letzten Unfallereignisse – Entscheidende Elemente des Umweltbewusst- seins im Rahmen der EU.....	58

4. Erhöhung der Schiffssicherheit durch ISPS-Code	61
4.1. Piraterie und Terrorismus im Fokus des ISPS-Codes.....	61
4.1.1 Terrorismus.....	61
4.1.2 Die Piraterie, eine nicht zu vernachlässigende Schifffahrtsgefähr- dungsquelle.....	66
4.1.3 Interdependenz zwischen Terrorismus und Piraterie?.....	67
4.2 Genese des Codes und sein Reglementierungsgebiet.....	68
4.3 Die Präventivfunktion des ISPS-Codes – Kampf gegen die Bedrohung durch externe Gefahren.....	71
4.4 Instrumente des ISPS-Codes zur Prävention von externen Gefahren.....	71
4.4.1 Risikobewertung der externen Gefahren.....	71
4.4.2 Declaration of Security / Erklärung zur Risikobewertung.....	72
4.4.3 Die Zuständigkeit der auf dem Schiff und an Land für Sicherheit verantwortlichen Person.....	73
4.4.3.1 Die Zuständigkeit der auf dem Schiff für Sicherheit verantwortlichen Person.....	73
4.4.3.2 Die Zuständigkeit der an Land sicherheitsbefugten Person.....	74
4.4.4 Ship Security Assessment / Risikoevaluation des Schiffes.....	75
4.4.5 Ship Security Plan / Schiffsplan zur Gefahrenabwehr.....	76
4.4.6 Verbindliche technische Maßnahmen zur Gefahrenabwehr.....	78
4.4.6.1 Das Security-Alarmsystem und die Verpflichtung eines Schiffes zu dessen Implementierung.....	79
4.4.6.2 Automatisches Kennzeichnungssystem / Automatic Identification System.....	80
4.4.7 Ship's Identification Number / IMO Schiffskennnummer.....	81
4.4.8 Continous Synopsis Record.....	81
4.5 Immanente Kosten bei der Implementierung der ISPS-Vorschriften.....	82
4.6 Kommerzielle und rechtliche Konsequenzen des ISPS-Code.....	84
 5. Internationales Privatrecht und Umwelthaftung	 87
5.1 Völkerrechtliche Abkommen zur Regelung der gerichtlichen Zuständigkeit bei der grenzüberschreitenden Umweltverschmutzung.....	90
5.2 Umwelthaftungsrecht und das europäische Recht.....	92
5.3 Entwicklung der Europäischen Umwelthaftungsnormen.....	94
5.4 Gerichtliche Zuständigkeit nach EuGVVO/EuGVÜ/LugÜ.....	100
5.4.1 Allgemeiner Gerichtsstand - Art. 2 Abs. 1 EuGVVO/EuGVÜ/LugÜ.....	100
5.4.2 Ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte gemäß Art. 22 Nr. 1 EuGVVO und Art. 16 Nr. 1 Lit. a) EuGVÜ/LugÜ.....	102
5.4.3 Gerichtsstand für Deliktsansprüche i.S.v. Art. 5 Nr. 3 EuGVVO/EuGVÜ/ LugÜ.....	103
5.5 Rom II - Ein Vorschlag der EU Kommission zur Harmonisierung der heterogenen nationalen europäischen Kollisionsnormen.....	104
5.5.1 Ziele und die Verwirklichung des Verordnungsvorschlags des europäischen Parlaments und des Rates - „Rom II“.....	106
5.5.2 Allgemeine Anwendungsgebiete des Rom II Verordnungsvorschlags.....	108
5.5.3 Anwendung des Verordnungsvorschlags gegenüber Drittstaaten.....	109
5.5.4 Das anwendbare Recht bei Umweltschädigung – Rom II Verordnungsentwurf.....	110

5.6 Völkerrechtliche Verpflichtungen der Staaten - haftungsauslösende Gründe für Staatenverantwortlichkeit.....	112
5.6.1 Ausschlussgründe der Staatenverantwortlichkeit.....	114
5.6.2 Rechtsfolge einer Schadensverursachung im Völkerrecht.....	115
6. Internationale Haftungsstrukturen bei Meeresumweltverschmutzung durch Öl.....	117
6.1 Das Ölhaftungsübereinkommen (ÖIHÜ).....	121
6.1.1 Geltungsbereich des Ölhaftungsübereinkommen (ÖIHÜ).....	121
6.1.2 Haftungsstruktur und Haftungsumfang des ÖIHÜ.....	122
6.1.3 Gefährdungshaftung und die Haftung für Ölverschmutzung im Seerecht.....	123
6.1.4 Erstattungsfähige Schäden nach ÖIHÜ.....	126
6.1.4.1 Schadensverhütung und Bergung - ersatzfähige Kosten	129
6.1.4.2 Ersatzfähige Vermögensschäden.....	130
6.1.4.3 Kompensationsfähiger ökologischer Schaden.....	131
6.1.5 Versicherungsnachweis i. S. d. ÖIHÜ von 1992.....	135
6.2 Ölfondsübereinkommen von 1992.....	136
6.2.1 Leistungsvoraussetzungen des Ölfondsübereinkommens.....	137
6.2.2 Der Kreis der Anspruchsteller in Sinne des ÖIFÜ.....	138
6.2.3 Entschädigungshöhe und Finanzierung des ÖIFÜ.....	138
6.3 Geltendmachung des Anspruchs i. S. v. ÖIHÜ und ÖIFÜ	139
6.4 Das Zusatzfondsübereinkommen von 2003.....	140
6.4.1 Kurze Darstellung der Art des Schadensausgleichs nach dem Zusatzabkommen.....	141
6.5 Das Bunkeröl-Übereinkommen.....	144
6.5.1 ÖIHÜ 1992 – BunkerölÜ als konkurrierende Normen?.....	145
6.5.2 Anwendungsgebiet des Bunkeröl-Übereinkommen (BunkerölÜ).....	146
6.5.3 Haftungsgestaltung des BunkerölÜ.....	148
6.5.4 Haftungsausschluss und Haftungsminderung nach BunkerölÜ.....	149
6.5.5 Schadensersatzanspruch - Ausschlussfristen und Gerichtbarkeit nach dem BunkerölÜ.....	152
7. Internationale Haftungsstrukturen bei Meeresumweltverschmutzung durch Beförderung andere Substanzen als Öl.....	153
7.1 Die Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter – HNS-Übereinkommen.....	153
7.1.1 Gegenständliche und räumliche Anwendung der HNS-Konvention.....	155
7.1.1.1 Die HNS-Substanzen/Gefährliche und schädliche Substanzen.....	156
7.1.1.2 Räumliches Anwendungsgebiet des HNS-Abkommen.....	157
7.1.2 Die Haftung gemäß Kapitel II HNS-Abkommen.....	158
7.1.2.1 Haftungsbegrenzung.....	161
7.2 Der Internationale Fonds für gefährliche und schädliche Stoffe / HNS-Fonds.....	162
7.2.1 Der Entschädigungsanspruch gegen Gefahrgutfonds i.S.v. Kapitel III HNS-Abkommen.....	163
7.2.2 Beiträge zum HNS-Fonds und deren Erfüllung.....	165
7.2.3 Zusammenfassungen der Verpflichtungen der Vertragsparteien nach dem HNS-Abkommen	167
7.3 Die Haftung des Inhabers einer Kernanlage und die Haftung bei Beförderung von Kernstoffen auf dem Meereswege.....	169
7.3.1 Das Pariser Übereinkommen.....	170

7.3.2 Zusatzübereinkommen zum Pariser Übereinkommen - Brüsseler Zusatzübereinkommen.....	175
7.3.3 Das Wiener Übereinkommen über die Haftung für Nuklearschäden.....	176
7.3.4 Besondere Haftungsregelungen auf dem Gebiet des Atom- und Seerechts.....	180
7.3.4.1 Das Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen / BrüsselRSchÜbk	180
7.3.4.2 Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterialien	184
8. Haftungsrecht ein Beitrag gegen die Meeresumweltverschmutzung.....	186
8.1 Funktionen der Haftungsregelungen.....	186
8.2 Verschuldens- und Gefährdungshaftung.....	188
8.2.1 Verschuldenshaftung.....	188
8.2.2 Gefährdungshaftung.....	189
8.2.2.1 Spezifische Probleme der Gefährdungshaftung im Seetransportrecht.....	192
8.3 Aufgaben des Haftungsrechts.....	194
8.4 Haftungsrecht aus der ökonomischen Sicht.....	198
8.4.1 Haftung als Einflusselement auf die Internalisierung externen Effekte.....	202
8.4.1.1 Kausalitätsbestimmung.....	203
8.4.1.2 Fehlende Individualisierungsfähigkeit der Schäden und fehlendes Interesse des Geschädigten.....	204
8.4.1.3 Haftungsbegrenzung.....	207
8.4.1.4 Monetarisierung.....	208
9 Taugliche ökonomische Mittel zur Förderung der Präventionsmaßnahmen im Seeschiffahrtbereich.....	209
9.1 Direkte ökonomische Anreizwirkung.....	210
9.2 Indirekte ökonomische Anreizwirkung.....	212
9.2.1 Indirekte Anreizwirkung durch unternehmerische Tätigkeiten.....	212
9.2.2 Indirekte Anreizwirkung durch Versicherungsgesellschaften.....	214
9.2.3 Anreizwirkung durch Kreditinstitute und staatliche Hilfe.....	215
Literaturverzeichnis.....	217

Einleitung

Die Seeschifffahrt sowie die mit ihr einhergehenden Risiken und Gefahren waren Jahrhunderte lang durch einen statischen technischen Zustand gekennzeichnet.

Die ehemaligen Gefahrenquellen wie zum Beispiel „Stärke des Windes“ und „Richtung des Windes“ sind mit der technischen Entwicklung des 19. Jahrhunderts und durch die wirtschaftlichen und politischen Veränderungen erheblich erweitert bzw. verändert. Die Ursachen für Fährschiffs- und Tankerunfälle, die wir heutzutage immer wieder vor Augen geführt bekommen, sind nicht nur Wetterbedingungen und Piraterie, wie im Mittelalter, sondern technische und organisatorische Fehler des „human factors“.

Die Risiken, die sich aktuell im Bereich der Seeschifffahrt ständig ändern, betreffen nicht nur das Schiff und die Ladung, sondern sie beeinträchtigen auch die Umwelt. Der Umweltschutz und insbesondere die Meeresverschmutzung bilden den Gegenstand der Diskussionen verschiedener Organisationen, die im Bereich der Seeschifffahrt die Notwendigkeit der Verringerung der Gefahren erkannten. Das Ziel Seefahrt sicher zu betreiben und dabei Mensch und Umwelt vor Schaden und Risiken zu schützen, ergibt sich aus jahrelangen Bemühungen und Versuchen, die aber erst nach dem zweiten Weltkrieg systematisch im Rahmen verschiedener „Codes“ der Qualitätssicherung zusammengefasst wurden.

Die Qualitätssicherung, als eine Ingenieurwissenschaft der letzten Jahre, hat eine wichtige Aufgabe zu erfüllen, vorzugsweise für den maritimen Bereich, also Werften, Reedereien und Zulieferbetrieben Qualitätssicherungssysteme anzubieten und sie einzuführen respektive zu überwachen.

In diesem Sinn kommt der Qualitätssicherung und dem Qualitätsmanagement die Rolle eines Katalysators zu, dass die Produkte und Dienstleistungen verbessert und verbilligt werden können. Das bewirkt eine Erhaltung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft.

In Übereinstimmung mit der Globalisierungstendenz am Ende des 20. Jahrhunderts, wo der maritime Sektor der Wirtschaft eine wichtige Rolle spielt, versucht das Qualitätsmanagement eine internationale

Standardisierung u.a. der Arbeitsbedingungen und der Personalqualifizierung durchzusetzen, um den Mensch und die Umwelt zu schützen.

Die vorliegende Arbeit will nach Möglichkeit ein vollständiges Bild der Qualitätsmanagementauswirkung auf der Ebene des Seeverkehrsrechts und des Haftungsrechts zeigen.

1. Seeschifffahrt auf dem Weg zur Modernisierung

1.1 Wirtschaftliche und technische Bedingungen der letzten 50 Jahren

Die weltwirtschaftliche Intensivierung des Güteraustausches in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts und der zunehmende Rohstoffbedarf der Industrieländer, der von einer Kostendegression Anstöße erhielt, hatte als Konsequenz auf der einen Seite das Aufkommen der Bulkcarrier, und auf der anderen Seite die räumliche Ausweitung des Schiffes. Charakteristisch für die Industrieländer ist, dass sie bis heute auf ein überdurchschnittliches Maß der Einfuhr über See angewiesen sind.

Die geographischen Verschiebungen veränderten das regionale Bild der Weltwirtschaft von einer bizenrischen zunächst zur trizenrischen, später zu einer beginnenden multizenrischen Wirtschaft. Für den Seeverkehr war dies nicht allein mit einer starken Zunahme der Rohstoffeinfuhren nach Ostasien, sondern auch einem raschen Anstieg des wechselseitigen Industriegütertransports mit anderen Industrieländern verbunden. Inzwischen haben sich verschiedene kleinere industrielle Kerngebiete auf anderen Kontinenten gebildet.

Der schwächste Teil der Wirtschafts- und Verkehrsgeographie ist Afrika geblieben. Neue Seeverkehrsströme entwickelten sich auch auf der Grundlage eines intensiveren Außenhandels der früheren Ostblockländer, die über zwei Jahrzehnte lang vor allem mehr oder minder regelmäßig, wenn auch mengenmäßig schwankend Getreide- und Futtermittel einfuhrten. Diese wurden seit dem Beginn der siebziger Jahre zu wichtigen Stützen der Trockenladungsmärkte¹.

Dementsprechend hat auch die Zahl der leistungsfähigen Seehäfen schnell

¹ Böhme H, Weltseeverkehr, Die Weltwirtschaft, S. 196-230

zugenommen. Die Verkürzung der Hafenliegezeiten hat einem weiteren Beitrag zur Senkung der Schiffkosten geleistet.

In der Linienschifffahrt waren vor allem die fünfziger Jahre vom Problem der „port congestion“ geprägt, die den Schiffsumlauf angesichts steigender Ladungsmengen oft lange verzögerten². Hier hat die Einführung des Containers, verbunden mit dem Bau neuer Häfen, entscheidend zur Lösung beigetragen.

In der Schifffahrt und Schiffbauentwicklung kommt der technologischen Entwicklung eine bestimmende Rolle zu. Sie hat den sichtbarsten Ausdruck einerseits in der Schiffsgrößensteigerung, andererseits in der Veränderung der Lade- und Löschtechnik mit ihren Folgen für die Schiffskonstruktion gefunden.

Die progressive Schiffsgrößensteigerung, die in engem Zusammenhang mit den politischen³ und wirtschaftlichen Faktoren⁴ steht, tritt am deutlichsten in der Tankschiffbauindustrie zu Tage.

Ebenso bedeutsam waren maschinenbautechnische Fortschritte wie die außerordentliche Steigerung der Leistung der Dieselmotoren, die es erlaubt sehr große und schnelle Schiffe mit der günstigen Einschraub- – Lösung zu bauen und damit zur Senkung der Betriebskosten beigetragen hat. Infolgedessen ist der Turbinenantrieb, der zunächst wegen der geforderten Leistungen für sämtliche VLCC sowie für die großen und bedeutend schnelleren Containerschiffe allein in Betracht kam, weitgehend aufgegeben worden.

In den fünfziger Jahren wurden große Erwartungen an eine andere technische Revolution geknüpft. Es ging um Nutzung des Nuklearantriebs in der Seeschifffahrt, nachdem das erste Unterseeboot der U.S. –Navy diesen erfolgreich erprobt hatte. Als nichtmilitärische „Atomschiffe“ kamen im Jahr 1953 in der Sowjetunion der Eisbrecher „Lenin“, 1960 in den Vereinigten Staaten das NS „Savannah“ in Fahrt. Beide hatten allerdings keine

² Heck, H. – Unterentwickelte Seehäfen als Engpässe der Weltwirtschaft; Die Weltwirtschaft; S. 118-124

³ Schließung des Suez – Kanals 1956

⁴ der Wechsel der Mineralförderungscentren; Die Fertigstellung der Trans – Arabien Pipeline - 1950

Transportfunktion.

Im Jahre 1968 wurde in Deutschland das Schiff "Otto Hahn" fertig gestellt und in der Erzfahrt eingesetzt. Für seine Zurückziehung durch die Seeschiffahrtindustrie war die mangelnde Wirtschaftlichkeit und Sicherheit ausschlaggebend. Ausnahme ist der Nuklearantrieb für Eisbrecher, der sich für diesen speziellen Einsatz bewährt hat.

Die Anpassung der Schiffskonstruktion an die besonderen Anforderungen der Ladung hat zu einer Spezialisierung geführt, die in der Einführung neuer Schiffstypen und der damit ausgelösten Auffächerung der Flottenstruktur zu erkennen ist.

So wurde die Tankfahrt, die ursprünglich weitestgehend die Beförderung von Ölprodukten bezweckte, in Rohöltanker und Produktentanker aufgespalten.

Dazu kamen Chemikalientanker und Schiffe für den Transport von Flüssiggas. Die Entwicklung der Trockenladungsfahrt ist durch Einführung des Bulkcarriers im Jahr 1956 gekennzeichnet. Zwischen ihr und der Tankfahrt steht der „Combined carrier“ für den Transport trockener und flüssiger Ladung. Dieser war zunächst für den alternativen Transport von Eisenerz und/oder Rohöl in getrennten Laderäumen (Erz / Öl – Schiff) vorgesehen, wurde seit 1965 aber zu einem neuen Typ von Transportschiffen für Rohöl oder verschiedene trockene Ladungen in den gleichen Räumen.

Eine Anpassung an neue Transport- und Umschlagtechniken brachten das Containerschiff und das Roll on / Roll off Schiff, dieses auch in Gestalt des reinen Kfz Transporters. Hier bestehen enge Zusammenhänge zum Entstehen neuer Seebeförderungsmärkte, auf denen diese Spezialschiffe eingesetzt werden. Das Containerschiff ist zwar für die Linienschiffahrt bestimmt und hat dort das traditionelle Mehrdeckschiff weitgehend abgelöst, zugleich hat die Tatsache, dass ein zunehmender Teil der Containerschiffe im Besitz von Trampreedereien stand, aber für Vercharterung an Linienreedereien bestimmt war, zum Entstehen und schnellen Wachstum eines speziellen Marktes der Trockenladungsfahrt – des Containerschiff – Chartermarktes – geführt.

1.2 Die Problematik der „flag of convenience“

Eine andere weit reichende strukturelle Änderung der Welthandelsflotte in den Jahrzehnten seit dem zweiten Weltkrieg betrifft die Flaggenführung der Schiffe. Während zuvor weitgehende Übereinstimmung von Sitz der Reederei und Heimatland ihrer Schiffe bestand und sich die Welttonnage auf relativ wenige Länder verteilte, haben politische und ökonomische Bedingungen dies grundlegend geändert. Die Tendenz zum Betrieb der Schiffe unter anderer Flagge hatte zwar einige Vorläufer, begann im eigentlichen Sinn aber erst nach 1945 mit den Ländern Liberia, Panama, Costa Rica und Honduras, die dafür günstige Bedingungen aufwiesen. Das traf vor allem auf das Register Liberias zu, das zunächst eine Art extraterritoriales Zweitregister der Vereinigten Staaten war. Costa Rica und Honduras verloren bald einen Teil dieses Marktes; Liberia und Panama entwickelten sich dagegen rasch zu führenden Registerländern. Heute steht Panama an der Spitze der Flaggenverteilung, nachdem das lange führende Liberia diese Position in Folge politischer Änderungen im Land verlor.

Die traditionellen Schifffahrtsländer bemühen sich seit einigen Jahren, durch die Errichtung von Zweitregistern mit günstigen Bedingungen mehr Schiffe unter ihre Flaggen zu bringen; trotz gewisser Erfolge hat sich an dem seit der Vorkriegszeit grundlegend gewandelten Bild wenig geändert.

1.3 Die Erforderlichkeit einer internationalen Schifffahrtspolitik

Die zweite Hälfte des letzten Jahrhunderts war geprägt von einer Entwicklung der Internationalen Schifffahrtspolitik, die im engen Zusammenhang mit dem Aufkommen der Entwicklungsländer sowie mit dem Vordringen der sozialistischen Staaten stand. Die Literatur⁵ der Zeitperiode betrachtet als Seeschifffahrtsländer: „Traditionelle Schifffahrtsländer“, Vereinigte Staaten, Entwicklungsländer und Sozialistische Länder.

In Kooperation mit der UNCTAD wurde die „Freiheit der Meere“ zeitweilig in Richtung einer Protektionpolitik zugunsten der „Dritten Welt“ verschoben. Mit Hilfe einer Ladungsreservierung (50:50 oder 40:40:20) und

ähnlichen Maßnahmen sollte der Aufbau nationaler Handelsflotten in den Entwicklungsländern nachhaltig gefördert werden⁶.

Die Orientierung in Richtung einer „New International Order“ hat sich inzwischen als Fehlschlag erwiesen. Der Wandel der allgemeinen politischen Rahmenbedingungen auf der Welt hat zur Rückkehr zu früheren Grundlagen der Schifffahrt geführt, so dass die vierpolige schifffahrtpolitische Struktur aus gegenwärtiger Sicht eine begrenzte Periode war. Der Zerfall des sozialistischen Ostblocks trug ebenfalls wesentlich dazu bei.

Die sozialistischen Länder hatten den Ausbau ihrer Handelsflotten, der mit der politischen Wende endete, mit erheblichem Aufwand betrieben.

Die Schifffahrtspolitik der marktwirtschaftlichen Länder wurde durch den Liberalisierungskodex der OECD auf eine Fortführung der Politik des offenen Zugangs zu den Seeverkehrsmärkten nach dem traditionellen, in der Handelspolitik aber außergewöhnlichen Grundsatz der Inländerbehandlung, ausgerichtet⁷.

⁵ Böhme H. – Restraints on Competition in World Shipping. Thames Essays, S. 33 ff.

⁶ Bereits die erste Welthandelskonferenz im Jahr 1964 beschloss einen „Verhaltenskodex“ für die Linienschifffahrt, der unter anderen eine gleichmäßige Beteiligung auf der Grundlage von Flaggenanteilen vorsah (50:50 Klausel, später im 40:40:20 abgewandelt, um den „cross trade“ durch Drittflaggen in gewissen Umfang zu erhalten). Der Kodex wurde 1974 verabschiedet, trat aber erst 1983 in Kraft. Er wurde aber durch die wirtschaftliche Entwicklung überholt – UNCTAD / United Nations Conference of Plenipotentiaries on Code of Conduct for Liner Conferences, Final Act and Annexes Genf 1964

⁷ OECD Kodex 1970, der 1961 und 1987 erneuert wurde; OECD 1987 – Maritime Transport / Paris 1986 S. 107 ff.

Die Gegensätze der Gesetzgebung⁸ zwischen den Vereinigten Staaten und den anderen Industrieländern kennzeichneten die Seeschifffahrtspolitik.

1.4 Neue Aufgabe der Schiffsicherheit und des Seeumweltschutzes

1.4.1 Neue Aufgabe der Schiffssicherheit

Das Ziel eines Sicherheitssystems ist es, Schäden zu vermeiden und/oder die entstandenen Schäden bei der Nutzung der Technik so klein wie möglich oder in Grenzen zu halten. Schiffssicherheit ist ein Teilbereich der Sicherheitswissenschaft, deren Profil wesentlich durch die Technikwissenschaften bestimmt wird, und setzt einen interdisziplinären Charakter voraus. Die Hauptbeiträge zur Sicherheit auf See, zur Erhaltung von Leben und Gesundheit von Personen sowie die Schadensverhütung bzw. Schadensbegrenzung bei Störung des Schiffsbetriebs, aber auch die Verhinderung möglicher vom Schiff ausgehender Gefährdungen der Umwelt, stehen immer in direktem Verhältnis zu Komponenten wie: sicherheitstechnische Einrichtung eines Schiffes, Qualifizierungsgrad der Besatzung und deren organisatorischen Führungsverhaltens.

⁸ Campbell, T. C. und T. S. Shin – Regulatory Reform, Ocean Shipping; The Shipping Act of 1984 / Transportation Quarterly, April 1987 Westport, S. 151-159 über US Shipping Act 1984 (PL 98- 237) und die erste Stufe einer gemeinsamen Schifffahrtspolitik der EG - Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft – Verordnung Nr. 954 / 79 vom 15 Mai 1979 über die Ratifikation des Übereinkommens der Vereinten Nationen über ein Verhätenskodex für Linienkonferenzen durch die Mitgliedstaaten oder über den Beitritt der Mitgliedstaaten zu dieser Übereinkommen, sowie Verordnung 4055 / 86 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern; Verordnung 4056 / 1986 des Rates über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf der Seeverkehr; Verordnung über unerlaubter Preisbildungspraktikern in der Seeschifffahrt; Verordnung Nr. 4058/1986 des Rates für ein Koordiniertes Vorgehen zum Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschifffahrt sämtlich von 22 Dezember 1986.

Um das Ziel zu erreichen, soll der potentielle Verursacher der Schäden bestimmte Maßnahmen zu ihrer Vermeidung treffen. Eine Möglichkeit der Schadensverhütung ist u. a. das Erkennen von instabilen Zuständen, um vorbeugende Maßnahmen einleiten zu können. Die Berechnung des technischen Seeverkehrsrisikos offenbart eine unscharfe Grenze zwischen „stabil“ und „instabil“, zwischen „gefährlich“ und „nicht gefährlich“.

Das hat zur Folge eine nicht rechtzeitige Gefahrabwehr durch prophylaktische Maßnahmen.

Die Risiken des Seetransports, die die Sicherheit der Reederei, Besatzung, Schiff, Ladung und – nicht zuletzt – der Umwelt beeinträchtigen können, verlangen von Seiten der Betreiber zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen, deren Nichterfüllung haftungsrechtliche Ansprüche entstehen lässt.

1.4.2 Maßnahmen zum Meeresumweltschutz

Ein Sicherheitssystem soll sich nicht nur auf Personen- sowie Sachschäden beschränken; immer mehr treten Umweltschäden in den Vordergrund. Bei diesen handelt es sich um zufallsbedingte Auswirkungen kleinerer oder größerer Unfälle, die mit dem unbeabsichtigten Verlust oder absichtlichen Ablassen von Bunkeröl oder Öl aus Tankerladungen u. a. verbunden sind⁹.

Die Anforderungen an einen wirksamen Umweltschutz werden in allen Bereichen der Wirtschaft angehoben. Hiervon sind sowohl die betriebs- als auch die ladungs- und unfallbedingten Beeinträchtigungen der Hydro- und Atmosphäre durch die Schiffe betroffen.

Ölhaltige Rückstände, Schiffsmüll, Schiffsabwasser, Luftschadstoffe und sonstige Schadstoffe (z. B. Antifoulingfarbe am Unterwasserschiff), aber auch flüssige und feste Ladungsrückstände belasten bei unsachgerechter Behandlung die Umwelt – Hydrosphäre und Atmosphäre.

Safety Management System hat als Ziel die Implementierung und die Erhöhung der Sicherheit des Seetransports bei Reedereien, Schiffsbesatzung, Ladung und Umwelt.

⁹ bsp. die Katastrophen „Amoco Cadiz“, 1978-Küste der Hafenstadt Brest; „Exon Valdez“, 1989-Küste Alaskas; „Aegean Sea“, 1992

Die Statistik¹⁰ zeigt, dass die meisten größeren Unfälle, die Verschmutzung durch Treibstoff, Rohöl, Chemikalien und andere gefährliche Güter verursacht haben, bei Kollisionen, Grundberührungen und Auseinanderbrechen von Schiffen bei rauer See auf Grund von Überalterung, registriert wurden.

Die Behebung der entstandenen Umweltschäden bedarf außerordentlicher Maßnahmen. Bestimmung und Bewertung der Umwelt, die beeinträchtigt wurde, Ermittlung der Inhaber von Rechten an der Umwelt, Wirkungen von Unfällen auf die Umwelt und ihre Zeiträume, grenzüberschreitende Umweltschäden sind nur einige Komponenten in einem schwierigen Schadensermittlungsvorgang.

Grundlegende internationale Vorschriften, Empfehlungen der nationalen, regionalen und internationalen Gremien haben zum Reglementierungsgegenstand, der dem maritimen Umweltschutz dienen soll, Entwurf, Bau, Ausrüstung, Instandhaltung sowie Schiffsbetrieb. Einige Beispiele aus der Katalogliste der vorgenannten völkerrechtlichen Sicherheitsvorkehrungen sind:

- Das Internationale Übereinkommen SOLAS, welches Bestimmungen des Internationalen Chemikalientankschiff-Codes (IBC) und des Internationalen Gastankschiff-Codes (IGC) als vorgeschriebene Anforderung enthält.
- Das Internationale Übereinkommen MARPOL (Marine Pollution)/1973, das zur Verhütung der Meeresumweltverschmutzung durch Schiffe verabschiedet wurde. Seine Bestimmungen beziehen sich vor allem auf unfallbedingte (unbeabsichtigte Schäden) und betriebsbedingte (absichtliche Schäden, die z. B. durch das Waschen des Tanks auf hoher See entstehen) Verschmutzungen der Seeumwelt. Zur Förderung des Umweltschutzes zielt dieses Übereinkommen auch darauf, Einhüllenöltankschiffe aus dem Verkehr zu ziehen und durch Doppelhüllenschiffe oder gleichwertige Konstruktionen zu ersetzen. Im MARPOL-Übereinkommen ist vorgesehen, dass die Kontrolle des

¹⁰ Täglicher Hafenbericht 14 Januar 1993, Alte Tonnage vergrößert die Sicherheitsrisiken, S. 1 f.

technischen Zustandes der älteren Öltankschiffe zukünftig verschärft wird.

- Der IMDG-Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen.
- Das COLREG-Übereinkommen befasst sich mit Internationalen Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf See.
- ILO Nr. 147 über Mindestanforderungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen auf Handelsschiffen.
- Das Internationalen-Übereinkommen STCW über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und die Organisation des Wachdienstes von Seeleuten¹¹.

Der ISM-Code unterstützt und unterstreicht die grundlegenden internationalen Rechtsvorschriften, um ein sicheres Schiff zu betreiben und die Folgen einer Umweltverschmutzung zu verhüten.

Abgesehen von den Schiffen – deren Risiken im Wesentlichen kalkulierbar sind – kommt den Häfen mit Bezug auf den Umweltschutz eine wichtige Rolle zu. Es wurde erkannt, dass sie durch eine Verbesserung ihrer Entsorgungsinfrastruktur – effiziente und kostengünstige Auffanganlagen – einen wichtigen Beitrag für die Zukunft im Sinne eines reibungslosen Welthandels über See leisten können.

Die Seeschiffbauindustrie trägt dem Umweltgedanken durch schiffbauliche Verbesserungen Rechnung. So entstand z. B. der Doppelhüllentanker, der durch OPA'90 (Oil Pollution Act /1990) für das Anfahren amerikanischer Häfen bereits durchgesetzt wurde. Entsprechende Vorschriften, deren Vorbild die EU-Rechtsvorschriften sind, wurden auch in Deutschland verabschiedet.

Regional, auf europäischer Ebene hat sich im Februar 1993 die EG-Kommission mit ihrem Prinzip – „Eine gemeinsame Politik der Sicherheit im Seeverkehr“ - zum Umweltschutz geäußert¹².

¹¹ Vogt, U. – Maßnahmen zur Sicherstellung eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verschmutzungsverhütung, Schiff & Hafen / Seewirtschaft Nr. 2 /1991, S. 66 ff.

¹² Holst, H. – Eine gemeinsame EG Politik für sichere Meere, Schiff & Hafen/Seewirtschaft, Nr. 6/1993, S. 8 f.

Hiernach kommt der EG eine wichtige Rolle bei der Einführung und Durchsetzung der vorwiegend von der IMO gesetzten Sicherheits- und Umweltschutzrechtsnormen zu. Die Kommission analysierte die Schiffsunfälle in den letzten Jahren und monierte, dass viele Flaggenstaaten nicht in der Lage seien, die Einhaltung der Normen sicherzustellen.

„Substandard-Schiffe“ sollen zukünftig durch besondere Maßnahmen aus dem internationalen Welthandel eliminiert werden, u.a. durch Einhaltung nichtobligatorischer internationaler Standards und durch günstigere Hafengebühren für moderne Schiffe, die umweltschädliche Güter auf See befördern. In die gleiche Richtung führt die Ermittlung von Gebieten mit höherer ökologischer Bedeutung, wo Verkehrsbeschränkungen durch ein Abkommen festgelegt werden. Die vorgenannten Rechtsmaßnahmen, die entweder auf regionaler oder internationaler Ebene zum Schutz der Umwelt eingeführt wurden, wurden aus dem Motiv eingerichtet, dass die intakte Seeumwelt als öffentliches Gut eine Lebensgrundlage darstellt.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass schiffbauliche Verbesserungen, verwaltungs- und organisatorische Verbesserungen, Bestrebungen bei der Bekämpfung weltweiter Öl- und Chemikalienunfälle oder sonstiger Verschmutzungen sowie die Beeinflussung der Verhaltensweisen der Verantwortungsträger in Richtung auf mehr Umweltsicherheit Maßnahmen darstellen, die geeignet sind, das bestehende Gefährdungspotential von Schiffen für die Umwelt zu reduzieren.

2. Schifffahrt eine Quelle der Umweltverschmutzung

Seit tausenden von Jahren nutzt die Menschheit das Meer.

Das Meer ist von besonderem Interesse für den Menschen, da es eine Quelle für seine Existenz darstellt. Es wird aufgrund seiner Eigenschaft als Nahrungsquelle und Beförderungsmöglichkeit in vielfältiger Weise mit zunehmender Intensität genutzt und dadurch belastet. Eine besondere Belastung, die vor allem in der Neuzeit hinzugekommen ist, stellt die Emission von Schadstoffen dar. Da nicht nur vom Schiffe diese Emission ausgeht, sondern auch vom Land, ist das Meer einer Vielzahl verschiedener Schadstoffe ausgesetzt. Industrielle und andere Schadstoffe finden einen

Platz im riesigen Abfalleimer Meer¹³.

Die Meeresumweltverschmutzung ist nicht nur eine Konsequenz der toxischen Abwässer der Anrainerstaaten des Meeres, sondern auch der benachbarten Staaten der Meeresanrainerstaaten.

Obwohl fast 75 % der Schadstoffe ins Meer durch Flüsse und Flut vom Land bedenkenlos eingeleitet werden, müssen die auf/in dem Meer ausgeübten Tätigkeiten gleichfalls als Verursacher der Meeresumweltverschmutzung angesehen werden.

Die Aktivitäten der Menschen im Meeresuntergrund (Ölförderung) zählen ebenso zu den Faktoren der Seeumweltverschmutzung. Solche Bohrungen nach Erdöl und Erdgas sowie der Transport von solchen Stoffen durch Pipelines stellen nur einige Beispiele dar, die zur Meeresverunreinigung beitragen¹⁴.

Die Meeresflora und –Fauna litten und leiden noch heute unter einer Vielfalt von Schiffsunfällen.

Besonders zu erwähnen ist hier der typische Fall, dass Tanker miteinander kollidieren und dabei die Meere und die Ozeane der Erde beeinträchtigen. Diese Schiffsunfälle stellen einen der größten Schadensverursacher der Meeresverschmutzung dar.

Seeverkehr spielt im Alltag der Menschen eine bedeutende Rolle. Seine nachhaltige Entwicklung zu fördern und gleichzeitig das Wirtschaftswachstum sowie die Bewegungsfreiheit der Waren nicht zu beeinträchtigen ist ein zentrales Thema des heutigen Wirtschaftslebens. Der Seeverkehr - neben anderen Verkehrsbereichen (Land-, Luftverkehr) – steht vor einer neuen Herausforderung, nämlich die wirtschaftliche Entwicklung sowie die daraus sich ergebende Zunahme des Verkehrs zu unterstützen, ohne aber eine Umweltbelastung zu verursachen.

Erst seit 25 Jahren wird dem Meeresumweltschutz auf nationaler und internationaler Ebene eine verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet. Vor dieser Zeit galten die Meere und Ozeane als unerschöpfliche Müllgräber der Staaten der Welt. Der Grundsatz der „Freiheit der Meere“ begründete die uneingeschränkte Meeresausbeutung.

¹³ UN Doc. A/Conf. 62/L. 41 vom 23.08.1979

¹⁴ z. B. IXTOC I Unfall im Golf von Mexico

2.1 Die Sphäre der Seeumweltverschmutzung – völkerrechtliche Bereiche des Meeres

Vor einer Untersuchung der Haftung für Umweltschäden muss man die völkerrechtlichen Bereiche des Meeres schildern, um die völkerrechtlichen Pflichten und Eingriffsrechte der Staaten zu begründen.

2.1.1 Innere Gewässer/“national waters“

Gemäß Art. 8 I SRÜ werden als Innere Gewässer die bezeichnet, die landwärts an der Basislinie des Küstenmeeres eines Staates liegen. In diesen inneren Gewässern üben die Staaten eine uneingeschränkte Hoheitsgewalt in der gleichen Art aus wie in anderen Gebiet ihres Territoriums. Diese Hoheitsgewalt dehnt sich auf den Luftraum, die inneren Gewässer, den Meeresboden und den Meeresuntergrund aus¹⁵. Da auch die Seehäfen Bestandteil der inneren Gewässer sind, verpflichtet sich der Küstenstaat, fremden Schiffen den Zugang zu seinen Häfen grundsätzlich nicht zu gewähren. Trotzdem kann man davon ausgehen, dass fremden Schiffen auf Grund der Ausdehnung des Prinzips der friedlichen Durchfahrt die Einfahrt erlaubt wird. Sie unterstehen hierbei jedoch dann der Hoheit des Küsten- und nicht des Flaggenstaates¹⁶. Die normale Basislinie („normal baseline“) verläuft nach Art. 5 SRÜ dort, wo die Linie des durchschnittlichen Ebbestandes liegt. Nach dem Artikel 5 SRÜ „... ist die normale Basislinie für die Messung der Breite des Küstenmeeres die Niedrigwasserlinie entlang der Küste...“

Art. 7 SRÜ trifft eine Sonderregelung für die Küstenlinien, die tiefe Einschnitte oder Einbuchtungen aufweisen, oder für die Fälle, in denen sich eine Inselkette entlang der Küste in deren unmittelbarer Nähe erstreckt¹⁷. Hier kann das Verfahren der geraden Basislinien („straight baselines“) angewendet werden, wobei geeignete, aus der Küstenlinie herausgehende Punkte miteinander verbunden werden.

¹⁵ Ipsen, Knut – Völkerrecht, 4. Auflage, S. 719

¹⁶ Churchill, R. R./Lowe, A. V. in: The Law of the Sea, 3. Auflage, S. 61 f.

¹⁷ Art. 7 SRÜ, BGBl 1994 II S. 1798

Auch Buchten können zu den inneren Gewässern zählen¹⁸, wenn die in Art. 10 SRÜ aufgezählten Voraussetzungen erfüllt sind. Buchten in diesem Sinne sind nur diejenigen, deren Küste zu einem einzigen Staat gehört.

Nach der Definition des Art. 10 II SRÜ sind Buchten deutlich erkennbare Einschnitte, deren Länge in einem solchen Verhältnis zur Breite ihrer Öffnung steht, dass sie vom Land umschlossene Gewässer enthalten und mehr als eine bloße Krümmung der Küste bilden. Die Fläche der Bucht muss mindestens so groß sein wie die eines Halbkreises, dessen Durchmesser die quer über die Öffnung des Einschnitts gezogene Linie ist. Um als inneres Gewässer qualifiziert zu werden, darf die Entfernung zwischen Niedrigwassermarken der natürlichen Öffnungspunkte nach Art. 10 IV SRÜ nicht größer als 24 Seemeilen sein.

Die Bestimmungen des Art. 10 VI SRÜ präzisieren die Ausnahme der „historischen Buchten“. Die Bucht ist zu betrachten als Bestandteil des Staatsgebietes, soweit der betreffende Staat beweisen kann, dass er seit jeher Autorität über diese Bucht ausgeübt hat, obwohl sie die Maximalbreite aus Art. 10 IV SRÜ überschreitet, und dass dies von anderen Staaten anerkannt wird¹⁹.

2.1.2 Küstenmeer

Traditionell wurde die See jenseits der maritimen Eigengewässer in zwei Bereiche, das Küstenmeer und die hohe See, eingeteilt. Daneben haben sich in der neueren Geschichte noch für zwei zur hohen See zählende Meeresteile Sonderrechte herausgebildet, für die wirtschaftliche Anschlußzone und das Meer über dem Kontinentalschelf.

Der Raum zwischen der Basislinie der Eigengewässer und der gedachten Begrenzung des hohen Meeres wird als Küstenmeer bezeichnet. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts fehlte eine zwingende Abgrenzung zur Hohen See. Aus diesem Grund erstreckte sich der Grundsatz der Freiheit der Meere auch auf die Küstengewässer. Die Interessen der Uferstaaten an der Nutzung des Küstenmeeres haben sich ständig erhöht. Diese Lage bewirkte eine

¹⁸ Seidl-Hohenfeldern, I. in: Völkerrecht, 5. Auflage, S. 182

¹⁹ Brown, E. D. in: The International Law of the Sea, Vol. I, Introductory Manual, S. 31

Ausdehnung der Souveränität der Uferstaaten zum Schutz der Küstenwasserordnung.

Denn zu dieser Zeit wurde die Sicherheitstheorie vertreten, die das Interesse des Staates an seiner Selbsterhaltung als Begründung für seine Rechte anführte²⁰.

Aus diesem Gedanken entwickelte sich die Servitutentheorie, gemäß der der Uferstaat ein Nutzungsrecht an den Küstengewässern hatte²¹. Sie sah auch das Küstenmeer als Teil des offenen Meeres an, es wurden aber dem Uferstaat einige Servituten eingeräumt.

Nach der Eigentumstheorie sind die Küstengewässer dogmatisch als privatrechtliches Eigentum des Uferstaates zu betrachten²².

Im internationalen Recht setzte sich jedoch die Theorie durch, dass die Küstengewässer nicht als privatrechtliches Eigentum definiert werden können.

An die Stelle der Eigentumstheorie trat die Souveränitätstheorie als anerkannte Theorie des Völkerrechts, die an dem Zivilrecht orientiert ist (Parallele zu der Grenze des Eigentümers § 903, Satz 1 BGB). Nach ihr wird die Souveränität des Uferstaats den Interessen anderer völkerrechtlicher Rechtssubjekte untergeordnet, so dass Souveränität faktisch nicht mehr gegeben ist²³.

Gemäß Art. 1 und Art. 2 der Genfer Seerecht Konferenz von 1958 erstreckte sich die Souveränität des Uferstaates nicht nur auf das Küstenmeer sondern wurde auf den Luftraum und auf den Meeresgrund und -untergrund erweitert. Es wurde auch fremden Schiffen des Küstenstaates das Recht „innocent passage“ – friedlicher Passage - zur Durchfahrt der Küstengewässer

²⁰ Coenen Hanns Wolf – Das Küstenmeer im Frieden, Frankfurter Abhandlungen zum modernen Völkerrecht, Heft 38, S. 18 ff.

²¹ Coenen, Hanns Wolf – Das Küstenmeer im Frieden, Frankfurter Abhandlungen zum modernen Völkerrecht, Heft 38, S. 20

²² Coenen, Hanns Wolf – Das Küstenmeer im Frieden, Frankfurter Abhandlungen zum modernen Völkerrecht, Heft 38, S. 23

²³ Coenen, Hanns Wolf – Das Küstenmeer im Frieden, Frankfurter Abhandlungen zum modernen Völkerrecht, Heft 38, S. 24

garantiert, soweit Frieden, Ordnung oder Sicherheit dieser Zone nicht beeinträchtigt werden²⁴.

Bei einem Verstoß gegen die obenerwähnten Werte (Frieden, Sicherheit, Ordnung des Küstengewässer eines Staates) ist der beeinträchtigte Staat, gemäß dem Prinzip seiner Souveränität, berechtigt, Maßnahmen gegen die fremden Schiffe einzuleiten sowie erforderliche Normen zu erlassen.

Bei der Einfahrt eines Schiffes in das Küstenmeer eines anderen Staates besteht ein Zuständigkeitskonflikt zwischen der Jurisdiktion des Küstenstaates und der Jurisdiktion des Flaggenstaates.

Dieser Konflikt besteht nur in Bezug auf Handelsschiffe und nicht in Bezug auf Kriegsschiffe, die eine Immunität vor der Jurisdiktion des Küstenstaates genießen²⁵.

Strafgerichtsmaßnahmen des Küstenstaates wurden in Bezug auf fremde durchfahrende Schiffe insofern eingeschränkt, als der Küstenstaat grundsätzlich an Bord eines fremdes Schiffes keine Maßnahme, z. B. bezüglich einer vor Einfahrt des Schiffes entstandene Straftat, ergreifen darf, oder wenn sich diese Straftat an Bord des Schiffes während der Durchfahrt ereignete, es sei denn, die Straftatsfolgen dehnen sich in irgendeiner Weise auf den Küstenstaat aus²⁶.

In Bezug auf die Eingriffsmöglichkeit eines Küstenstaates, die Zivilgerichtsbarkeit betreffend, schreibt Art. 28 II SRÜ vor, dass Vollstreckungs- und Sicherungsmaßnahmen von dem Küstenstaat gegen ein fremdes Schiff vorgenommen werden können, wenn sich Verstöße gegen Verbindlichkeiten oder Haftungsbestimmungen während der Durchfahrt dieses Schiffes durch das Küstenmeer des Staates ereignet hat.

²⁴ Art. 14 der Genfer Konvention 1958

²⁵ Brownline, Jan – Principles of Public International Law, 5. Auflage, Rdn. 314 b

²⁶ Ipsen, Knut – Völkerrecht, 4. Auflage, S. 728

2.1.3 Anschlußzone

Die Anschlußzone kann nach heutigem Recht weder der hohen See noch dem Küstenmeer eindeutig zugeordnet werden.

Über das Gebiet des Küstenmeeres hinaus haben die Staaten traditionell für sich in Anspruch genommen, bestimmte Hoheitsrechte auszuüben, um eine Verletzung oder eine Beeinträchtigung nationaler Interessen schon im Vorfeld abzuwehren. Diese Praxis hat zu einer gewohnheitsrechtlichen und vertraglichen Anerkennung der sogenannten Anschlußzone – „contiguous zone“ - geführt.

Nach Art. 33 II SRÜ darf die Anschlußzone geographisch maximal 24 s.m., von der Basislinie aus gemessen, betragen. In dem Fall, dass ein Staat seine Küstenmeeresbreite von 12 s.m. beansprucht, darf seine Anschlusszone ebenfalls nur noch 12 s.m. betragen.

Gemäß Art. 33 I SRÜ ist es dem Küstenstaat in diesem Meeresbereich erlaubt, Kontrolle auszuüben, um Verstöße gegen seine Finanz-, Zoll-, Einreise- oder Gesundheitsgesetze zu verhindern und/oder die entstandenden Verstöße zu sanktionieren.

2.1.4 Ausschließliche Wirtschaftszone

Bereits seit 1960 beanspruchten viele Staaten eine ausschließliche Fischereizone über das Gebiet des Küstenmeeres hinaus²⁷.

Der Internationale Gerichtshof entschied in seinem Fisheries Jurisdiction Case/1974 nach einer gewohnheitsrechtlichen Regel, die den Staaten das Recht zukommen lässt, eine solche Zone mit einer maximalen Breite von 12 s.m. zu beanspruchen²⁸.

Jedoch ging ein Anspruch auf Anerkennung der tatsächlichen ausschließlichen Wirtschaftszone in der Praxis darüber hinaus.

Einige Staaten sind dazu übergegangen, durch einseitige Erklärungen ihre Jurisdiktionsbefugnisse auf bestimmte Teile der hohen See und für bestimmte

²⁷ Malanczuk, Peter – Akehurt's Modern Introduction to International Law, 7. Auflage, S. 183

²⁸ Fisheries Jurisdiction Case, JCP Rep. 1974, 3, at 23-9

Zwecke auszudehnen. Dies ist der Fall in Brasilien, Panama, Ecuador, Peru u. a. Staaten, die keinen Festlandsockel haben. Sie haben für den fehlenden Festlandsockel einen Ausgleich beansprucht – eine Breite von 200 s.m.²⁹. Auch die Europäische Gemeinschaft beanspruchte (Oktober 1976) für ihre Küstenregion des Nordatlantiks und der Nordsee eine Breite von 200 s.m. für die Fischereizone. Die Bundesrepublik Deutschland proklamierte ihr Recht zur 200 s.m. Fischereizone an der Nordsee ab 01.01.1977. Dieses Recht wurde der Europäischen Gemeinschaft übertragen. Nach langjährigen Verhandlungen zur 3. Seerechtskonferenz (von 1973 bis 1982) wurde am 10.12.1982 der SRÜ Abkommen den Staaten zur Unterzeichnung vorgelegt. Die Regelung der ausschließlichen Wirtschaftszone wurde im Art. 55, 56, 58 SRÜ getroffen.

Im Sinne der erwähnten Artikel wird unter dem Begriff der ausschließlichen Wirtschaftszone das Gebiet verstanden, das an das Küstenmeer des Staates angrenzt, aber nicht mehr zum Staatsgebiet des Küstenstaates gehört. In diesem Seebereich stehen sich zwei rechtliche Regime gegenüber³⁰:

- a) die Hoheitsrechte des Anrainerstaates
- b) die Freiheitsrechte aller anderen Staaten

Die ausschließliche Wirtschaftszone darf, von den Basislinien aus gemessen, maximal 200 s.m. breit sein, innerhalb der der Küstenstaat zum hoheitlichen Kontroll- und Verfügungsrecht über lebende und nicht lebende Ressourcen ermächtigt ist³¹. Der Souveränität des Küstenstaates unterliegt nach diesem Verständnis nicht nur der Fischfang, die Erhaltung und Regelung der Fischbestände, sondern auch die Erforschung sowie Ausbeutung von Mineralienschatzen des Meeresbodens³².

Gemäß Art. 56 I a SRÜ stehen dem Küstenstaat die Rechte hinsichtlich anderer Aktivitäten zur wirtschaftlichen Erforschung und Ausbeutung der Zone zu (z. B. Energieerzeugung aus Wasser), und gemäß Art. 56 I b SRÜ besitzt er die Hoheitsbefugnisse in Bezug auf die Einrichtung und Nutzung

²⁹ Gründling, Lothar – Ölunfälle bei der Ausbeutung des Festlandsockels, Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht (37), 1977, S. 530 ff.;

Verdross, Alfred /Simma, Bruno – Universelles Völkerrecht: Theorie und Praxis, S. 534

³⁰ Wolf, Klaus D. – Die Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, S. 249

³¹ Art. 56, 57 SRÜ

von künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerken.

Die Rechte der Schifffahrt, des Überflugs und des Legens von Leitungen im Bereich der ausschließlichen Wirtschaftszone sind nach Art. 58 SRÜ unentziehbare Rechte, die allen Staaten zustehen. Gegen fremde Schiffe, die die Rechte des Anrainerstaates innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone verletzen, können Maßnahmen getroffen werden, die bis zu ihrer Beschlagnahmung führen können³³.

2.1.5 Der Festlandsockel/„continental shelf“

Der Begriff „Freiheit der Hohen See“ umfasste vor dem Jahre 1945 unter anderem auch, dass jeder Staat über das Recht verfügte, den Meeresgrund auszubeuten und dass kein Staat ein ausschließliches Recht über einen bestimmten Teil des Meeresgrundes hatte.

Das Festlandsockelkonzept entwickelte sich erst ab dem Jahr 1945. In diesem Jahr proklamierte der amerikanische Präsident Truman das alleinige Recht der Vereinigten Staaten, den Meeresgrund des Festlandsockels vor der amerikanischen Küste auszubeuten³⁴.

Die Geologie und Ozeanographie definieren den Terminus Festlandsockel als Meeresgrund und Meeresuntergrund, der sich von der Küste seewärts erstreckt, und zwar bis zum sogenannten Festlandabhang („continental slope“), von dem ab sich der Meeresboden relativ steil bis zum Tiefseeboden absenkt, welcher wiederum in ca. 3500-5000 m. Wassertiefe verläuft. Bei den meisten Küsten befindet sich der Festlandabhang in etwa 200 s.m. Entfernung von der Küste.

Der Festlandsockel hat eine große wirtschaftliche Bedeutung, weil sich hier reichhaltige Bodenschätze befinden. Insbesondere wird vermutet, dass hier fast 20% aller Erdölvorkommen gelagert sind³⁵.

Die Erklärung von Präsident Truman ist in der Periode nach 1945 ein

³² Bleckmann, Albert – Völkerrecht, 1. Auflage, Rdn. 649 ff.

³³ Malanczuk, Peter – Akehurt's Modern Introduction to International Law, 7. Auflage, S. 184

³⁴ Dahm, Georg/Delbrück, Jost/Wolfrum, Rudiger – Völkerrecht, Band I, 2. Auflage, S. 501

³⁵ Ipsen, Knut - Völkerrecht, 4. Auflage, S. 750 f.

Beispiel für viele Staaten geworden, die daraufhin ebensolche Erklärungen verfassten. Dadurch entstand ein neues Gewohnheitsrecht, das in dem in der I. UN-Seerechtkonferenz erarbeiteten Festlandsockel-Übereinkommen von 1958 zum erstenmal kodifiziert wurde³⁶. Nach dem Genfer Festlandsockel-Übereinkommen 1958 war die Frage, bis zur welcher Entfernung ein Staat seine Festlandsockelrechte geltend machen darf, noch nicht endgültig geklärt. Während in den Fällen, in denen die äußere Kante des Festlandrandes in einer geringeren Distanz als 200 s.m. vor den Basislinien verlief, die Festlandsockelrechte unabhängig vom tatsächlichen Vorhandensein eines Festlandsockels bis zur Entfernung von 200 s.m. galten, waren sie in den Fällen, wo der geografische Festlandsockel die 200 s.m. überstieg, nicht eindeutig festgelegt.

In Art. 76 SRÜ wurde die Frage der Ausdehnung des Festlandsockels beantwortet. Gemäß Art. 76 Abs. 4 SRÜ wurde bestimmt, dass wenn die äußere Kante des Festlandsockels weiter als 200 s.m. entfernt liegt, der Küstenstaat die äußere Begrenzungslinie des Festlandsockels wahlweise nach einem Sedimentdickenkriterium oder auf einer Linie bis zur 60 s.m. Entfernung vom Fuß des Festlandsockelabhangs festlegen darf.

Eine Außengrenze des Festlandsockels darf eine von zwei Grenzen, unter denen Wahlfreiheit besteht, nicht überschreiten³⁷; eine Grenze von 350 s.m., gemessen von der Basislinie aus, oder eine Höchstgrenze von 100 s.m., gemessen von der 2.500 m Tiefenlinie (Isobathe) aus.

In dem Fall, dass ein Küstenstaat die Bodenschätze des Festlandsockels außerhalb der 200 s.m. Grenze ausbeutet, soll er gemäß Art. 82 SRÜ Zahlungen zugunsten der ärmsten Entwicklungsländer leisten.

Im Gegensatz zum Festlandsockel-Übereinkommen von Genf 1958 wurde durch Art. 76 SRÜ eine maximal zulässige äußerste Grenze für den Festlandsockel eingeführt.

Einer besonderen Besetzung oder Proklamation seines Festlandsockels durch den Anrainerstaates bedarf es im Gegensatz zu anderen Meereszonen (z. B. bei der ausschließlichen Wirtschaftszone) nicht³⁸. Die Rechte werden ihm

³⁶ Brownlie, Jan – Principles of Public International Law, 5. Auflage, S. 212 ff.

³⁷ Art. 76 Abs. 5 III SRÜ

³⁸ Art. 2 Abs. 2 Genfer Festlandsockel-Übereinkommen 29.04.1958 sowie Art. 77 III SRÜ

allein durch die Konvention verliehen.

Der Anrainerstaat übt über den Festlandsockel gemäß Art. 77 I SRÜ souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung und der Ausbeutung seiner natürlichen Ressourcen aus³⁹.

Art. 78 I SRÜ legt gleichzeitig fest, dass die Rechte des Küstenstaates am Festlandsockel die Rechtsverhältnisse der darüber befindlichen Gewässer nicht beeinträchtigen. Damit wird deutlich, dass es sich hier nur um einzelne souveräne Rechte des Staates handeln kann, und ansonsten die Regeln der ausschließlichen Wirtschaftszone oder die der hohen See Anwendung finden.

Art. 80 SRÜ verweist für „artificial islands, installations and structures on the continental shelf“ auf Art. 60 SRÜ, der sich auch mit der ausschließlichen Wirtschaftszone befasst. Gemäß Art. 80 Abs. 2 SRÜ wird dem Küstenstaat die „exclusive jurisdiction“ über derartige Installationen in Bezug auf Zoll-, Steuer-, Gesundheits-, Sicherheits- und Einwanderungsvorschriften eingeräumt. Die Bohrinseln, die nicht mehr genutzt werden, sollen aus Navigationssicherheitsgründen beseitigt werden. Diese Beseitigung wird unter Berücksichtigung der Interessen der Fischerei und des Seeumweltschutzes gefordert⁴⁰. Demzufolge soll eine nicht mehr betriebene Bohrinself nicht einfach versenkt werden, da eine solch unzulässige Aktivität eine Meeresumweltkatastrophe verursachen könnte.

2.1.6 Hohe See - Rechtszuständigkeit auf hoher See

Die hohe See - als völkerrechtlicher Begriff - ist von dem Grundsatz geprägt, dass die Nutzung der See allen Staaten zugänglich sein soll – dem Grundsatz der Meeresfreiheit.

Dass die Freiheit der hohen See anerkannt ist, zeigt sich einmal durch ihre ständige Ausübung durch die Staaten und zum anderen durch ihre Verankerung in der völkerrechtlichen Lehre.

Dieses Prinzip lässt sich sowohl positiv als auch negativ auslegen.

Der Raum des Meeres ist in Bezug auf Staaten einerseits als

³⁹ gleichlautend Art. 2 Abs. 1 Genfer Festlandsockel-Übereinkommen von 29.04.1958

⁴⁰ Art. 80 Abs. 3 SRÜ

„nichtsouverän“⁴¹ definiert (keine staatliche Gebietshoheit), was aber wiederum auf der anderen Seite Freiheit in Bezug auf Zugang und Nutzung aller Staaten bedeutet. In diesem Sinn wird jedem Staat der freie Zugang zur Meeresnutzung gewährleistet, aber keinem Staat wird die Ausübung eigener Jurisdiktion erlaubt.

Erstmals wurde das Prinzip der Freiheit auf hoher See durch die Deklaration von Lausanne 1927 ausgestaltet⁴², obwohl sie bereits konzeptionell von Hugo Grotius/1609 – „Mare Liberum“ – grob skizziert wurde.

Die oben erwähnte Deklaration von Lausanne des Institut de Droit International entwickelte einen Regelungsvorschlag – den Grundsatz der Freiheit der Meere – der seine Materialisierung in der ersten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen⁴³ wie folgt fand:

- a) Freiheit der Schifffahrt auf hoher See
- b) Freiheit des Fischfangs auf hoher See

Beide Freiheiten (Freiheit der Schifffahrt und Freiheit des Fischfangs) wurden unter dem Vorbehalt, dass die ausschließlichen Kontrollrechte von der Behörde des Flaggenstaates ausgeübt werden, garantiert. Diese Regeln sollten desweiteren gelten, solange keine anderen völkerrechtlichen Vereinbarungen bestehen.

- c) Freiheit zum Verlegen von Unterwasserkabel auf hoher See
- d) Freiheit des Luftverkehrs über der hohen See

Diese Freiheiten sollen gemäß den Vorschriften der 3. Seerechtskonferenz auch für die Staaten gelten, die keinen eigenen Zugang zum Meer haben⁴⁴.

⁴¹ Böhmert, V. – Meeresfreiheit und Schelfproklamation – Jahrbuch für Internationales Recht/1954, S. 9

⁴² *Annuaire Francais der Droit International*, Vol. 33, 1927, Teil III, S. 339

⁴³ man einigte sich in den Tagungen der ersten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen/UNCLOS I von Genf 1958 auf 4 Konventionen: die Konvention über das Küstenmeer und Anschließzone, die Konvention über die hohe See und die Konvention über die Fischerei und die Erhaltung der lebenden Schätze der hohen See

⁴⁴ Art. 87 I SRÜ

Durch die Seerechtkonferenz von Genf (1958) kommt ein neuer Vorbehalt auf, der in Art. 2 Abs. II der Konvention über hohe See in Bezug auf die Nutzungsart der Meere folgendermaßen formuliert wurde:

„These freedoms, and others, which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by states with reasonable regard to interests of the states in their exercise of freedom of the high seas“.

Die Schranke “with reasonable regards” soll als Garantie dafür verstanden werden, dass die Nutzung der Meere von allen Staaten in gleicher Weise geschehen soll.

Bei den zwischenstaatlichen Verhältnissen – die Meeresnutzung betreffend - soll keine Anarchie herrschen, sondern jeder Staat soll dem anderen gleichwertige Rechte sichern⁴⁵.

Die an der Seeschifffahrt beteiligten Rechtssubjekte (Schiffe) sind auf hoher See der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates, oder in Ausnahmefällen den internationalen Verträgen und Abkommen unterstellt⁴⁶.

Die Rechtsstellung des Schiffes auf hoher See und seine Hoheitsgewaltunterstellung (Art. 6 der Konvention über hohe See, 1958) wurde von der Rechtsliteratur unterschiedlich beurteilt. Ein Teil der Rechtslehre begründet den Artikel so, dass ein Schiff als Träger von Rechten und Pflichten zu betrachten ist⁴⁷. Andere Rechtswissenschaftler behandeln das Schiff als Bestandteil des Staatenterritoriums⁴⁸.

Territorium – aus völkerrechtlicher Sicht – setzt ein Küstenmeer, eine Luft- und Wassersäule voraus. Da die oben erwähnten rechtlichen Elemente bei einem Schiff nicht erfüllt sind, kann es nicht mit dem Begriff Territorium assoziiert werden.

Grundsätzlich darf kein anderer Staat als der Flaggenstaat rechtliche Gewalt über die Schiffe auf hoher See ausüben⁴⁹. Gegenüber fremden Handelsschiffen dürfen daher Kriegsschiffe grundsätzlich nur kontrollieren, ob diese die

⁴⁵ Jenisch, U. – Nuclear Tests and the Freedom of the Seas, Jahrbuch für Internationales Recht 17/1974, S. 177-178; Malanczuk, Peter – Akehurt's Modern Introduction to International Law, 7. Auflage, S. 185

⁴⁶ Art. 92 I SRÜ der Konvention über das hohe Meeres - 1958

⁴⁷ Rodière, R. – Droit maritime, 3. Auflage, S. 97

⁴⁸ Entscheidungen des Reichsgerichts im Zivilsachen 23, S. 266

fremde Flagge zu recht führen.

Das SRÜ bestimmt nur Ausnahmefälle, bei denen Maßnahmen gegen ein fremdes Schiff gestattet werden.

Zum einen dürfen Kriegsschiffe gegen Piratenschiffe sowie Schiffe, die Sklavenhandel betreiben, vorgehen⁵⁰, indem Personen festgenommen werden können. Diese Rechte finden eine breite völkergewohnheitsrechtliche Anwendung⁵¹. Zum anderen besteht auf hoher See das Recht zur Verfolgung⁵², das ebenfalls den Status eines Gewohnheitsrechts erlangt hat. Es besteht dann, wenn die Behörden des Anrainerstaates guten Grund zur Annahme haben, dass das verfolgte Schiff Normen des Staates verletzt hat.

Die Verfolgung muss beginnen, solange sich das fremde Schiff innerhalb der inneren Gewässer des Küstenstaates oder der Anschlusszone des verfolgenden Staates befindet und darf in die hohe See hinein nur dann fortgesetzt werden, wenn sie nicht unterbrochen wurde⁵³.

2.1.7 Völkerrechtliche Maßnahmen gegen Meeresverschmutzung

Haftungsrechtliche Fragen stellte sich, aus Sicht des Völkerrechts, erstmals Hugo Grotius (1583-1645). Der Autor fragt sich, ob ein Staat für seine nicht rechtswidrigen, gegen das Völkerrecht verstoßenden Handlungen, verantwortlich sei⁵⁴. 300 Jahre später wurde die Umweltrechtspolitik mit dem Ausdruck „Recht unter Gleichen“ bezeichnet. Nach diesem klassischen völkerrechtlichen Begriff des 19.Jahrhunderts ist es jedem Staat erlaubt, über die eigenen Ressourcen unbeschränkt zu verfügen, ohne Rücksicht auf benachbarte oder andere Staaten.

Die Umweltpolitik und das klassische Völkerrecht änderten sich radikal nach dem berühmten Trail-Smelter Schiedsspruch (März 1941). Die Entscheidung

⁴⁹ Art. 92 ff. SRÜ

⁵⁰ Art. 99 ff. SRÜ

⁵¹ Ipsen, Knut – Völkerrecht, 4. Auflage S. 773

⁵² Art. 111 SRÜ

⁵³ Art. 111 SRÜ

⁵⁴ Rudolf, Walter – Haftung für rechtmäßiges Handeln in Völkerrecht, in: Festschrift für Otto Mühl zum 70 Geburtstag am 10.10.1981, Damran, J./Kraft, A./Fürst, W. (Hrsg) 1981,

des angerufenen Schiedsgerichts wurde mit dem Argument begründet, dass auf eigenem Territorium keine Aktivitäten durchgeführt werden dürfen, die zur Schädigung fremder Bürger oder fremder Gebiete führen könnten⁵⁵.

In der folgenden Periode treten die Umweltgrundprinzipien der völkerrechtlichen Solidarität der Staaten und die zwischenstaatliche Kooperation der Staaten neben die traditionellen Grundsätze – Souveränität und Gleichheit der Staaten – auf der Bühne des internationalen Umweltrechts auf.

Diese Prinzipien – Kooperation und Solidarität der Staaten – erhielten in den 70er Jahren eine neue Dimension. Sie gewinnen an Bedeutung in der internationalen Gemeinschaft, weil die globalen Umweltprobleme sich verschärft haben. Desweiteren stellte das Nachbarrecht kein hinreichendes Mittel zur Lösung der internationalen Probleme dar.

Einen wichtigen Impuls zur Entwicklung des Umweltvölkerrechts gab die UN-Resolution 2398 (XXIII) vom 03.12.1968, die die Einberufung zur ersten UN-Umweltkonferenz (05.06.1972-16.06.1972) veranlasste.

Diese erste UN-Umweltkonferenz, die in Stockholm tagte, führte zur Bildung einer neuen UN-Institution – UNEP⁵⁶. Die Institution UNEP verfügt nicht über völkerrechtliche Handlungsbefugnisse und kann aus diesem Grund auch nicht Vertragspartei eines internationalen Vertrags werden. Infolgedessen können alle von ihr aufgestellten Grundsätze und Basisprinzipien nicht Bestandteil des Umweltrechts sein⁵⁷.

Die Institution UNEP fungiert jedoch als Beobachter und Koordinierungsstelle für die Umweltschutzaktivitäten staatlicher und nicht staatlicher internationaler Organisationen und dient darüber hinaus als Diskussionsforum zur Bekämpfung regionaler, nationaler und internationaler Umweltprobleme.

S. 535 und 539

⁵⁵ Rudolf, Walter – Haftung für rechtmäßiges Handeln im Völkerrecht, in: Festschrift für Otto Mühl zum 70. Geburtstag am 10.10.1981, Damran, J./Kraft, A./Fürst, W. (Hrsg) 1981, S. 549

⁵⁶ United Nations Environmental Programme

⁵⁷ Beyerlin, Ulrich; Marauhn, Thilo – Rechtssetzung und Rechtsdurchsetzung im Umweltvölkerrecht nach der Rio-Konferenz 1992, Forschungsbericht Nr. 101 06 072,

Diese Umweltkonferenz von 1972 statuierte 26 Grundsätze, die bis heute als Anfang des modernen Umweltvölkerrechts betrachtet werden können. Diese Prinzipien der sogenannten Stockholmer Deklaration wurden in der folgenden Zeitperiode bis zur zweiten UN-Umweltkonferenz/UNCED⁵⁸ außerdem weiterentwickelt und fanden Eingang in die Abschlusserklärungen der UN-Umweltkonferenz.

Die zweite UN-Umweltkonferenz (03.06.1992-14.06.1992), die in Rio de Janeiro stattfand, konzentrierte sich auf globale Umweltprobleme und auf die Umweltprobleme, die von den Entwicklungsländern gestellt wurden.

Neben der Rio-Deklaration über Umwelt und Entwicklung wurden weitere Vereinbarungen wie:

- Agenda 21
- Die Klimakonvention
- Die Konvention zum Schutz der biologischen Vielfalt/Biodiversitäts-Konvention
- Die Wald-Erklärung⁵⁹

getroffen.

Als Ergebnis der zweiten Rio-Konferenz wurde die Un-Kommission für nachhaltige Entwicklung/CSD (UN-Commission on Sustainable Development) eingesetzt. Sie dient als Hilfsorgan des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) zum Beobachten des „Rio-follow up“ Prozesses. Die 27 völkerrechtlich nicht bindenden Prinzipien der Rio-Deklaration betonen stärker das bisherige internationale Umweltrecht und setzen ein neues Ziel – „sustainable development“ (nachhaltige Entwicklung). Dieser Begriff stammt aus dem Brundtland-Report „Our Common Future“. Gemäß der zentralen Forderung dieses Berichts, die der World Commission on Environment and Development (1987) entstammt, gilt das „sustainable development“ bis heute als ein bedeutendes Konzept der Umweltpolitik und ihrer zukünftigen Entwicklung⁶⁰.

Umweltbundesamt (Hrsg), S. 56

⁵⁸ United Nations Conference on Environment and Development

⁵⁹ vgl. Efiny, A./Scheyli, M. – Strukturprinzipien des Völkerrechts, 1. Auflage, S. 30 f.

⁶⁰ Lang, Winfred – How to manage sustainable development? In: Sustainable Development and Good Governance, S. 95 f.;

Als Kern des obengenannten Berichts gilt, dass die bislang einzeln bekämpften internationalen Probleme der Umweltverschmutzung, des globalen Rüstungswettlaufs und des Krieges bis hin zur Schuldenkrise der „Dritten Welt“ in einem unmittelbaren Wirkungszusammenhang miteinander stehen und ihnen somit in Zukunft auch vernetzt entgegenzutreten sei⁶¹.

3. IMO-Organisation

3.1 Kurze Darstellung der IMO Organisation

Die industrielle Revolution des 18. und 19. Jahrhunderts und die Entwicklung des internationalen Handels hatten zur Folge eine Vielzahl von Übereinkommen, die in einer engen Beziehung mit der Seeschifffahrt und den Sicherheitsmaßnahmen standen. Ihre Ziele sind Tonnagevermessungen, Kollisionsvorbeugungsmaßnahmen, Signalisierungsmethoden und andere Maßnahmen, die eine Einschränkung der Risiken auf See ermöglichten.

Am Ende des 19. Jahrhunderts verspürte man die gebieterische Notwendigkeit einer internationalen Institution, die sich mit der Seeschifffahrt und ihren zukünftigen Problemen beschäftigen sollte. Dieses Bedürfnis der internationalen Gemeinschaft hat erst am Ende des 19. Jahrhunderts, Anfang des 20. Jahrhunderts zu einer Kooperationsbereitschaft der Staaten – um völkerrechtliche Verträge und Übereinkommen abzuschließen - geführt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ist die Kooperation zwischen Staaten größer geworden⁶². Die völkerrechtlichen Strukturen erfuhren eine Wandlung – vom Völkerrechtssystem als rein koordinierendem Instrument, hin zum Völkerrecht als Recht der Völkerkooperation, in der das friedliche Zusammenleben der Staaten gesichert werden muss⁶³.

Mann, Howard – Commentary on the Paper by Philippe Sands; In: Lang, Winfried (ed.): Sustainable Development in International Law, S. 71 f.

⁶¹ Unser, Günther - Die UNO-Aufgaben und Strukturen der Vereinten Nationen, 6. Auflage, S. 339 f.

⁶² Friedmann, Wolfgang – The changing Structure of International Law, 1964

⁶³ Bleckmann, Albert – Allgemeine Staats – und Völkerrechtslehre. Von Kompetenz- zum Kooperationsvölkerrechts, S. 106 ff.

Bis zur Gründung der IMCO Organisation - 1958 - traten auf Initiative des Economic and Social Council (ECOSOC) der UNO verschiedene wichtige internationale Konventionen in Kraft. Zu erwähnen sind die von der UNO verabschiedeten Konventionen, die damals die Grundlage für Schiffsicherheitsvorschriften bildeten: International Convention for the Safety of Life at Sea / 1948 (SOLAS Übereinkommen) und International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil / 1954⁶⁴.

Mit ihrer Gründung⁶⁵ übernahm die IMCO die Aufgaben von der UNO Übereinkommen und Abkommen auszuarbeiten. Die Praxis hatte gezeigt, dass ein Übereinkommen an die wechselnden Bedingungen der Seeschiffahrtstechnologie, die notwendigen Schiffsicherheitskonzepte und die Seeumweltschutzkonzepte angepasst werden muss.

Die Satzungsänderung vom 22. Mai 1982⁶⁶, die den Namen der IMCO-Organisation in „International Maritime Organisation“ – IMO- geändert hat, bestimmte die Funktionsänderung der IMO innerhalb der UNO. Die IMO erfüllte seit dieser Satzungsänderung nicht mehr die Funktion einer beratenden Einrichtung innerhalb der UNO⁶⁷, sondern diese Funktion wurde erheblich konsolidiert.

Mehr als 40 internationale Übereinkommen sowie ihre Abänderungen und Protokolle bis heute beweisen, dass IMO ihrer Aufgabe und ihrer Verantwortung im Bereich der Seeschiffahrt nachkommt.

⁶⁴ BGBl. 1956 II, 379

⁶⁵ Ihre Gründung wurde auf Initiative des ECOSOC einberufene Weltschiffahrtskonferenz der UNO/Genf/Februar-März 1948 bestimmt. Am 6. März 1948 verabschiedete die Konvention über die IMCO – vgl. United Nations Maritime Conference. Final Act and related Documents, New York, 1948

⁶⁶ Lampe, Wilhelm H. – The „New“ International Maritime Organisation and Its Place, in Development of International Law; Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 14, S. 305 ff.

⁶⁷ Kilian, Michael – Umweltschutz durch Internationale Organisation: Die Antwort des Völkerrechts auf die Krise der Umwelt

3.1.1 Entstehung der IMO

Die Notwendigkeit der Internationalen Gemeinschaft Seeschifffahrt zu betreiben, die einheitlichen Regelungen unterliegt, war das Hauptthema bei den Konferenzen von Washington 1889 sowie St. Petersburg 1912⁶⁸.

1897 wurde das Comité Maritime International (CMI) gegründet, das bis heute besteht. Das CMI, das einen beratenden Status im Rahmen der IMO-Organisation erfüllt, hatte als Gründungsziel die Ausarbeitung von Entwürfen internationaler Übereinkommen auf dem Gebiet des See- und des Seehandelsrechts.

Die Bestrebungen der Internationalen Gemeinschaft zur Vereinheitlichung des Schifffahrtsrechts wurden durch die Wiener Konferenz der International Law Association 1926⁶⁹ fortgesetzt, die eine internationale Kommission zur Umsetzung der vorgenannten Ziele eingesetzt hat. Ihr Verantwortungsbereich, gemäß den Vorschriften der vorerwähnten Konferenz, ist die Schlichtung seerechtlicher Streitigkeiten sowie die Ausarbeitung seerechtlicher Übereinkommen.

Zur Vorantreibung der Vereinheitlichung der Seeschifffahrtsregelungen, die zu einer besseren Meeresnutzung in den Bereichen Navigation und Transport führen sollte, wurde eine Resolution vom Institut für Völkerrecht verabschiedet – 1934 in Paris⁷⁰. In dieser Resolution wird die Notwendigkeit zur Errichtung einer Internationalen Organisation betont, die für die Belange des Seerechts zuständig sein sollte.

Nach dem zweiten Weltkrieg bildete die United Maritime Authority (1944–1946), die von den Alliierten (Vereinigte Staaten, Frankreich, Großbritannien, Kanada, Niederlande, Belgien, Dänemark, Norwegen, Polen, Griechenland) gegründet wurde, das Fundament der IMCO-Organisation.

1946 entschieden sich die Vereinten Nationen durch ihren Wirtschafts- und Sozialrat für die Errichtung eines Gründungsprogramms und Satzungsentwurfs der Inter-Governmental Maritime Consultative

⁶⁸ Bekiashev, Kamil A./Serebrickov, Vitali V. – International Maritime Organisation: Essays on Structure and Activities, S. 39

⁶⁹ Simmonds, K.R. – The International Maritime Organisation, S. 1

⁷⁰ Originaltext der Resolution in: *Annuaire de l'Institut de Droit International*, Vol. 38, S.

Organisation/IMCO⁷¹. Zwei Jahre später verabschiedete die Seeschiffahrtkonferenz von Genf (19. Februar–6. März 1948) die Satzung der IMCO⁷², die erst am 17. März 1958 in Kraft getreten ist⁷³. Danach - am 13. Januar 1959⁷⁴ - wurde die IMCO von den Vereinten Nationen als Sonderorganisation anerkannt⁷⁵.

3.2 Die Organe der IMO

3.2.1 Vollversammlung

Die innere Struktur der IMO Organisation wurde seit ihrer Gründung mehrere Male verändert⁷⁶. Die Vollversammlung als höchstes Organ der IMO hält ihre ordentliche Sitzung alle zwei Jahre⁷⁷ an ihrem Sitz in London ab. Obwohl sie aus Vertretern aller Mitgliedstaaten besteht⁷⁸, werden als Beobachter auch die Vertreter der nichtstaatlichen und zwischenstaatlichen Organisationen, die einen Konsultativstatus haben, eingeladen.

Zu den Aufgaben der IMO Vollversammlung, die ihr vom Art.15 IMO Satzung zugewiesen wurden, gehören:

711 ff.

⁷¹ Johnson, D. N. H. - IMCO: The First Four Years (1959-1962) in International and Comparative Law Quarterly, Vol. 12 (1963), S. 31 ff.

⁷² IMCO – Satzung in BGBl. 1965 II, 320

⁷³ gemäß der ursprünglichen Art. 60 IMCO Satzung – BGBl 1965 II, 320 – Konnte das Übereinkommen in Kraft treten, wenn an dem 21 Staaten, darunter sieben Staaten mit einer Tonnage von jeweils mindestens einer Million Bruttoregistertonnen, Vertragsparteien geworden waren.

⁷⁴ Hüfner, Klaus - Die Vereinten Nationen und ihre Sonderorganisationen, S. 141

⁷⁵ gemäß Art. 57 des UN Charta

⁷⁶ Bis 1967 waren die Hauptorgane der IMO: Vollversammlung, der Rat, Schiffsicherheitsausschuss und das Sekretariat

⁷⁷ gemäß Art.13 aktuellen IMO Satzung

⁷⁸ gemäß Art. 12 aktuellen IMO Satzung

- Verabschiedung der technischen Resolutionen und der Verwaltungsresolutionen sowie Feststellung der Geschäftsordnung;
- Einsetzung der für notwendig gehaltenen nicht ständigen oder - auf Empfehlung des Rates - ständigen Organe;
- Wahl der Mitglieder des Rates;
- Prüfung der vom Rat vorgelegten Berichte und Entscheidung über alle vom Rat an die Versammlung gerichteten Fragen;
- Auftragserteilung an den Rat zur Ausarbeitung von Vertragsinstrumenten oder Empfehlungen;
- Zurückweisung von der Versammlung nicht gebilligter Vertragsinstrumente oder Empfehlungen mit entsprechenden Stellungnahmen an den Rat zur weiteren Prüfung;
- Empfehlungen an die Mitgliedstaaten, bestimmte Regelungen oder Richtlinien zur Schiffssicherheit bzw. zur Verhütung und Kontrolle der Meeresumweltverschmutzung durch Schiffe sowie andere Angelegenheiten, die Auswirkung der Seeschifffahrt auf die Meeresumwelt betreffend, anzunehmen.

Die Versammlung ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit der ordentlichen Mitglieder vertreten ist. Bei Abstimmungen hat jedes Mitglied - unabhängig von der Größe seiner Schifffahrtsflotte, von seiner ökonomischen Bedeutung oder der Stärke seiner Delegation - nur eine Stimme⁷⁹. Dieser Grundsatz gilt auch für Abstimmungen des Rates und jedes Ausschusses der Organisation.

Die Beschlüsse werden mit der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder oder, falls sie einer Zweidrittelmehrheit bedürfen, mit der Zweidrittelmehrheit der anwesenden Mitglieder gefasst⁸⁰.

3.2.2 Der Rat

Zwischen den Sitzungen der Versammlung spielt der Rat die Hauptrolle der IMO, der die Koordinierungsfunktion seiner ihm unterstellten Organe übernimmt.

⁷⁹ gemäß Art. 57 IMO Satzung

⁸⁰ Kilian, Michael – Umweltschutz durch Internationale Organisationen. Die Antwort des Völkerrechts auf die Krise der Umwelt, S.158

Der IMO Rat bestand ursprünglich aus 16 Mitgliedern, die eine dominante Position auf dem Schifffahrtmarkt einnahmen und zu den Ländern mit dem größten Seehandelsvolumen gehörten. Die Erhöhung der Zahl der Ratsmitglieder gewährleistet eine wachsende Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen aller Mitgliedstaaten der IMO sowie den notwendigen Interessenausgleich zwischen Schifffahrts- und Seehandelsländern. Die genannten und aktuellen Auswahlkriterien, die von Art. 17 der IMO Satzung bestimmt werden, bewirken die Vertretung aller wichtigen geografischen Gebiete.

Der Rat tritt so oft zusammen, wie dies zur wirksamen Erledigung seiner Aufgaben erforderlich ist. Gewöhnlicherweise tagt der Rat zweimal im Jahr oder wenn eine Einberufung durch seine Mitglieder erfolgt. Der Rat lädt die Mitglieder ein⁸², an seinen Beratungen teilzunehmen.

Die Mitglieder werden von der Versammlung für jeweils zwei Jahre⁸³ gewählt. Bis heute, gemäß Art. 16 IMO Satzung, wurde die Mitgliederzahl⁸⁴ erheblich erweitert.

Um eine bessere Vertretung der Interessen der Flaggenstaaten⁸⁵, der Interessen der Staaten, die am internationalen Handel über See kräftig beteiligt sind⁸⁶, der Staaten mit besonderen maritimen Interesse, und um eine bessere Repräsentierung aller wichtigen geographischen Regionen⁸⁷ zu gewährleisten, sah die nicht in Kraft getretene Satzungsänderung vom 4. November 1993 eine weitere Erhöhung auf 40 Ratsmitglieder⁸⁸ vor.

Die Einberufung des Rates erfolgt durch den Vorsitzenden oder auf Antrag von mindestens vier Mitgliedern⁸⁹.

⁸¹ gemäß Art. 17 (c) IMO Satzung

⁸² gemäß Art. 20 IMO Satzung

⁸³ gemäß Art. 18 IMO Satzung

⁸⁴ nach dem letzten IMO Satzung zählt der Rat 32 Mitgliedern

⁸⁵ gemäß Art. 17 (a) IMO Satzung

⁸⁶ gemäß Art. 17 (b) IMO Satzung

⁸⁷ gemäß Art. 17 (c) IMO Satzung

⁸⁸ die Resolution A. 735 (18)/ 4. November 1993 der IMO-Vollversammlung ist noch nicht im Kraft

⁸⁹ gemäß Art. 19 (c) IMO Satzung

Die wichtigsten Aufgaben des Rates sind in Art. 21 bis Art. 26 IMO-Satzung geregelt. Zu ihnen zählen:

- Bearbeitung des Entwurfs des Arbeitsprogramms und des Haushalts der Organisation, die vom Generalsekretär unter Beachtung der Vorschläge der Ausschüsse und anderer Organe der Organisation vorbereitet wurden. Aufstellung der endgültigen Entwürfe des Arbeitsprogramms und des Haushalts unter Beachtung genereller Interessen und Prioritäten der Organisation. Vorlage dieser Entwürfe an die Vollversammlung.

- Entgegennahme der Berichte, Vorschläge und Empfehlungen der Ausschüsse, der Organisationsausschüsse und anderer Organisationen sowie deren Übermittlung an die Versammlung. Falls diese nicht tagt, Übermittlung als Information an die Mitglieder.

- Ernennung des Generalsekretärs mit Zustimmung der Versammlung⁹⁰

- Berichterstattung auf jeder ordentlichen Tagung über die seit der letzten ordentlichen Tagung geleistete Arbeit der Organisation⁹¹

- Unterbreitung der Finanzberichte der Organisation - versehen mit Erläuterungen und Empfehlungen - an die Versammlung⁹²

- Abschluss von Abkommen über die Beziehungen der IMO-Organisation zu anderen Organisationen. Der Rat ist für die Beziehungen zu den anderen Organisationen in der Zeit zwischen zwei Tagungen der Vollversammlung zuständig⁹³

- Mit Ausnahme der Abgabe von Empfehlungen an die Mitglieder, die Schiffssicherheit sowie Verhütung und Kontrolle der Meeresverschmutzung durch Schiffe betreffend, nimmt der Rat alle Aufgaben der Organisation zwischen zwei Tagungen der Versammlung wahr⁹⁴

⁹⁰ gemäß Art. 22 IMO Satzung

⁹¹ gemäß Art. 23 IMO Satzung

⁹² gemäß Art. 24 IMO Satzung

⁹³ gemäß Art. 25 IMO Satzung

⁹⁴ gemäß Art. 26 IMO Satzung

3.2.3 Der Schiffssicherheitsausschuss

Der Schiffssicherheitsausschuss (Maritime Safety Committee – MSC) besteht aus allen Mitgliedern der IMO Organisation⁹⁵. Artikel 27 der heutigen IMO-Satzung gilt erst seit der 38. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Jahr 1978. Vorher gehörten dem Schiffssicherheitsausschuss für jeweilig vier Jahre Vertreter von nur 16 Mitgliedstaaten an. Mindestens acht davon mussten Vertreter der Staaten mit der größten Seehandelsflotte sein⁹⁶. Die 38. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses 1978 war die erste Tagung, die für alle Mitgliedstaaten der Organisation zur Teilnahme offen war.

Durch die Einrichtung des Seesicherheitsausschusses wird das Hauptziel der IMO Organisation - die Erhöhung der Sicherheit auf See - erheblich unterstützt. In diesem Sinn behandelt dieser Ausschuss vor allem die Ausarbeitung von Sicherheitsvorschriften, die im Zusammenhang mit der technischen Problematik der Seeschifffahrt stehen.

Zu seinen Hauptaufgaben⁹⁷ gehört die Prüfung aller Angelegenheiten, die in den Tätigkeitsbereich der Organisation fallen und folgende Themen betreffen:

- Bau und Ausrüstung von Seeschiffen,
- Unterteilung und Stabilität von Seeschiffen,
- Sicherheit der Navigation,
- Kollisionsverhütung auf See,
- Ausbildung und Wachdienst von Seeleuten,
- Seefunk,
- Suche und Rettung auf See,
- Seebeförderung gefährlicher Güter und spezieller Ladung.

Um diese Aufgaben durchzuführen benutzt der Schiffssicherheitsausschuss eine Reihe spezialisierter Unterausschüsse oder Expertengruppen, die die Formulierung internationaler Standards auf dem Gebiet der maritimen

⁹⁵ gemäß Art. 27 der heutigen IMO Satzung

⁹⁶ Simmonds, K. R. - The International Maritime Organisation, S. 11 ff.

⁹⁷ gemäß Art. 28 IMO Satzung

Sicherheit vorbereiten⁹⁸.

Die Tagungen des Schiffsicherheitsausschusses finden „mindestens einmal im Jahr“ statt⁹⁹.

3.2.4 Der Meeresumweltschutzausschuss

Wegen der zunehmenden Bedeutung der Umweltproblematik und der daraufhin 1973 durchgeführten Konferenz zur Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch Schiffe¹⁰⁰ wurde der Ausschuss zum Schutze der Meeresumwelt geschaffen.

Der Meeresumweltschutzausschuss (Marine Environment Protection Committee – MECP) ist eines der wichtigsten Organe, das bei der Verwirklichung der Ziele der IMO-Organisation mitwirkt. Verhütung der Verschmutzung der Meere durch schädliche Substanzen beschäftigte die IMO seit ihrer Gründung, aber tatsächlich war sie nur ein Teil des Aufgabenkreises des Schiffsicherheitsausschusses. Die Aktivität des ehemaligen „Sub Committee on Oil Pollution“ (SCOP) 1965 und ihre geänderte Form „Subcommittee on Marine Pollution“ (SCMP) 1969, die damals sich mit der Seeumweltschutzproblematik beschäftigte, wurden dem Schiffssicherheitsausschuss unterstellt¹⁰¹. Die Institutionalisierung dieses Ausschusses erfolgte erst durch die Resolution A 279 (VIII) als Initiative der Vereinigten Staaten. Zu seiner Aufgabe, die die IX. Versammlung 1975 in die IMO-Satzung aufgenommen hat, gehört die Prüfung aller Angelegenheiten, die in den Tätigkeitskreis der IMO-Organisation fallen und im Zusammenhang mit der Verhütung und Kontrolle der

⁹⁸ Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases(BLG),Carriage of Dangerous Goods Solid Cargoes and Containers (DSC),fire protection (FP),Radiocommunications and Search and Rescue(COMSAR), Safety of Navigation (NAV), Ship Design and Equipment (DE), Stability of Load Lines and Fishing Vessels Safety (SLF) Standards of Training and Watchkeeping (STW), und Flag State Implementation (FSI)

⁹⁹ Gemäß Art. 30 IMO Satzung

¹⁰⁰ Die Konvention MARPOL 1973 und ihre Ergänzung – Die Konferenz über Tankersicherheit und Verschmutzungsverhütung 1978

¹⁰¹ MacGonigle, R. Michael/Zacher, Mark W. - Pollution, Politics and International Law, S 47 f.

Meeresverschmutzung durch Schiffe stehen¹⁰².

In diesem Zusammenhang sorgt dieser Ausschuss auch für den Erwerb wissenschaftlicher, technischer und jeglicher praktischer Informationen über Verhütung und Kontrolle der Seeumweltverschmutzung durch Schiffe sowie für ihre Verbreitung an die Staaten, damit sie sie zur Kenntnis nehmen können.

3.2.5 Rechtsausschuss

Der Rechtsausschuss (Legal Committee) wurde als Folge der „Torrey Canyon“-Katastrophe 1967 errichtet. Diese Katastrophe verdeutlichte die Probleme des Seevölkerrechts und des Internationalen Privatrechts im Zusammenhang mit dem Meeresumweltrecht. Demzufolge wurde im selben Jahr der Rechtsausschuss errichtet, der als *ad hoc*-Kommittee¹⁰³ gedacht war. Durch die Ausarbeitung verschiedener Konventionen¹⁰⁴ hat der Rechtsausschuss einen ausgezeichneten Beitrag zur Weiterentwicklung des Seerechts, zum Schutz des Menschenlebens und der Meeresumwelt geleistet. In der Folgezeit hat der Rechtsausschuss seine Arbeit fortgesetzt und auf das Gebiet des Haftungsrechts erweitert¹⁰⁵. Die Institution des Rechtsausschusses und seine Hauptaufgaben¹⁰⁶ wurden durch die IX Vollversammlung 1975 in der IMO-Satzung festgelegt¹⁰⁷.

¹⁰² gemäß Art. 38 IMO Satzung

¹⁰³ Simmonds, K. R. – The International Maritime Organisation, S.34

¹⁰⁴ Internationale Konvention über Maßnahmen auf dem Offenen Meer bei Ölverschmutzungsunfällen 1969, Internationale Konvention über zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden 1969, Internationale Konvention über Einrichtung eines internationalen Fonds für den Ersatz für Ölverschmutzungsschäden 1971

¹⁰⁵ z.B. Der Entwurf über die Beschränkung der Haftung des Schiffeigentümers für Ansprüche aus der Schifffahrt, 1976

¹⁰⁶ gemäß Art.33 IMO Satzung

¹⁰⁷ Teil VIII der IMO Satzung

3.3 IMO-Vorschriften – Verabschiedungsverfahren, Anpassungsnotwendigkeiten

The Assembly (die Vollversammlung) und the Council (der Rat) sind die Hauptorgane, unter denen folgende Kommissionen ihrer Aktivität entfalten¹⁰⁸:

- Maritime Safety Committee (Schiffsicherheitsausschuss)
- Marine Environment Protection Committee (Meeresumweltschutz-Ausschuss)
- Legal Committee (Rechtsausschuss)
- Facilitation Committee (Ausschuss zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs)

Diese Organe wirken beim Verabschiedungsverfahren der IMO-Organisation mit. Die Themen, die in der Seeschifffahrt auftauchen, werden von Mitgliedstaaten in dem jeweils zuständigen Organ der IMO debattiert. In dem Fall, dass eine Konvention verabschiedet werden soll oder sich die Frage nach einer Abänderung einer Konvention stellt, obliegt diese Aufgabe dem jeweils zuständigen Organ. Die Vorschläge werden üblicherweise in die Kommissionen getragen, wo sie besprochen werden. Danach wird der Vorschlag an den Rat weitergeleitet oder, soweit nötig, an die Versammlung der IMO.

Je nachdem bevollmächtigt entweder die Versammlung oder der Rat eine Kommission, einen generellen Entwurf auszuarbeiten, die daraufhin eine Unterkommission zur Bearbeitung einrichtet.

Die Tagungen der Kommissionen und Unterkommissionen finden unter Repräsentanten der IMO-Mitgliedstaaten, Regierungsrepräsentanten, politischen- und „non-governmental organizations“ (NGO-Organisationen) sowie Organisationen, die eine direkte mannigfaltige Praxiserfahrung haben, statt.

Der von den Unterkommissionen erarbeitete Entwurf kehrt mit neuen Empfehlungen zum Rat bzw. der Versammlung zurück.

Die Einberufung einer Konferenz der IMO-Mitgliedstaaten, nach dem Beispiel der UNO-Organisation, wird durch das Verabschiedungsverfahren

¹⁰⁸ gemäß Art. 11 der heutigen IMO Satzung

der Hauptorgane der IMO - nach dem Prinzip „one state, one vote“¹⁰⁹ - ins Rollen gebracht.

Noch vor der Eröffnung der Konferenz wird den eingeladenen Regierungen und teilnehmenden Mitgliedern eine Kopie des Entwurfs gesendet, um Kommentare anbringen zu können.

Das Generalsekretariat, als Depositär der verabschiedeten Konvention, schickt jeder Regierung davon eine Kopie, die innerhalb 12 Monaten von jedem Staat unterzeichnet werden soll. Die Staaten, die die Konvention nicht innerhalb der Frist unterzeichnet haben, können Konventionsmitglieder durch das Beitrittsverfahren werden.

Das In-Krafttreten einer Konvention, die Staaten rechtlich bindet, ist eine länger dauernde Prozedur. Innerhalb dieses Prozesses soll die Konvention zunächst von den Staaten ratifiziert sein. Und für technische Konventionen muss ein Zeitraum eingeräumt werden, bis sie in der Praxis umgesetzt werden können.

Die Zustimmung eines Staates zu einer Konvention spielt nicht nur die Rolle einer formalen Akzeptanz, sondern sie erfordert auf nationaler Ebene eine Etablierung von Anstalten und Einrichtungen sowie einer Gesetzgebung, die für die Einhaltung der Konventionsbestimmungen sorgt.

3.3.1 Die Entwicklung des Annahmeverfahrens

1968, ein Jahr nach dem größten Öltanker-Unfall (des Öltankers Torrey Canyon / 1967 in England) feierte die IMCO ihr 20jähriges Jubiläum seit der Verabschiedung der IMCO-Konvention. Das Schiffsunglück Torrey Canyon/1967 rückte die Aktivität der IMCO-Organisation in ein schlechtes Licht, was in den Reihen der Organisationsmitglieder Unzufriedenheit auslöste. „... die Erwartungen von vor 20 Jahren wurden nicht erfüllt“, sagte der kanadische Vertreter auf der 20sten Tagung des IMCO-Rats im Mai 1968. Über die Schiffskatastrophe äußerten sich nicht nur einige Organisationsmitglieder, die die Existenz der Organisation als gefährdet bezeichneten, kritisch, sondern auch der damalige Generalsekretär der IMCO, Sir Colin Goad.

¹⁰⁹ gem. Art. 18 (1) UN-Charta

Darauf reagierte im November 1968 die IMCO-Organisation mit neuen Reformplänen zur Arbeitsmethode.

Diese Änderungen bildeten auch das Thema der 22sten IMCO-Ratstagung vom Mai 1969. Die Untersuchungen und die Berichte, die von der 6. IMCO Vollversammlung/1969, sowie von der 7. IMCO Vollversammlung/1971 verlangt wurden, stellten Verfahrensprobleme bei der Verabschiedung einer Konvention fest. Um diese Problematik zu lösen¹¹⁰, wurde dem Legal Committee und Maritime Safety Committee empfohlen, nach dem Modell der ICAO, ITU, WMO und WHO zu verfahren¹¹¹.

In der 13. Tagung des Legal Committee, Mai 1971, wurde als mögliche zukünftige Methode einer Konventionsinkraftsetzung das „tacit“ - oder passive Verfahren präsentiert. Dieses Verfahren bildete auch einen Tagesordnungspunkt der 14. Tagung des Legal Committee vom September 1972. Es wurde daraufhin entschieden, dass tacit acceptance/tacit (passive) Annahme nur auf technische Konventionsinhalte angewendet wird, und für die anderen Konventionen ohne technischen Inhalt sollten die klassischen Verfahren der einfachen Majorität oder 2/3-Majorität gelten. Das tacit acceptance-Verfahren fand in kurzer Zeit im Mitgliederkreis der Staaten Anwendung.

3.3.2 Anpassungsnotwendigkeiten

Die Technologien, die sich in ständiger Entwicklung und Modernisierung befinden, die Sicherheit, die Terrorprophylaxe, die politische und wirtschaftliche Lage sowie die Umweltproblematik sind nur einige Elemente, die eine ständige Anpassung einer IMO-Konvention erforderlich machen.

¹¹⁰ „Conference to consider a new Convention on the International Regulation for Preventing Collisions et See and International Convention for Safe Containers“ für 1972; „Convention to Prevention of Marine Pollution from Ships“ für 1973, Conference to revise SOLAS“ für 1976, alle gemäß der Resolution A. 249 (VII)

¹¹¹ IMCO-Doc. A VII/12 vom 2. August 1971: “Amendment Procedures in Conventions for which IMCO is Depositary”

In diesem Sinn ist beispielhaft The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1960, die mehrere Änderungen, nach ihrer Inkraftsetzung 1965 (1966, 1967, 1968, 1969, 1971 und 1973), erfahren hat. Auch die letzte Form der SOLAS Konvention 1974 wurde mehrfach modifiziert.

Um die Annahmeverfahren in der IMO-Organisation zu beschleunigen, soll nicht nur das Verfahren *stricto sensu* verwendet werden. Durch die „tacit acceptance“, die in der „Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea“ – 1972, und der “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships“ – 1973 und SOLAS – 1974 erstmals benutzt wurde, wird das Verabschiedungsverfahren zeitlich erheblich verkürzt.

3.3.3 Abänderung einer Konvention und ihres Verfahrens

Die Gewährleistung einer effizienten Anpassung und Aktualisierung der Regeln bedarf einer rechtlichen Grundlage. Die IMO-Regeln wiesen Defizite in Bezug auf Änderungsverfahren auf, weil die IMO-Konventionen nur dann in Kraft treten konnten, wenn sie von zwei Dritteln der Vertragsparteien angenommen wurden.

Erst 1971 wurde vom Rechtsausschuss der IMO - nach dem Vorbild der ICAO, WMO, ITU und WHO - eine Untersuchung der Verfahrensweise durchgeführt.

Die Untersuchung förderte eine Modifizierung der IMO-Befugnisse.

Das Entschließungs- sowie Revidierungsverfahren der IMO-Organisation, so zeigt die Studie, soll insbesondere bei technischen Regeln Anwendung finden, die zukünftig in dem Kreis der Mitgliedstaaten keine Verbindlichkeit oder Wirksamkeit auslösen sollten.

Die Besorgnisse der internationalen Seeschiffahrtsindustrie¹¹² sowie die genannte Untersuchung trugen zur Forderung der IMO-Vollversammlung bei, über ein eventuelles Änderungsverfahren nachzudenken¹¹³.

Die IMO Vollversammlung beauftragte die MSC und den Rechtsschutz sich

¹¹² IMCO-Doc. LEG XIV/2/3 von 14 August 1972; Law of Sea; Mai 1973, S. 10-15

¹¹³ IMCO Res. A. 249 (VII) von 15 Oktober 1971

mit der Problematik eines Übereinkommens des Revisionsverfahrens zu beschäftigen¹¹⁴.

Die IMO Vollversammlung beauftragte die MSC und den Rechtsschutz sich mit der Problematik eines Übereinkommens des Revisionsverfahrens zu beschäftigen.

Als Ergebnis der Sitzungen¹¹⁵ des MSC und Rechtsausschusses wurde das Verfahren mit denen anderer Sonderorganisationsverfahren der Vereinten Nationen verglichen. Dabei wurde festgestellt, dass das Verfahren anderer Organisationen („opting out“ und/oder „tacit amendment“) angewendet werden sollte.

3.3.3.1 Vom „contacting out“ zur „tacit acceptance“

3.3.3.1.1 Das opting out / contacting out Verfahren

Das contacting out-Verfahren wurde im Kreise der internationalen-Organisationen entwickelt, um technische Normen rasch zu verwirklichen.

Die ICAO-Satzung, die das Verfahren „contacting out“ enthält¹¹⁶, präzisiert, dass die beschlossenen Richtlinien nach Ablauf einer vom Rat festgelegten Frist (in der Regel drei Monate) in Kraft treten sollen, falls keine Ablehnungsentscheidung der Mitgliedstaatenmehrheit dem ICAO-Rat mitgeteilt wird. Gemäß Art. 38 ICAO-Satzung soll in dem Fall, dass ein Mitgliedstaat die beschlossene Richtlinie für sich für nicht durchführbar hält, er seine Entscheidung der Organisation bekannt geben soll – die Option des „contacting out“-Verfahrens. Gleiche Vorschriften enthält Art. 22 der WHO-

¹¹⁴ 26. Sitzung der MSC, 20-24 März 1972 und der 12. Sitzung, 17-21 April 1972, der 14. Sitzung, 18-22 September 1972, der 17. Sitzung 20-26 Januar 1973 der Rechtsausschuss

¹¹⁵ IMCO-Docs. MSC XXV/17 Paragraph 81-87 und Annex XXI von 4 April 1972; MSC XXVI/19 Paragraph 67-75 von 13 November 1972; LEG XII/8 Paragraph 14-23 und Annex III vom 25 April 1972; LEG XIV/4 Paragraph 6-37 und Annex von 27 September 1972; LEG XVII/7 Paragraph 5-17 und Annex von 31 Januar 1973

¹¹⁶ Art. 90 ICAO Satzung und Art. 38 ICAO Satzung, BGBl. 1956, II, 411

Satzung¹¹⁷, wonach der Mitgliedstaat dem Generaldirektor der Organisation innerhalb einer festgesetzten Frist seine Ablehnung bekannt geben soll. Eine ähnliche Vorschrift enthält auch Art. 9 der WMO-Satzung¹¹⁸. Auch dort ist geregelt, dass, wenn ein Staat die Durchführung einer Organisationsentschließung nicht gewährleisten kann, er an das contacting out-Verfahren appellieren soll. Im genannten Fall soll der Mitgliedstaat den Grund des Verzichts auf die Konventionsausführung dem Generalsekretär bekannt geben.

Charakteristisch für das „contacting out“-Verfahren ist, dass die Bindungswirkung einer Norm nicht ein Resultat der Willenseinigung der Völkerrechtssubjekte ist, sondern des mehrheitlichen Beschlusses einer internationalen Organisation. An dieser Stelle sollte man erwähnen, dass dieser Beschluss mit einer Einschränkung versehen wurde, nämlich dass innerhalb eines Zeitabschnitts jeder Mitgliedstaat für sich die Verbindlichkeit der Norm ausschließen kann¹¹⁹.

Eine andere Haupteigenschaft des „contacting out“ ist, dass die Mitgliedstaaten auch nach Inkrafttreten der Norm¹²⁰ die Möglichkeit haben, die Bindungswirkung der Rechtsregel aufzukündigen¹²¹, unter der Voraussetzung, dass der Sachverhalt dem Generalsekretär mitgeteilt wurde.

Eine Missbrauchsmöglichkeit des „contacting out“ Verfahrens, wonach die Mitgliedstaaten sich einer geänderten oder neu angenommenen Norm entziehen können, bleibt bestehen. Aufgrund dieser Missbrauchsmöglichkeit eines solchen Verfahrens¹²² wurde das „contacting out“-Verfahren nicht in Kraft gesetzt.

3.3.3.1.2 Das Verfahren „tacit acceptance“

¹¹⁷ BGBl. 1974 II, 43

¹¹⁸ BGBl. 1990 II, 171

¹¹⁹ Skubiszewski, Krzysztof – International Legislation, in: Encyclopedie of Public Law, Instalment 5, S. 99 f.

¹²⁰ gemäß Art. VII (2) der Facilitation Convention – BGBl. 1967 II, 2434

¹²¹ Henry, Cleopatra Elmira - The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organisation, in: International Legislator, S. 14 f. und S. 69 f.

¹²² IMCO-Doc. LEG XIV/4 Paragraph 20-23, 29 September 1972

Die Unzulänglichkeit des „contacting out“-Verfahrens mit der Konsequenz, dass es nicht im Kraft trat, brachte eine abgewandelte Verfahrensform-„tacit acceptance“ mit sich. Das Verfahren „tacit acceptance“ hat sich im Bereich der technischen Normen seit September 1972¹²³ als eine wirksame Lösung beim schwierigen Verfahren von Änderungen oder Anpassungen von Normen erwiesen. Die Tangentialebene betrifft nur die technischen Normen. Über Unklarheiten über die Einordnung in technische oder nichttechnische Normen entscheidet die diplomatische Konferenz der IMO-Mitgliedstaaten¹²⁴.

Die Verwendung der „tacit acceptance“ bei den meisten technischen IMO-Konventionen gewährleistet der IMO-Organisation eine dynamische Anpassung von Normen in Bezug auf die Seeschifffahrt und ihr Regulierungsbedürfnis.

Der Umschwung, der durch das „tacit acceptance“-Verfahren erzielt wurde, verkürzte die Dauer einer Übereinkommensänderung bis zur Inkraftsetzung auf eineinhalb bis zwei Jahre¹²⁵.

Dadurch wird der IMO eine sehr schnelle Anpassung der technischen Regeln an die Bedürfnisse der Praxis ermöglicht.

Infolge der Einführung des „tacit acceptance“-Verfahrens, ist eine beschlossene Änderung für diejenigen Staaten verbindlich, die die Änderung innerhalb der obenerwähnten Frist nicht ausdrücklich abgelehnt haben. Die Änderung kommt überhaupt nicht zustande, wenn die 2/3-Mehrheit der Mitgliedstaaten die Änderung zurückgewiesen hat. Diese Zweidrittelmehrheit der IMO-Mitgliedstaaten soll in der Regel 50 Prozent der Schiffswelttonnage repräsentieren. Nach der Erfüllung dieser Voraussetzungen des Verfahrens tritt die Normänderung erst in Kraft, aber nur für diejenigen Staaten, die die Modifikation nicht abgelehnt haben.

An diesem Punkt muss man erwähnen, dass ein Unterschied zwischen dem „tacit acceptance“- und dem „contacting out“-Verfahren besteht. Soweit das Völkerrechtsobjekt nicht vor der Annahme der Änderung bekannt gemacht hat, dass es an die neu entstandene Bestimmung nicht gebunden sein will, ist

¹²³ IMCO Doc. XIV/4, vom 27 September 1972

¹²⁴ IMCO Doc. XIV/4, Paragraph 15, vom 15 September 1972.

¹²⁵ Focus on Imo, IMO 1948-1998: a process of change / September 1998, S.11

es ihm nach dem Fristablauf des „contacting out“- Verfahrens nicht mehr erlaubt, von seinem Vetorecht gebrauch zu machen. In diesem Sinn wird durch das „tacit acceptance“-Verfahren eine Ausschließung der Normänderung nach seinem Inkrafttreten seitens eines Staates, der die Norm für sich ablehnt, unmöglich. Man kann sagen, dass bei dem „tacit acceptance“-Verfahren die Staaten durch ihr Schweigen automatisch an die Normen verbindlich gebunden werden.

Es stellt sich die Frage, ob das Schweigen eines Mitgliedsstaates gegenüber einer geänderten Norm automatisch als Zustimmungserklärung zu werten ist, und entsprechend eine Bindungswirkung auslöst.

Desweiteren stellt sich die Frage, ob diese Verbindlichkeit als eine Verletzung des Prinzips, gemäß dem ein Staat nicht gegen seinen Willen an einen Vertrag gebunden werden darf, zu werten ist. Es ist z. B. der Fall denkbar, dass ein Mitgliedstaat durch Verzögerung oder Nichteinhaltung der Frist versäumt, seine ablehnende Erklärung zur Normänderung abzugeben.

Ein Gegenargument als Antwort auf oben gestellte Fragen könnte sein, dass eine Ablehnungserklärung eines Staates in jeder Etappe des Änderungsverfahrens abgegeben werden kann, und er somit die Bindungswirkung für sich ausschließt. Außerdem gelten zur rechtlichen Begründung des Verfahrens tacit acceptance die Bestimmungen des Art. 11 WVK, wonach eine Zustimmungserklärung eines Staates zu einem völkerrechtlichen Vertrag neben Unterzeichnung, Urkundeaustausch, Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt auch durch andere vereinbarte Arten von rechtlichen Verfahren abgegeben werden kann (hier auch implizit: Schweigen)¹²⁶.

¹²⁶ Lagoni, Rainer - Der Hamburger Hafen ,die internationale Handelsschifffahrt und das Völkerrecht, in Archiv des Völkerrecht 26, S.340

3.3.4 Codes als „binding or non binding agreements“

Das Aufgabengebiet der IMO-Organisation sowie der anderen Internationalen Organisationen, die die Seeschifffahrt regulieren, betrifft verschiedene Formen von Normen zur Realisierung ihrer Normierungsmission. Sie richten sich zur Verwirklichung ihrer Ziele nach verschiedenen traditionellen Arten von Normen, wie z. B. internationale Abkommen und ihre notwendigen Änderungen und Anpassungen, sowie auch nach Empfehlungen, Richtlinien und Codes. Die Tätigkeit der IMO beschränkt sich nicht darauf, völkerrechtlich bindende Normen zu setzen. Diese Tätigkeit - Förderung und Entwicklung von Normen, die zur Schiffsicherheit und zum Seeumweltschutz führen sollen - wird durch Codes, Richtlinien und Empfehlungen – soft law – unterstützt.

Der innerstaatliche Rechtsbindungscharakter ist unproblematisch für die völkerrechtlichen Verträge festzustellen, weil die internationalen Verträge neben dem Gewohnheitsrecht und den allgemeinen Rechtsgrundsätzen dem Rechtsquellenkatalog des Völkerrechts gemäß Art.38, Abs. 1 IGH-Satzung entsprechen¹²⁷.

Das schwierige Verfahren, zu einem Übereinkommen (sowie einer Übereinkommensänderung) zu gelangen, und die ungenügende Rechtsprechung sind Elemente, die die Palette der klassischen Völkerrechtsquellen als unzulänglich erweisen. Deshalb wurde das soft law als eine Ergänzung der Lücken des Völkerrechts angesehen.

Zudem hat das Völkergewohnheitsrecht bei den vorerwähnten Elementen auf der Ebene der technischen und die Sicherheit betreffenden Normen keinen Einfluss¹²⁸, weil sie in der Regel ein Novum mit sich bringen, das in Gewohnheiten nicht zu finden ist. Begrifflich ist soft law neu, aber als Gegenstand der Regulierung¹²⁹ stammt es aus Prinzipienerklärungen der

¹²⁷ BGBl. 1973 II, S. 505

¹²⁸ Palmer, Geoffrey - New Ways to Make International Environmental Law, in: American Journal of International Law Vol. 86, S. 265

¹²⁹ Reisman, Michael W. - The Concept and functions of soft law in international politics, in: Essays in honour of Taslim Olawale Elias, Vol. I, S.136

Mitte des 19. Jahrhunderts¹³⁰. Ein Beispiel eines Vorläufers des soft law bildet auch die Atlantik Charta von 1941¹³¹.

3.3.4.1 Soft law als bindendes oder nicht bindendes Rechtsinstrument

Die Völkerrechtssubjekte haben die Wahl, „harte“ Unrechtsfolgen eines völkerrechtlichen Vertrags zu akzeptieren oder zu bestimmen, dass sie auf strenge Unrechtsfolgen verzichten – Anwendung von soft law.

Die Hauptmerkmale des soft law-Charakters¹³² - Flexibilität, Kompromisscharakter, Rechtsfortbildungswille – resultieren aus einer Idee des Informalismus, demzufolge die Subjekte des Völkerrechts nicht unbedingt durch strenge internationale Verträge gebunden sein wollen¹³³.

Die „harten“ Unrechtsfolgen, die aus der Pflichtverletzung eines internationalen Abkommens resultieren können, nämlich Wiedergutmachungen oder Retorsionen und Repressalien, hindern die Staaten, einen völkerrechtlichen Vertrag abzuschließen.

Auch das Verfahren zur nationalen Umsetzung eines Abkommens wird von den Staaten als ein Grund gegen einen Vertragsabschluß angesehen. Der Weg bis zur Ratifikation eines völkerrechtlichen Vertrags ist wegen seines innerstaatlichen Verfahrens, das in den meisten Fällen ein länger dauernder Prozess ist, und aufgrund von Mehrheitsabstimmungen umständlich.

Die vorgenannten Gründe motivieren die Staaten, sich auf eine einfachere und günstigere Möglichkeit zu berufen, nämlich – das soft law.

¹³⁰ Tammes, A. J. P. - Soft law, in: Essay`s on international law in honour of Judge Erades, S. 187 f.

¹³¹ Heusel, Wolfgang - „Weiches“ Völkerrecht - eine vergleichende Untersuchung typischer Erscheinungsformen, S. 111 f.

¹³² Bothe, Michael – Legal and non legal norms – A Meaningful Distinction in International Relations?, in: Netherlands Journal of International Law 11, S. 65 ff.; Lachs, Manfred – Some Reflections on Substance and Form in International Law, in: FS Philipp Jessup, S. 99 ff.

¹³³ Rosengarten, Ulrich – Der Begriff der völkerrechtlichen Verträge in Sinne der Art. 59, Abs. 2, Satz 1, 1. Alt. GG im Lichte der moderner Entwicklungen des Völkerrechts, S. 80

3.3.4.2 Vorteile des soft law

Im Vergleich mit „hard law“ erweist sich „soft law“ als flexibler, was von der Rechtsliteratur¹³⁴ als der größte Vorteil betrachtet wird.

Die Flexibilität des innovativen soft law, die beim herkömmlichen Völkerrecht fehlt¹³⁵, ist vorteilhaft bei notwendigen Anpassungen an Veränderungen.

Die Anpassungsfähigkeit des soft law ist besonders auf dem Gebiet der technischen Entwicklungen zu beobachten, die eine adäquate und schnelle Normenverabschiedung und –umsetzung verlangen.

Dadurch, dass soft law keiner innerstaatlichen Ratifikation bedarf¹³⁶, ist die Verabschiedungsdauer erheblich verkürzt. Die fehlende Ratifikation¹³⁷ des soft law wird von den Kritikern als eine Verletzung des Demokratie-Prinzips – Umgehung des parlamentarischen Umsetzungsverfahrens – angesehen.

Die soft law-Dokumente stellen eine Ausweichmöglichkeit zu anderen völkerrechtlichen Instrumenten dar, um die Zusammenarbeit der Staaten zu ermöglichen. In dem Fall, dass eine traditionelle völkerrechtliche Vereinbarung nicht zustande kommt, weil die Staaten einen völkerrechtlichen Vertrag und seine Konsequenzen vermeiden wollen¹³⁸, greift als Kompromiss das soft law ein, weil seine Unrechtsfolgen im Vergleich mit hard law milder

¹³⁴ Rotter, Manfred – Die Abgrenzung zwischen Völkerrechtlichem Vertrag und zwischenstaatlichen Abmachung, in: Internationale Festschrift für Alfred Verdross, S. 421;

Lauterpacht, E. - Gentlemen's agreements, in: Festschrift für F. A. Mann zum 70. Geburtstag, S. 396;

Bothe, Michael – Legal and non legal norms – A Meaningful Distinction in International Relations?, in: Netherland Yearbook of International Law 11, S. 86

¹³⁵ Verdross, Alfred/Simma, Bruno – Universelles Völkerrecht: Theorie und Praxis, 3. Auflage, Rdn. 65

¹³⁶ BVerfGE 286, 287, 357 ff. und 375 ff.

¹³⁷ Klabbers, Jan – The Concept of Treaty in International Law, S. 131 ff.;

Hailbronner, Kay - Völkerrechtliche und staatsrechtliche Überlegungen zu Verhaltenskodizes transnationaler Unternehmer, in: Staatsrecht, Völkerrecht, Europarecht, Festschrift für Hans-Jürgen Schlochauer zum 75. Geburtstag, Herausgabe von Ingo von Münch, S. 357

¹³⁸ Sinclair, Jan – „The concept of treaty in international Law“, Rezension von Jan Klabbers in: American Journal of International Law 91, S. 749

sind, oder weil die Beziehungen zwischen den Staaten faktisch nicht entwickelt genug für ein gültiges Abkommen sind, aber einer Konsolidierung bedürfen. Bezogen auf diese Entwicklungsstufe der internationalen Verhältnisse ist das soft law ein Instrument, das zur Weiterentwicklung des internationalen Rechts führen soll¹³⁹.

Soft law entwickelte sich aus der Praxis der Diplomaten. Diese wollten durch ihre Erklärungen ein Rechtsverhältnis ohne staatliche Verbindlichkeit begründen. Das Rechtsverhältnis entsteht als soft law zunächst auf internationaler Ebene und kann letztlich - durch unterschiedliche Methoden - auf nationaler Ebene¹⁴⁰ verwirklicht werden.

Die gleiche Funktion des Förderungseffekts¹⁴¹ wird von soft law erfüllt, wenn es als vorläufig eingeführt wird. In diesem Sinn spielt das soft law die Rolle eines Prüfungsmittels, ob in einem bestimmten Bereich ein zukünftiges hard law als geeignet oder ungeeignet in Betracht kommen kann¹⁴².

Aus den Vorteilen, die sich aus der Nutzung des soft law erkennen lassen, kann eine weitere Schlussfolgerung gezogen werden. Wenn Staaten die strikten Unrechtsfolgen eines internationalen Vertrages (z.B. Retorsion oder Repressallie) vermeiden wollen, kommt dem soft law eine Kompromissrolle zu. Folglich füllt soft law eine bestehende Normierungs-Lücke durch seine Bestimmungen, deren Sanktionen aber nicht zwingend sein sollen. So verstanden, befindet sich soft law in einer Grauzone¹⁴³ zwischen „harten“ Unrechtsfolgen einer internationalen Norm – spezifisch dem hard law – und der Abwesenheit einer völkerrechtlichen Norm, wo trotzdem die neuentstehenden völkerrechtlichen Verhältnisse ermöglicht werden sollen.

¹³⁹ Bothe, Michael – Legal or non legal norms – a Meaningful Distinction in International Relations?, Netherlands Yearbook of International Law 11, S. 91

¹⁴⁰ Riedel, Eibe – Standard and sources. Farewell to the exclusivity of the sources triad in international law?, in: European Journal of International Law 2, S. 72

¹⁴¹ Herdegen, Matthias – Völkerrecht, 2. Auflage, § 14, Rn. 5

¹⁴² Verdross, Alfred/Simma, Bruno – Universelles Völkerrecht: Theorie und Praxis, 3. Auflage, Rn. 55

¹⁴³ Pellet, Allain – Le „bon droit“ et l’ivraie – plaidoyer pour l’ivraie, in: Le droit des peuples à disposer d’eux-mêmes, Mélanges offerts à Charles Chaumont, S. 488

3.3.4.3 Bindungswirkung des soft law - ein Disput in der Völkerrechtswissenschaft

Die Qualifizierung der soft law-Bindungswirkung wird noch heute in der Rechtswissenschaft heftig diskutiert. Eine rechtliche Bindung des soft law wird erst seit 1980 vertreten.

Baxter legte in seinem Artikel „The infinite variety of international law“ /1980 das Fundament für die Theorie der rechtlichen Effektivität des soft law. Obwohl er der erste war, der die rechtlichen Folgen des soft law deutlich darstellte, erkannte der Autor an, dass die weichen Rechtsakte und Verträge nicht mit strikter rechtlicher Konsequenz durchsetzbar seien¹⁴⁴. Die Anwendung von internationalem hard law, argumentiert der Autor¹⁴⁵, widerlegt nicht die Existenz von soft law.

Im Gegensatz zum hard law, wo Verträge spezifische Sanktionen als Rechtsfolge enthalten, wird bei der Anwendung von soft law-Normen keine entsprechende Umsetzung von Sanktionen erwartet (*lex imperfecta*).

Nach Ansicht von Baxter gibt es eine Abstufung bei der Sanktionierung der Rechtsfolgen von internationalen Normen. In diesem Hierarchieverhältnis der Erzwingbarkeit könne soft law die Staaten verpflichten ohne Sanktionierung und ohne die Erwartung zur Ausführung oder Einhaltung der Norm. Obwohl soft law nicht dem Art. 38 des IGH-Statuts/Quelle des Völkerrechts entspricht¹⁴⁶, müsse es grundsätzlich dem Begriff Recht zugeordnet werden¹⁴⁷.

Die Einfluss- und Wirkungssphäre des soft law determinieren nicht nur die zukünftigen zwischenstaatlichen Verhandlungen der betroffenen Staaten, in denen die existierende Norm als Ausgangspunkt anderer Diskussionen und Abstimmungen gelten; auch die darauf folgenden zwischenstaatlichen Diskussionen können nicht mehr als „domaine réservé“ betrachtet werden¹⁴⁸.

Die Norm drückt einen Stand der Gebundenheit zwischen verhandelnden Parteien aus, und in diesem Sinn werden zukünftige Diskussionen über

¹⁴⁴ Baxter, R. R. – International and Comparative Law Quarterly (ICLQ)29/1980, S. 552

¹⁴⁵ Baxter, R. R. - International and Comparative Law Quarterly (ICLQ) 29/1980, S. 549

¹⁴⁶ Baxter, R. R. - International and Comparative Law Quarterly (ICLQ) 29/1980, S. 556

¹⁴⁷ Baxter, R. R. - International and Comparative Law Quarterly (ICLQ) 29/1980, S. 559

bestimmte Themen vermieden.

a) Befürworter des Konzepts eines nicht bindenden soft law

Ein großer Teil der Rechtsliteratur¹⁴⁹ vertritt ausdrücklich den Leitgedanken, dass soft law der Sphäre des Rechts angehört, aber mit der Einschränkung, dass soft law keine bindende/zwingende Rechtswirkung hat. Alain Pellet unterteilt den Begriff Recht in bindende und nichtbindende Rechtsakte¹⁵⁰ und subsumiert das soft law dem Rechtsteil, der keine Sanktionen fordert¹⁵¹. Der Autor betont in seiner Theorie, dass der fehlende Sanktionscharakter der soft law-Normen diesen nicht eine Position außerhalb des Rechts einräumt.

Nur einen Rechtsakt, der „gerichtliche Durchsetzbarkeit“ erlangt, dem Recht zuzuordnen, ihn bei „nicht gerichtlicher Durchsetzbarkeit“ jedoch nicht dem Recht zuzuordnen - meint der Autor - sei von der Lehre falsch dargestellt¹⁵². Nach der rechtlichen Auffassung des Autors soll der Rechtsbegriff nicht so eng betrachtet werden, dass nur Normen als Recht angesehen werden, welche vor Gerichten angewendet werden könnten, sondern auch Empfehlungen, da sie den Weg des permanenten Evolutivprozesses des Rechts beeinflussen.

In der Genese des Rechts spielt das soft law die Rolle einer Zwischenstufe zum hard law, deren Beitrag in der Weiterentwicklung des Rechts besteht,

¹⁴⁸ Baxter, R. R. – International and Comparative Law Quarterly (ICLQ) 29/1980, S 565

¹⁴⁹ Pellet, Alain – The normative dilemma: Will and consent in international Law-Making, in: The Australian Yearbook of international law (AYIL) 12, S. 33;

Neuhold, Hanspeter/Humer, Waldemar/Schreuer, Cristoph – Österreichisches Handbuch des Völkerrecht, 2. Auflage, Band I: Textteil, Rn 536;

Nguyen Quoc, Dinh/Daillier, Patrik/Pellet, Alain – Droit international public, 6. édition, Paris 1999, Rn 250 ff.;

Boyle, Alan E. – Some Reflection of the Relationship of Treaties and Soft Law, International and Comparative Law Quarterly 48/1999, S. 901 ff.

¹⁵⁰ Pellet, Alain – The Normative Dilema: Will and Consent in International Law-Making, in: The Australian Yearbook of international law 12, S. 33

¹⁵¹ Pellet, Alain – The normative dilemma: Will and consent in international Law-Making, in: The Australian Yearbook of international law 12, S. 27;

Carreau, Dominique – Droit international, §§ 505 ff.

¹⁵² Pellet, Alain – The Normative Dilema: Will and Consent in International Law-Making, in: The Australian Yearbook of international law 12, S. 33

unabhängig von der Frage nach seinem rechtlich bindenden/nicht bindenden Charakter.

Manche Autoren¹⁵³ entwickeln das Konzept des soft law weiter; sie vertreten die Meinung, dass soft law sogar vor einem internationalen Gericht angewandt werden könne.

Die Qualifizierung des soft law als integralem Bestandteil und Quelle des Rechts könne einen Hinweis¹⁵⁴ auf seinen latenten Rechtseffekt darstellen. Über diese Rechtswirkung des soft law können nur die Staaten Kraft ihrer Souveränität entscheiden¹⁵⁵.

Die Debatte über die Rechtsqualität und Bindungswirkung des soft law wird nicht durch die Theorie von Pellet beendet. Auch andere Vertreter der Rechtslehre lehnen vehement diese Bindungswirkung des soft law ab.

Die Argumentation von René-Jean Dupuy¹⁵⁶, soft law sei ein „Programmrecht“, schließt sich der Strömung der Rechtslehre an, die sich mit der Frage nach der bindenden Wirkung und rechtlichen Qualität/Eignung des soft law beschäftigt¹⁵⁷.

Dupuys Theorie bezeichnete die rechtliche Zuordnung der soft law-Norm als unvollkommen, weil sie nicht über eine eindeutig bindende Wirkung verfüge.

¹⁵³ Schachter, Oscar – The Evolving International Law of Development, Columbia Journal of Transnational Law 15, S. 1 ff.;

Schachter, Oscar – International Law in Theory and Practice- General Course in Public International Law, Recueil des cours, Vol. 178, S. 9 ff.

¹⁵⁴ Pellet Allain – Le „bon droit“ et l’ivrae, in : Le droit des peuples à disposer d’euxêmes, Mélanges offerts à Charles Chaumont, S. 488

¹⁵⁵ Pellet Allain – Le „bon droit“ et l’ivrae, in : Le droit des peuples à disposer d’euxêmes, Mélanges offerts à Charles Chaumont, S. 489

¹⁵⁶ Dupuy, René-Jean – Droit déclaratoire et droit progammatoire: de la coutume savage à la soft law, Colloque de Toulouse, organisé par Société Française pour le Droit International 1974, S. 132 ff.

¹⁵⁷ Kimminich, Otto/Hobe, Stephan – Einführung in das Völkerrecht, 7. Auflage, S. 193 f.;

Reisman, Michael W. - The Conception and functions of soft law in international politics, in Essays in honour of Taslim Olawale Elias, Vol. I, S.135 ff.;

Dupuy, Pierre-Marie – Soft Law and the Internatinal Law of the Environment, in: Michingan Journal of International, S. 420 ff.

Dupuy kritisiert den Inhalt des soft law und bezeichnet ihn als ungenau, weil er nicht der Härte des Rechtsquellenkatalogs des Art. 38 Abs. 1 IGH-Statutes entspricht. Er sei eher der Ethik zuzuordnen, weil soft law sich auf die Ebene der Formulierung von Zielen (wie z.B. Harmonisierung verschiedener nationaler Gesetzgebungen) und Prinzipien beschränke¹⁵⁸. Die Weiterentwicklung des Rechts durch soft law hätte zur Folge die Vereinigung der nationalen Gesetzgebungen im sozialen und wirtschaftlichen Bereich, und fände vornehmlich Anwendung im Umwelt- und internationalen Wirtschaftsrecht bzw. bei den Menschenrechten.

Eine Erfüllung dieses soft law-Norm-Zieles hätte zur Folge die Förderung des hard law¹⁵⁹ und würde damit zur Schließung der Rechtslücke führen, die häufig auf Grund des schwierigen Rechtsetzungsverfahrens entsteht.

Die Anhänger der Theorie des "soft law als Programmrecht"¹⁶⁰ beschreiben die Funktion des soft law als Katalysator/"Motor des Völkerrechts"¹⁶¹/Barometer der „Tendenzen“¹⁶² zur Schaffung des hard law.

b) Unterstützer des soft law als bindendes Völkerrecht

In der Völkerrechtswissenschaft besteht auch eine Tendenz, dass das soft law als bindendes Völkerrecht zu betrachten sei.

Die Vertreter dieser Theorie ordnen soft law dem Rechtsquellenkatalog des Art. 38, Abs. 1 IGH Statut zu¹⁶³.

¹⁵⁸ Dupuy, René-Jean – Droit déclaratoire et droit programmatoire: de la coutume sauvage à la soft law, in Société française pour le droit international, Colloque de Toulouse 1974, S.145

¹⁵⁹ Sztucki, Jerzy – Reflections on international "soft law", in: Festschrift Till Lars Hjerner, S. 470 f.

¹⁶⁰ Bierzanek, Remigius – Some Remarks on "soft" international law, in Polish Yearbook of International Law 17/1988, S. 39

¹⁶¹ Riedel, Eibe - Standards and sources. Farewell to the exclusivity of the sources triad in international law?, in: European Journal of International Law 2, no. 2/1991, S. 71

¹⁶² Dupuy, Pierre-Marie - Soft Law and the International Law of the Environment, in: Michigan Journal of International Law, 12/1991, S. 433

¹⁶³ Castaneda J. – Diskussionsbeitrag, La protection de l'environnement et le droit international, in Académie de Droit international de la Haye, Colloque de la Haye 14.08.1974-16.08.1974, S.535

Hillgenberg¹⁶⁴ schließt sich dieser Theorie an. Gemäß der Meinung dieses Autors hätten weiches Recht sowie hartes Recht die gleiche verbindliche Eigenschaft, aber es müsse bei den Sanktionen differenziert werden (Soft law verfüge über weichere Sanktionspotenziale als hard law).

Andere Autoren¹⁶⁵ bringen den ausdrücklichen Willen der Staaten als Rechtfertigungsgrund der Zugehörigkeit des soft law zum bindenden Völkerrecht vor. Dieser Teil der Rechtsliteratur geht davon aus, dass diese Bindungswirkung des weichen Rechts entsteht, soweit kein konträrer Wille des Staates ausdrücklich ausgeübt wird.

Man müsse also entsprechend davon ausgehen, dass die (im Falle eines nicht geäußerten entgegenstehenden Staatenwillens) dadurch wirksam gewordene soft law-Norm dem völkerrechtlichen Vertrag gleichwertig zu betrachten sei¹⁶⁶.

Diese Theorie, gemäß der soft law eine bindende Eigenschaft hat, fand eine Konsolidierung durch das IGH-Urteil des Falles Qatar-Bahrain.

Darin wurde präzisiert, dass das Vorhandensein eines internationalen Vertrages zugrunde gelegt werden kann, soweit sich vom Empfängerhorizont her aus der zwischenstaatlichen Vereinbarung ein Bindungswille erkennen läßt¹⁶⁷.

Die Repräsentanten dieser Theorie (soft law sei als verbindlicher internationaler Vertrag zu betrachten) vertreten die Meinung, dass eine getroffene Abmachung zwischen zwei Staaten ein konkordantes Verhalten

¹⁶⁴ Hillgenberg, Hartmut – Soft law im Völkerrecht, in: Zeitschrift für europarechtliche Studien/1998, S. 93

¹⁶⁵ Reuter, Paul – Le traité international, acte et norme, in Archives de Philosophie du Droit 32/1987, S. 111 ff.;

Klabbers, Jan – Informal Agreements in International Law: Towards a Theoretical Framework, in The Finish Yearbook of International law 5/1994, S. 267 ff.;

Manin, Philippe – L'incertitude de la règle internationale, in: Mélanges offerts au Professeur Robert Eduard Charlier, S. 233 ff.

¹⁶⁶ Widdows, Kelvin – What is an agreement in international law, in The British Yearbook of International Law 50/1979, S. 144 f.;

Klabbers, Jan – The Concept of Treaty in International Law, Den Haag 1996, S. 121 ff.

¹⁶⁷ International Court of Justice, Reports of Judgements, Advisory Opinions and Orders 1994, S.112

beider Parteien voraussetzt. Diese Abmachung ist das Ergebnis eines ausdrücklichen Willens von verhandelnden Staaten, und trotz ihrer fehlenden formellen Ratifikation oder Registrierung (wie z. B. Hinterlegung bei der UN-Generalsekretariat, gemäß Art. 102 UN-Charta) habe sie eine rechtliche Wirkung¹⁶⁸.

Zu diesem Ergebnis gelangt man durch eine rechtliche Betrachtungsweise¹⁶⁹, nicht durch eine rein politische, da Politik keine Alternative zur Normativordnung des Rechtssystems darstellt¹⁷⁰.

3.3.5 Der IMO-Code

Die Normen, die von der IMO ausgearbeitet wurden, bestehen nicht nur aus völkerrechtlichen Abkommen, sondern, sofern die Rechtsregeln in engem Zusammenhang mit den Aufgaben der IMO stehen und sich mit Seeschifffahrt befassen, sind sie abgefasst als Richtlinien, Empfehlungen und Codes. Sie werden u. a. durch die IMO – als Legislative – erarbeitet und befassen sich mit den Antworten auf die technischen Fragen der Schifffahrtindustrie.

Ein Code, der nicht nur die Sicherheit der Seeschifffahrt behandelt, sondern auch die Vorschriften bezüglich der Ladung, der Schiffs- oder Plattformbautechnik, des Funkverkehrs, der Ausbildung von Schiffpersonal sowie des Rettungswesens, geht aus praktischen Erfahrungen hervor, die als Informationen meistens in umfangreichen Handbüchern gesammelt wurden. Diese Informationen, die in dem jeweils von der IMO beauftragten Unterausschuss erarbeitet werden, werden in der MEPC- oder MSC-Versammlung als Resolution verabschiedet. Die Codes, die auf dem vorerwähnten Weg verabschiedet werden, zählen dadurch, dass sie aus dem

¹⁶⁸ Reuter, Paul – *Le traité international, acte et norme*, in: *Archives de Philosophie der Droit* Vol. 32, S. 111 ff.

¹⁶⁹ Reuter, Paul – *The operational and normative aspects of treaties*, in: *International Law Reports*, Vol. 20, S. 123 ff.

¹⁷⁰ Klabbers, Jan – *The Concept of Treaty in International Law*, S. 165 ff.

Praxisbedarf heraus entstehen¹⁷¹ und entsprechend zeitnah aktualisiert werden, heutzutage zu den wichtigsten Instrumenten der Regelung der Seeschifffahrt.

Die Empfehlungen der Mitgliedstaaten, der zwischenstaatlichen Organisationen oder der NGO-Organisationen¹⁷² können das Verabschiedungsverfahren für ein Übereinkommen auslösen.

Gemäß Art. 15 (j) IMO-Satzung beauftragt die Versammlung die Mitglieder zur Ausarbeitung von Vorschriften und Richtlinien, die sich mit der Schiffsicherheit und Vorbeugungsmaßnahmen für die Meeresumwelt¹⁷³ befassen.

In der IMO-Satzung kann man den Begriff „Code“ nicht finden. Alle staatlich nicht verbindlichen Regelungen werden begrifflich unter „Empfehlungen“ behandelt, wo alle nicht völkerrechtlichen Rechtsregeln angesiedelt werden.

Die Frage, ob ein Code völkerrechtlich als verbindlich oder nicht verbindlich betrachtet werden soll¹⁷⁴, wird von der Literatur konträr behandelt.

Obwohl weder zu der einen noch zur anderen Interpretation eine Bestimmung in der IMO-Satzung festgelegt ist, sollte der Begriff „Code“ nicht im Zusammenhang mit einer direkten völkerrechtlichen Bindungswirkung verwendet werden¹⁷⁵.

¹⁷¹ Henry, Cleopatra Elmira - The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organisation, in: International Legislator, S. 74

¹⁷² erklärend Art. 2 (b) IMO-Satzung in Verbindung mit Art. 2 (a) IMO-Satzung , Art. 1 (a), (b), (c) Imo-Satzung

¹⁷³ gleiche Bestimmung im Art. 29 (b) IMO-Satzung - betreffend MSC und Art. 38 (c) IMO-Satzung – betreffend MEPC

¹⁷⁴ Henry, Cleopatra Elmira - The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organisation, in: International Legislator, S. 74;

Mensah, Thomas A./Zimmerli, Cristoph H. - L'activité réglementaire de l'OMCI, in: Société française pour le droit international, Colloque de Toulouse, Paris 1975, S. 31 ff.

¹⁷⁵ Henry, Cleopatra Elmira - The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organisation, in: International Legislator, S. 109

3.3.5.1 Methoden zur Umsetzung der Codes in der Praxis

Die Verwirklichung eines Codes hat nicht die Konsequenz einer völkerrechtlichen Bindungswirkung der beteiligten IMO-Staaten. Charakteristisch für die Bindungswirkung des Codes ist die freiwillige Rechtsbindung, der die Staaten zustimmen können.

Die „Empfehlungen“/Codes rufen durch ihren Appell an die höchsten Werte (Menschenleben; Meeresumweltschutz, Seehandelssicherheit) bei den Staaten eine moralische Verpflichtung zur Einhaltung hervor. Die Kraft der genannten Werte veranlasst die IMO-Mitgliedstaaten, oder zumindest einen Teil der Mitgliedstaaten, den IMO-Code innerstaatlich verbindlich zu etablieren.

Ein Beispiel in diesem Sinn bildet der IDMG-Code, der in die nationale Gesetzgebung mehrerer Staaten¹⁷⁶ übernommen wurde.

Demnach sind die Bindungswirkungen des Codes sowie nötige Änderungen eines Codes nicht als Willensakt der IMO-Organisation zu betrachten, sondern als Wille jeden Vertragsstaates.

Nicht nur die nationale Eingliederung des Codes kann dessen Rechtsverbindlichkeit auslösen - auch international gibt es diese Möglichkeit. Infolgedessen kann ein Code, dessen Bestimmungen in einem engeren Zusammenhang mit einem Übereinkommen sich befinden, als Bestandteil in ein rechtsverbindliches Abkommen eingefügt werden.

Der ISM-Code, der von der IMO-Vollversammlung verabschiedet wurde (IMO-Resolution A 741 (18) 1993), veranschaulicht dieses Verfahren¹⁷⁷. Andere Beispiele für die Eingliederung eines Codes in ein bestehendes IMO-Übereinkommen sind der IBC-Code / 1983, der unter der MARPOL- und SOLAS-Konvention Rechtsverbindlichkeit erlangt hat, und der BCH-Code / 1971, der unter der MARPOL-Konvention für den Bau und die Ausrüstung der Chemietanker Rechtsverbindlichkeit erlangt hat.

Der Empfehlungscharakter eines Codes als völkerrechtlicher Rechtsakt, der die nationale Inkraftsetzung beeinflussen soll, bewirkt, dass die IMO-Mitgliedstaaten von der IMO-Organisation nicht als Gesamtheit zur

¹⁷⁶ Die Gefahrgutverordnung See § 2, BGBl. 1991 I, 1714 in der Fassung der zweite See-Gefahrgutsverordnung, BGBl. 1995 I, S. 1074

Rechtsverbindlichkeit gezwungen sein sollen.

Begünstigungen für die Schiffe, die den Code einhalten, könnten die Rechtsdurchsetzung und die Rechtsverbindlichkeit des Codes auf nationaler und/oder internationaler Ebene fördern.

3.4 Sicherheitsmaßnahmen im Bereich des Meeresumweltschutzes auf europäischer Ebene

Nach der Katastrophe der „Amoco-Cadiz“ 1978 hatte der Europäische Rat die Kommission aufgefordert, bestimmte Vorschläge zur Überwachung und Verringerung der Verschmutzung durch Erdöl zu unterbreiten.

Es stellte sich heraus, dass die Gemeinschaft der europäischen Mitgliedstaaten nicht genügend vorbereitet war, um solche Maßnahmen treffen zu können. Die Vermeidung von Zwangsmaßnahmen und das schwierige Verabschiedungsverfahren (damals musste eine Entscheidung einstimmig gefasst werden) bildeten eine Hemmung auf dem Verabschiedungsweg.

Erst Mitte der neunziger Jahre und mit Einführung der qualifizierten Mehrheit bei der Entscheidungsfindung begann der Rat, erste Schritte einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet der Seetransportsicherheit zu unternehmen. Er sorgte für eine strengere Anwendung des internationalen Übereinkommens in der Gemeinschaft und verabschiedete interne Vorschriften auf dem Gebiet, auf dem keine oder unzureichende IMO-Regeln existierten:

- Richtlinie 93/75/EWG des Rates¹⁷⁸ wonach einlaufende/auslaufende Schiffe in das Gebiet der Europäischen Gemeinschaft, die gefährliche sowie umweltschädliche Güter befördern, laut der Maßgabe der Richtlinie detaillierte Auskünfte über ihre Ladung notifizieren müssen.
- Verordnung der EG Nr. 2978/1994 des Rates¹⁷⁹ zur Durchführung des IMO Beschlusses über die Vermessung der Ballasträume in

¹⁷⁷ ISM Code wurde im Kapitel IX der SOLAS-Konferenz eingegliedert, 1994

¹⁷⁸ Richtlinie 93/75/EWG vom 13. September 1993

¹⁷⁹ Verordnung der EG Nr. 2978/1994 vom 21. November 1994

Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast. Aufgrund dieser Verordnung können mit getrennten Ballasttanks ausgerüstete Schiffe systematisch Rabatte bei den Gebühren in Anspruch nehmen.

- Richtlinie 94/57/EG des EG Rates¹⁸⁰, in deren Bestimmungen die gemeinsamen Regeln und Normen für die Überprüfung und Klassifikation von Schiffen festgelegt wurden.
- Richtlinie 95/21/EG des Rates¹⁸¹ über die Hafenstaatskontrolle. Diese Richtlinie schreibt die Überprüfung aller Schiffe vor. Besonders der Fall der Überprüfung von Öltankschiffen wird von dieser Richtlinie behandelt.
- Der Vorschlag für eine Richtlinie der EG Nr. 2/2000 über Hafenauffanganlagen für Schiffabfälle und Ladungsrückstände, der die Einhaltung der MARPOL-Übereinkommens-Bestimmungen – nach dessen Bestimmungen angemessene Auffanganlagen für Häfen vorgeschrieben wurden – bewirken soll.

3.4.1 Die letzten Unfallereignisse – Entscheidende Elemente des Umweltbewusstseins im Rahmen der EU

Als am 12. Dezember 1999 das 25 Jahre alte Einhüllenöltankschiff Erika südlich der äußersten Westspitze der Bretagne auseinanderbrach, verstärkte sich der EU-Gemeinschaftswille im Bereich der Sicherheitsbestimmungen. Von den geladenen 30.000 Tonnen liefen 20.000 Tonnen Schweröl ins Meer, was zur Folge die Verseuchung von 400 Kilometer Küste hatte. Aufgrund dieses Umweltunglücks leitete die EU zwei Maßnahmenpakete – Erika I und Erika II - in die Wege. In diesen einigte sich die EU auf eine Reihe von Maßnahmen, um die bestehenden Regelungen, die die Mitgliedstaaten besonders in Hinblick auf die Anzahl der Kontrollen in den Häfen schlecht

¹⁸⁰ Richtlinie 94/57/EG vom 22. November 1994

¹⁸¹ Richtlinie 95/21/EG vom 19. Juni 1995

anwendeten, zu verstärken. Auf verschiedenen Sitzungen (des Rates) stimmte der Rat der Verkehrsminister diesen beiden Regelungspaketen zu.

Die Kontrolle von Schiffen in den Häfen als Maßnahme Erika I ergänzte die Richtlinie 95/21/EG. Nach ihren Bestimmungen müssen alle Schiffe, die älter als 15 Jahre sind und in den vorangehenden zwei Jahren mehr als zweimal festgehalten wurden, aus den Häfen der EU Gemeinschaft verbannt werden und auf eine schwarze Liste gesetzt werden. Diese Liste wird von der Kommission alle sechs Monate veröffentlicht.

Des Weiteren werden die Kontrollen bei allen Schiffen mit hohem Alter verstärkt. Andere Bestimmungen enthalten die Regelungen des Erika I-Paketes, gemäß deren Anordnungen die Schiffe vor dem Einlaufen in den Hafen eine Reihe von Informationen liefern müssen, damit eine ausreichende Vorbereitung der Überprüfungen geleistet werden kann. Die Änderungen der Richtlinie 94/57/EG, die in Erika I für Schiffsicherheitsmaßnahmen aufgenommen wurden, betreffen die Rolle der Klassifikationsgesellschaft.

Die Klassifikationsgesellschaft, die von den EU-Mitgliedsstaaten ihre Befugnis, den Zustand der Schiffe zu prüfen, delegiert bekommen hat, soll genau kontrolliert werden. Die Kommission behält sich vor, in einem einfacheren Verfahren einer Gesellschaft ihre Zulassung vorläufig oder endgültig zu entziehen, falls diese nicht mehr den Kriterien der Richtlinie entspricht. Es wurde bestimmt, dass die Klassifikationsgesellschaft selbst die volle Haftung für Versäumnisse übernehmen muss.

Der Fortbestand der Zulassung der Klassifikationsgesellschaft ist unter der Bedingung gewährleistet, dass sie in Bezug auf Sicherheit und Umwelt verhütend vorgeht.

In Bezug auf die Doppelhüllenöltankschiffe sieht die Erika I-Richtlinie eine Beschleunigung des Ersatzes von Einhüllenöltankschiffen vor, die dem Zeitplan der Vereinigten Staaten (2005, 2010, 2015 je nach Tonnage) entspricht.

Die Idee ein Informationssystem zu errichten, das die Daten über den technischen Zustand eines Schiffes enthält, wurde in das Erika I-Maßnahmenpaket übernommen. In diesem Informationssystem sollen alle Ergebnisse von Kontrollen in Häfen oder von Prüfungen der Klassifikationsgesellschaft gesammelt werden und über die Datenbank

EQUASIS weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden. Der Zustand des Schiffes, der immer durch neue Informationen aktualisiert wird, wird folglich allgemein bekannt gemacht, so dass im Falle eines Schiffsunglücks eine leichtere und eindeutige Identifizierung der Verantwortlichen zu ermitteln ist. Ein Maßnahmenpaket zur Umsetzung der Erika I, das zu einer einheitlichen europäischen Struktur in Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr führen kann, bildete das Ziel der Erika II-Richtlinie. Gemäß der Auffassung der EU-Mitgliedstaaten, nach der die Schiffsicherheit ausdrücklich eine praktische Umsetzung erfahren sollte, wurde der Beschluss gefasst, eine europäische Behörde zur maritimen Sicherheit (EMSA) einzurichten.

Die Vorschriften der Europäischen Behörde zur Maritimen Sicherheit sehen eine Harmonisierung der einzelstaatlichen Kontrollen sowie ihrer Regeln vor, die der Begründung einer neuen einheitlichen europäischen Struktur für die Sicherheit im Seeverkehr dienen.

Die wichtigste Aufgabe der EMSA besteht darin, dass sie für die Überwachung der Organisation und die Wirksamkeit der einzelstaatlichen Kontrollen zuständig ist. Mit der gleichen Begründung, die zu einer einheitlichen europäischen Struktur für die Seeverkehrssicherheit führen soll, wurde EMSA beauftragt, eine Erweiterung des Datenbanksystems EQUASIS zu gewährleisten.

Die Bestimmungen der Erika II-Richtlinien sehen vor, dass der gesamte Schiffverkehr innerhalb europäischer Gewässer einem einheitlichen europäischen Meldesystem unterliegen soll. Diese Richtlinie betrifft ausdrücklich nur durchfahrende Schiffe. Aufgrund der oben erwähnten Richtlinie, das Meldesystem betreffend, wurde in erster Linie die Kompetenz der EU Staaten Schiffen die Fahrt zu verweigern, gestärkt, wenn entweder gravierende Sicherheitsmängel beim Schiff bestehen, oder die Bedingungen, wie z. B. Wetterverhältnisse, ungünstig erscheinen.

Alle Schiffe sollen dazu verpflichtet werden, zum einen ihre Fahrt anzuzeigen, zum anderen eine Black Box installieren zu lassen, die Eindeutigkeit und Transparenz bei einer Untersuchung im Falle eines Schiffsunglücks gewährleistet. Hintergrund ist der bisherige Mangel an verfügbaren Informationen, die für die Sicherheit der Schifffahrt von Bedeutung sind, aufgrund dezentraler Erfassung.

Die Überwachung der Navigation im Seeverkehr, besonders in den von Öltankschiffen am meisten befahrenen Zonen, soll verbessert werden. Zum EU-Gemeinschaftsrecht gehört bereits die Richtlinie 93/75/EWG, aufgrund derer Schiffe mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung, die Gemeinschaftshäfen anlaufen oder von dort herkommen, verpflichtet sind, sich gesondert zu melden.

Im Falle eines Schiffsunglücks, das Entschädigungs- und Haftungsfragen aufwirft, schreibt die Erika II-Richtlinie verbindlich für alle EU-Mitgliedsstaaten ein einheitlich gestaltetes sowie anpassungsfähiges internationales Verfahren vor. Die Festsetzung des Höchstlimits für Entschädigungszahlungen soll von bislang 200 Millionen Euro auf eine Milliarde Euro erhöht werden.

4. Erhöhung der Schiffssicherheit durch ISPS-Code

4.1 Piraterie und Terrorismus im Fokus des ISPS-Codes

4.1.1 Terrorismus

Im Gegensatz zu Flugzeugen und Eisenbahnen fungieren Handelsschiffe bislang selten als Instrument für terroristische Zwecke.

Um terroristischen Unternehmungen präventiv entgegenzuwirken, sollen entsprechende Maßnahmen getroffen werden. Dieses Konzept ist auch in den Terrorabwehrmaßnahmen des ISPS-Code der IMO-Organisation verankert.

Die Terroranschläge in New York und Washington am 11.09.2001 waren Auslöser für eine fundamental neue Beurteilung der globalen Sicherheitslage. Seitdem ist die Abwehr gegen terroristische Attacken eine der größten politischen Herausforderungen, die zu einer entsprechenden Regulierung durch die internationale Staatengemeinschaft nötigt. Selbst an der Seeschifffahrt ist diese neue Gefahrendimension nicht spurlos vorübergegangen. Um das Niveau der Sicherheit im Seetransportbereich an die neuen Gefahren anzupassen, wurden regional und international mehrere zwischenstaatliche Abkommen sowie unilaterale Regelungen verabschiedet.

Es sind einige Beispiele der letzten zwanzig Jahren, in denen Übergriffe auf

zivile Schiffe ausgeübt wurden, zu erwähnen:

- M/V „Achile Lauro“ am 07.10.1985

Das italienische Kreuzfahrtschiff wurde von vier palästinischen Tätern vor der Ägyptischen Küste entführt. Bei dieser Entführung wurden 545 Passagiere als Geisel genommen, und eine Person aus den Vereinigten Staaten wurde erschossen. Drei Tage später verließen die Entführer die M/V „Achile Lauro“ in Kairo.

- M/V „Avrasya“ am 16.01.1996

Tschetschenische Piraten entführten das türkische Passagierschiff mit 165 Personen an Bord. Drei Tage später, am 19.01.1996, gaben die Entführer auf.

- M/V „Limburg“ am 06.10.2002

Der unter französischer Flagge fahrende Tanker wurde von einem mit Sprengstoff beladenen Boot, das von Selbstmordattentätern gesteuert wurde, angegriffen. Als Attentatfolge verlor ein Besatzungsmitglied sein Leben, während durch den Vorfall Schaden am Schiff (durch ein Loch des Doppelhüllentankers sowie durch ein ausgebrochenes Feuer, das gelöscht werden konnte) entstand.

- M/V „SUPERFERRY 14“ am 26.04.2004

Das Fährschiff „SUPERFERRY 14“, das unter philippinischer Flagge fuhr, wurde von einer Terrorgruppe des Abu Sayyafs in der Nähe von Manila angegriffen. Von den 900 Passagieren und Besatzungsmitgliedern wurden 119 getötet oder gelten bis heute als vermisst.

Obwohl die terroristischen Akte gegen Handelsschiffe nicht zahlreich sind, besteht trotzdem die Gefahr für Passagier-, Tanker-, und andere Arten von Handelsschiffen weiterhin, weil Abwehrmöglichkeiten gegen solche Angriffe praktisch fehlen¹⁸².

¹⁸² Payer, Hans G. – Link between Safe and Secure Shippis, in: HANSA-Schiffahrt-Schiffbau-Häfen, 140/2003, Heft Nr. 3, S. 35 ff.

Die kritische Beschaffenheit der gesamten Weltflotte wurde als „...hopelessly ill prepared...“ bezeichnet¹⁸³. Die potenzielle Gefährdung von Handelsschiffen kann durch folgende Unterscheidungsmerkmale verdeutlicht werden¹⁸⁴:

- Eine missbräuchliche Nutzung des Schiffes und/oder von Containern/Ladungsraum für nicht erlaubten Transport von Waffen oder für den Schmuggel gefährlicher Güter (biologische und/oder chemischen Substanzen, Sprengstoff sowie andere Kampfmittel).
- Eine abusive Verwendung des Schiffes, des Ladungsraums oder des Containers durch Transport von Sprengstoffmaterial, mit dem Ziel der Zerstörung eines Hafens.
- Eindringen an Bord eines Schiffes (über die Ladung oder dem Rumpf) mit dem Zweck, Explosionsmittel zu deponieren; direkte Angriffe gegen Schiffe mit sprengstoffbeladenen Booten sowie Minen zur Versenkung eines Schiffes mit der Folge der Sperrung einer Wasserstrasse¹⁸⁵/der Hafenzufahrt oder der bloßen Beschädigung des Schiffes (wie z.B. im Fall der M/V „Limburg“).

Diesen Risikokatalog der Gefährdungsarten für Schiffe kann man um die vorstellbare Situation einer Schiffsentführung mit Geiselnahme - die politische oder persönliche Forderungen verfolgt - ergänzen.

Nicht außer Betracht gelassen werden darf die denkbare Situation einer Asylforderung oder einer Erpressung mit Lösegeldforderung.

Die OECD untergliedert die Risikofaktoren, die die Seeschifffahrt beeinflussen kann, in die Bereiche Ladung, Schiffe, Menschen und Finanzen. Zwischen diesen Faktoren bestehen Interdependenzen und

¹⁸³ Grool, Rob – Ships and cargoes: terrorist tools? in: Seaways-The International Journal of the Nautical Institute Heft Nr.2/2005, S. 9 ff.

¹⁸⁴ Payer, Hans G. - Link between Safe and Secure Shippis, in: HANSA-Schifffahrt-Schiffbau-Häfen, 140/2003, Nr. 3, S. 65 ff.;

Sagen, Arne – ISPS could still cause slip ups, in: Lloyd's List, 21.08.2003, S. 5

¹⁸⁵ vgl. OECD/Maritime Transport Committee, Security in maritime transport: Risk faktor and economic impact Juli 2003; [http:// www.oecd.org/dataoecd/63/13/4375896.pdf](http://www.oecd.org/dataoecd/63/13/4375896.pdf) betreffend die Terror-Angriff-Pläne der Al Quaida-Organisation, deren Ziel die Sperrung der Straße von Gibraltar beinhalteten.

Abhängigkeitsverhältnisse – sie sollten nicht isoliert behandelt werden¹⁸⁶.

Sogar bei den an der Seeschifffahrt beteiligten Personen ist nach Meinung der OECD-Organisation eine Quelle potenzieller Terrorgefahr erkennbar.

Die US-amerikanische Heimatschutzbehörde schloss sich dieser Theorie an und verweigerte aufgrund dessen als Schutzmaßnahme Schiffspersonal die Landung auf ihrem Gebiet¹⁸⁷. In der US-amerikanischen Praxis wurde eine

Zunahme von Fällen registriert, bei denen bei einem Schiffs-Besatzungswechsel der Mannschaft die Ein- und Ausreise erschwert wurde¹⁸⁸.

Ausgehend von der Tatsache, dass sich im Handelsverkehr stets ungefähr 10 Millionen standardisierte Boxen (Container) zum Transport - sowohl innerhalb eines Kontinents wie auch zwischen den Kontinenten - befinden¹⁸⁹

(und davon täglich 45.000 Container die Vereinigten Staaten erreichen), besteht die Gefahr, dass ein Container ein erhöhtes Risiko für die Seeschifffahrt und Häfen darstellt. Jedoch befindet sich ein Container in der

Praxis nicht nur auf der Linie zwischen zwei Häfen, sondern im Fall eines Haus-zu-Haus Transportvertrages eines FCL-Containers (Full Container Load) wird er vom Versender - und damit nicht unter der Aufsicht einer

staatlichen Behörde - beladen. Die Missbrauchsmöglichkeiten bei einer solchen Haus-zu-Haus Beförderungsart steigen erheblich, soweit der Container im Rahmen des Transportprozesses durch mehrere Hände

(Verantwortungsbereiche mehrerer Verkehrsträger, anderer Unternehmen sowie Behörden) geht. Innerhalb einer solch langen Transportkette besteht in

besonderem Maße die Gefahr, dass eine Container-Ladung in eine Vernichtungswaffe, die als Bestimmungsort jede Großstadt oder jede zivile Einrichtung haben könnte, verwandelt wird¹⁹⁰. Man muss sich dabei vor Augen führen, welche tragischen Konsequenzen der Einsatz einer

¹⁸⁶ www.oecd.org/dataoecd/63/13/4375896.pdf

¹⁸⁷ Barns, John – Security or freedom, in: Safety at Sea International, No. 10/2002, S. 4

¹⁸⁸ Osler, David – Where is the evidence for terrorist crews?, in: Lloyd's List/21.10.2002, S. 5

¹⁸⁹ Payer, Hans G. – Link between Safe and Secure Ships, in: HANSA Schifffahrt-Schiffbau-Häfen, 140/2003, Heft 3, S. 65ff.

¹⁹⁰ Grey, Michael – Compliance deadline looms ever closer for liner trade, in: Lloyd's List, 29.03.2004

Terrorgruppe gegen einen Gastanker oder ein anderes Tankschiff hat¹⁹¹.

Die Anzahl der potenziellen Schifffahrtsgefahren erhöht sich in den geographischen Zonen der Welt, die als bevorzugte Ziele von Terrorangriffen – wie USA und Europa – gelten. Als Konsequenz sind in diesen Zonen strikte Sanktionen für die Schiffe vorgesehen, die gegen Normen - Terrorabwehrmaßnahmen betreffend - verstoßen.

Die Sanktionsmaßnahmen gegen solche Schiffe, die hinsichtlich der Umsetzung des Antiterrorregelungspakets fehlerhafte oder überhaupt keine Maßnahmen getroffen haben, können bis zur Festhaltung oder zum Einlaufverbot gehen¹⁹².

Das Ziel eines Terroranschlags und das durch seinen Erfolg ausgelöste Ereignis sind Elemente, die bei einem Aktionsprogramm einer Terrorgruppe wohl überlegt ausgewählt werden¹⁹³, weil die Terroristen mit einem Sonderbeitrag in den Medien rechnen, um ihren Forderungen stärkeres Gehör zu verschaffen.

Aus diesem Grund könnte ein Anschlag auf ein Schiff, das in einer überfüllten Hafenstadt verweilt, dem auf ein Handelsschiff auf Hoher See gegenüber bevorzugt werden, da mit einer größeren Erschütterung in der Bevölkerung zu rechnen ist¹⁹⁴.

Obwohl nicht alle dargestellten Bedrohungsmöglichkeiten von Terrorangriffen bisher faktisch in die Tat umgesetzt worden sind, sollten diese Risiken als potenzielle Gefahr nicht von den zuständigen Organisationen vernachlässigt werden.

¹⁹¹ Stehr, Michael – Piraterie und maritimer Terror im asiatisch-pazifischen Raum, in: Schiff & Hafen, Nr. 3/2004, S. 13 ff.

¹⁹² Osler, David – The 2.6 percenters, in: Fairplay International Shipping Weekly, 25.03.2004, S. 1 ff.

¹⁹³ Hutter, Reinhard/Neubecker, Karl Adolf – Mehr Sicherheit gegen Terrorismus, in: Homeland Security – Das Medium für innere Sicherheit und Bevölkerungsschutz, Nr. 1/2003, S. 33 ff.

¹⁹⁴ Grool, Rob – Ships and cargos: terrorist tools?, in: Seaways-The International Journal of The Nautical Institute, Nr. 2/2004, S. 9 ff.

4.1.2 Die Piraterie, eine nicht zu vernachlässigende Schifffahrts- gefährdungsquelle

Die Piraterie, als äußere Gefährdungsquelle der Seeschifffahrt, über welche jedoch bis vor kurzem nicht so intensiv in den Medien berichtet wurde wie über den Terrorismus, nimmt nach Angabe des International Maritime Bureau immer weiter zu.

Diese Bedrohungsart, die weder von den Medien noch von der Politik in ausreichendem Maße beachtet wird, ereignet sich unterdessen auf Kosten und zu Ungunsten der Schifffahrt allgemein (Piraten heutzutage haben nicht nur die Frachthandelsschifffahrt im Visier, sondern auch Reiseschiffe sowie private Yachten).

Die Seeräuberei/Piraterie, im rechtlichen Sinn, wurde vom UN-Seerechtsübereinkommen definiert¹⁹⁵. Art. 101 I UN-SRÜ bezieht sich auf den gewaltsamen Angriff auf ein Schiff mit dem Ziel zu rauben oder andere Verbrechen zu begehen. Sein Anwendungsgebiet erstreckt sich nicht nur auf Schiffsüberfälle, die auf hoher See stattfinden, sondern schließt auch Piraterieakte ein, die in Territorialgewässern eines Staates oder in Häfen begangen werden.

Solche Gewaltakte der Piraterie, denen das Schiff, die Besatzung sowie die Ladung (jeweils zum Teil oder in ihrer Gesamtheit) in der Geschichte der Menschheit bisher ausgesetzt gewesen sind, finden gegenwärtig eine häufigere Erwähnung in den Berichten verschiedener Organisationen.

Die Renaissance des Seeräubertums wird durch die Zahlen des IMB belegt. Im Jahre 1999 wurden nach offiziellen Angaben weltweit 285 Fälle krimineller oder politischer Piraterie registriert, davon zwei Drittel in asiatischen Gewässern (gegenüber 192 im Jahr zuvor und 90 im Jahre 1994). Dabei enthüllen die beeindruckenden Statistiken, die das Internationale Seeschifffahrtsbüro (IBM) veröffentlicht, offenbar nur die Spitze des Eisbergs. So hatte die philippinische Marine 1998 beispielsweise 139 Überfälle und Entführungen in ihren Hoheitsgewässern registriert, während das IMB nur sechs verzeichnete. Dieselbe Verzerrung lässt sich auch in den japanischen Gewässern feststellen, wo 1998 zwanzig Schiffe geentert worden

¹⁹⁵ Art. 101 UN-Seerechtsübereinkommen

waren, während das IMB in diesem Jahresbericht nur von einem einzigen sprach¹⁹⁶. Das schwierige und langwierige Überprüfungsverfahren, das durch die Meldung eines Piraterieaktes in Gang gesetzt wird, und die Gefahren für den Ruf der Reedereien sind Hauptursachen dafür, dass diese Meldungen vermieden werden.

Die Aufmerksamkeit der internationalen Organisationen, wie z.B. IMB als Organisation der „Internationalen Handelskammer“, richtet sich auf ökonomische Instabilität sowie Korruption als besonderer Nährboden für Piraterie. Sie konzentrierte sich auf geographische Regionen, in denen die Rate der seeräuberischen Überfälle Ausdruck der sozioökonomischen- und politischen Lage ist.

Es wurden folglich bestimmte/mehrere Armut-Pirateriezentren lokalisiert, wie z.B.¹⁹⁷ rund um den indischen Subkontinent, in südostasiatischen Gewässern insbesondere Malaysia und Indonesien; in Westafrika – v.a. Nigeria; Ostafrika – v. a. Somalia; Südamerika – v.a. Brasilien und Ecuador.

4.1.3 Interdependenz zwischen Terrorismus und Piraterie?

Der prinzipielle Unterschied zwischen Terrorismus und Piraterie besteht in den Motiven hinter den verfolgten Zielen. Die Piraten verüben Überfälle gegen Schiffe aus bloßen materiellen Gründen, während die Terroristen ideologische Gründe haben.

Trotz der Trennung zwischen ideologischen und materiellen Gründen kann in der Praxis unter Umständen nicht deutlich zwischen Piraterie und Terrorismus unterschieden werden. Der Grund dafür liegt darin, dass ein Gewaltakt der Verflechtung von Interessen beider Tätergruppen entspringen könnte, so dass die Bestimmung der tatsächlich verantwortlichen Tätergruppe unmöglich wäre.

Die Angriffe von Piraten auf Schiffe beweisen eine Vervollkommnung ihrer Vorgehensweise und Waffenausrüstung. Diese Tatsache könnte zu einem

¹⁹⁶ Kane, Solomon/Passicouset, Laurent – La piraterie, symptôme d’une Asie fragilisée, in: Le Monde diplomatique, Juni 2000, S. 6

¹⁹⁷ International Chamber of Shipping: Attacks on Ships – Background Information – Scale of Problem, <http://www.marisec.org/piracy/background.htm>

erhöhten Interesse der Terroristen an den Kenntnissen, Methoden und Erfolgen von Piraten führen mit dem Ziel, sie als Instrument zur Verwirklichung ihrer eigenen ideologischen Ziele einzusetzen.

Piraterie als „out sourcing“ des Terrorismus - Piraten als Mittel zum Zweck, wobei Piraten für im Auftrag der Terrorgruppen gekaperte Schiffe eine materielle Vergütung erhielten - wäre eine Zielergänzung beider externen Bedrohungsarten, die sich zu Ungunsten des Schiffshandels auswirken würde.

Aufgrund der Tatsache, dass bisher kein Präzedenzfall eingetreten ist, der das Szenario einer Zusammenarbeit zwischen Piraten und Terroristen¹⁹⁸ untermauern könnte, hat das IMB eine differenzierte Betrachtung beider Tätergruppen empfohlen¹⁹⁹. Ein fehlender Präzedenzfall ist kein Grund auszuschließen, dass eine solche Konstellation möglich wäre.

4.2 Genese des ISPS - Codes und sein Regelungsgebiet

Aufgrund der Erkenntnis, dass Terrorismus „eine Bedrohung des Weltfriedens und der internationalen Sicherheit darstellt“²⁰⁰, wurde die Notwendigkeit eines Antiterrormaßnahmenpaketes erkannt. Dieses Vorhaben konkretisierte sich in der Resolution 1373 des UN-Sicherheitsrats. Diese Resolution vom 28.09.2001 forderte von der Staatengemeinschaft Regelungen (auf nationaler Ebene) und Konventionen (auf internationaler Ebene), die zur Ausschaltung des Terrorismus beitragen sollen.

Die UN-Sicherheitsratsresolution fand ein Echo bei der IMO-Organisation. Die 22. Londoner Konferenz der IMO beschloss eine Untersuchung der existierenden Normen, das Schiffssicherheitsverhältnis betreffend (im Hafen und auf See), aber aus der Perspektive der neu entstandenen Art von Bedrohung - der terroristischen Akte.

Ein wichtiger Beitrag zur Beschleunigung des Verhandlungsprozesses der

¹⁹⁸ Osler, David – Piraterie und Terror: Das Problem wird nicht ernst genug genommen, in: Schiff & Hafen, 8/2003, S. 27

¹⁹⁹ Rao, Ramadas – The forgotten scourge, in: Fairplay International Shipping Weekly, 22.01.2004, S. 16 ff.

²⁰⁰ Resolution 1373 des UN Sicherheitsrats vom 28.09.2001

IMO-Organisation wurde von den Vereinigten Staaten geleistet. Sie unterstützten die Sitzung der IMO finanziell, um die Beschäftigung mit der Entwicklung neuer Strategien und Vorschriften gegen Terrorismus zu fördern, und dadurch die Klärung der Seeschiffahrtssicherheit voranzutreiben²⁰¹.

Das Maritime Safety Committee der IMO-Organisation hat ein Jahr später die neuen Vorschriften im Katalog des ISPS-Codes ausgearbeitet, die am 12.12.2002 durch den Schlussakt der IMO-Konferenz der Mitgliedstaaten von London verabschiedet wurden.

Der International Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS-Code) wurde in das bereits existierende Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See/1974 (SOLAS 1974) integriert.

Primär regulierte SOLAS 1974 nur die schiffstechnische Sicherheit, was als Vorbeugung gegen innere Gefahr bezeichnet wird. Safety (innere Sicherheit) hat sich als unzureichendes Mittel im Kampf gegen die sichtbar gewordenen Gefahren erwiesen. Zur Ergänzung des Bildes und als Konsequenz des politischen und durch die Ereignisse entstandenen Drucks mussten auch die externen Gefahren – Security – in diese Konvention eingearbeitet werden.

Die deutsche Bundesregierung hat dieses Eingliederungsverfahren des ISPS-Code in die SOLAS-Konvention damit begründet, dass beide dem gleichen Desideratum – Schutz des menschlichen Lebens auf See – dienen: „...Abwehr äußerer Gefahren der Sicherheit des menschlichen Lebens und somit im weitesten Sinne vom Regelungszweck des SOLAS-Übereinkommens erfasst“²⁰².

Die verpflichtenden Anforderungen des ISPS-Codes gelten nicht unmittelbar im nationalen Recht, sondern sie bedürfen noch Umsetzungsakten, solange nicht mehr als ein Drittel der SOLAS-Konvention Mitgliedstaaten (deren Handelsflotten insgesamt mindestens die Hälfte der Bruttoreaumzahl der Welthandelsflotte repräsentieren) innerhalb einer bestimmten Frist Einspruch

²⁰¹ Terror auf See: Internationale Regeln angestrebt, in: Deutsche Seeschiffahrt, Nr. 10/2002, S. 8

²⁰² Deutscher Bundestag – 15. Wahlperiode, Drucksache 15/1780, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Internationalen Code für

bei der IMO gegen die Änderung geltend gemacht hat (nach Verfahren der IMO-Organisation).

Seit 01.01.2004 gilt der Internationale Code für Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen völkerrechtlich verbindlich; aber für die Umsetzung in die nationale Gesetzgebung der einzelnen Mitgliedstaaten war ein Zeitraum bis zum 01.07.2004 vorgesehen, der nicht verlängert werden konnte²⁰³.

Die Vorschriften des ISPS-Code richten sich gemäß der Präambel (Verwirklichung, Beschleunigung und Erhöhung der Sicherheit – „Security“) auf Schiffe und auf Häfen.

Passagierschiffe jeder Größe; Hochgeschwindigkeitswasserfahrzeuge, die zur Passagierbeförderung eingesetzt sind; Frachtschiffe und Hochgeschwindigkeitswasserfahrzeuge mit 500 BRZ oder einer BRZ über dieses Maß, die in internationaler Seefahrt tätig sind, sowie Offshore-Bohreinheiten, fallen unter die Regelung²⁰⁴.

Der andere Teil des Codes besteht aus hafenseitigen Anweisungen und bezieht sich auf alle Umschlaganlagen, die die Schiffe im internationalen Verkehr abfertigen.

Eine zentrale Regelung des ISPS-Codes betrifft die Einrichtung und Erhaltung eines aktiven Risikomanagements, was eine systematische Bewertung der Gefährdungspotenziale voraussetzt, denen Schiff und Hafen in Bezug auf terroristische Angriffe ausgesetzt sein könnten²⁰⁵.

Die Implementierung sowie die Einhaltung der ISPS-Vorschriften, die durch entsprechende Zertifikate nachgewiesen werden können²⁰⁶, sollen durch Zusammenarbeit der Regierungen und ihrer Verwaltungen sowie Einbeziehung der Reedereien gefördert werden.

die Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen, 20.10.2003

²⁰³ Security: alert! IMO News, Nr. 1/2003, S. 8 ff.

²⁰⁴ ISPS-Code, Part A, Paragraph 3.1

²⁰⁵ Deutscher Bundestag – 15. Wahlperiode, Drucksache 15/1780, Gesetzentwurf der Bundesregierung: Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen, 20.10.2003

4.3 Die Präventivfunktion des ISPS-Codes – Kampf gegen die Bedrohung durch externe Gefahren

Die IMO betont die Bedeutung von Mitarbeit und Kommunikation zwischen den Institutionen, die den Seetransport betreiben.

Der Code stelle die Sammlung und den Austausch von sicherheitsrelevanten Informationen zwischen den am Seeverkehr beteiligten Organisationen sicher.

Eine andere Aufgabe des IMO-Codes ist die Benennung von privaten und öffentlichen Organisationen, die sich effektiv an der Gefahrabwehr für den Seeverkehr und an der Ausarbeitung von Plänen, Audit-Prozessen und Zertifizierungen beteiligen und so eine schlagfertige Antwort gegenüber den vielseitigen Facetten des Terrorismus geben²⁰⁷.

4.4 Instrumente des ISPS-Codes zur Prävention von externen Gefahren

4.4.1 Risikobewertung der externen Gefahren

An erster Stelle des ISPS-Codes steht die Risikobewertung der externen Gefahren für das Schiff, um entsprechende Maßnahmen zum Kampf gegen diese zu treffen. Die Identifizierung der Gefahr und seine Bewertung wurden in den Vorschriften des ISPS-Code Teil A Paragraph 2.1.9 sowie im empfehlenden Teil B, Paragraph 9.14 f. niedergelegt.

Für eine bessere und zielgerichtete Koordinierung der Maßnahmen gegen externe Gefahrenquellen wurden die Risiken eingestuft, wie folgt:

a) Normaler Betrieb / „Security level 1“

Auf dieser Risikostufe gibt es keine Informationen über gravierende Gefährdungen.

b) Steigende Gefahr / „Security level 2“

Auf dieser Stufe liegen Informationen über geplante Akte vor, deren Ausführung die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigen können.

²⁰⁶ ISPS-Code, Part A, Section 19.2.1

²⁰⁷ ISPS-Code, Part A, Section 1.2

c) Konkrete Gefahr / „Security level 3“

Charakteristisch für diese Stufe sind konkrete Informationen über deutlich unmittelbar drohende Gefahren, deren Ziel bekannt oder auch unbekannt sein kann.

4.4.2 Declaration of Security / Erklärung zur Risikobewertung

Der ISPS-Code übergeht nicht den Kontakt zwischen Schiff und Hafen. Im Kapitel 5, Teil A des ISPS-Code wird diese Interdependenz besonders behandelt.

Die Declaration of Security wurde auch hier mit dem Ziel eingeführt, Übereinkünfte zu treffen zwischen Schiff (durch den Ship Security Officer) und Hafenanlage (durch den Port Facility Security Officer) oder mit anderen Schiffen, mit denen es Berührung hat, um eine Koordination der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu erreichen²⁰⁸.

Zur Verbesserung der maritimen Sicherheit wurde geregelt, dass zwischen dem Schiff und der zuständigen Hafenbehörde (-Anlage) eine Sicherheitserklärung abgegeben werden soll²⁰⁹.

Diese Vereinbarung enthält zahlreiche auf Schiff und Hafen bezogene Sicherheitsmaßnahmen (u. a. Überwachung und Kontrolle des Zugangs zum Schiff und den zugangsbeschränkten Schiffsbereichen, Überwachung und Kontrolle des Ladungsumschlags), die in einer bestimmten Zeit umgesetzt werden können, falls die Hafenverwaltung oder ein Schiff ihren Abschluss für erforderlich hält²¹⁰.

Beide Seiten – Schiff oder Hafenbetreiber - sind berechtigt, eine Sicherheitsvereinbarung zu verlangen.

Die Vorschriften des ISPS-Codes richten sich vor allem auf die Fälle, bei denen ein für den Ladungsumschlag zuständiger Betrieb sich an die Gefahrstufe des Schiffes anpassen muss.

Sowohl in der genannten Situation als auch in dem Fall, dass ein Hafen den Sicherheitsvorschriften des ISPS-Codes nicht entspricht, soll gemäß dem

²⁰⁸ ISPS-Code Part A, Paragraph 5.4 und Paragraph 5.5; ISPS-Code Part B, Paragraph 5.4

²⁰⁹ ISPS-Code, Part A, Section 5.1

²¹⁰ ISPS Code, Part B, Paragraph 5.1

ISPS-Code eine Sicherheitsvereinbarung abgeschlossen werden.

Die gleichen Bestimmungen gelten beim Ölumschlag zwischen zwei Tankern, wenn eines der beiden Schiffe die Sicherheitsanforderungen des ISPS-Codes nicht erfüllt oder die beiden Schiffe sich auf unterschiedlichen Gefahrstufen befinden.

Die Vertragspartner des SOLAS-Abkommens genießen das Privileg, die Sicherheitserklärung/Declaration of Security im Detail bestimmen zu können²¹¹.

4.4.3 Die Zuständigkeit der auf dem Schiff und an Land für Sicherheit verantwortlichen Person

4.4.3.1 Die Zuständigkeit der auf dem Schiff für Sicherheit verantwortlichen Person

Jede Reederei soll eine Person benennen, deren Obliegenheit es ist, für die „Security“ der in ihrem Verantwortungsbereich stehenden Schiffe zu sorgen²¹².

Der Company Security Officer als Bevollmächtigter der Reederei erfüllt seine Aufgabe für eine bestimmte Art und Anzahl von Schiffen. Seine Zuständigkeit erstreckt sich nicht allgemein auf die Sicherheit des ganzen Unternehmens (im Fall einer Reederei mit mehreren Schiffen), sondern beschränkt sich auf einzelne, ihm individuell für seinen Verantwortungsbereich zugeteilte Schiffe.

Das Berufsprofil des Company Security Officers ist durch eine Kombination mehrerer anspruchsvoller fachlicher Kenntnisse und Disziplinen charakterisiert²¹³ und seine Qualität wird durch laufendes Training weiterentwickelt.

Die einzelnen Bestandteile seiner beruflichen Qualifizierung (u. a. Kenntnisse über Security; Normen; Risikobewertung des Schiffes; Ablauf des Betriebes im Hafen und auf dem Schiff; Maßnahmen zur

²¹¹ gemäß ISPS-Code, Part A, Section 5

²¹² ISPS-Code, Part A, Art. 11.1

²¹³ gemäß ISPS-Code, Part B, Art. 13.1

Gefahrenabwehr und Notfallvorsorge; Methoden zur Realisierung des Audits) sollen zu einer reibungslosen Durchführung seiner Aufgaben nach dem Katalog des Art. 11.2, Part A ISPS-Code und darüber hinaus beitragen.

4.4.3.2 Die Zuständigkeit der an Land sicherheitsbefugten Person

Die Aufgabe der Sicherheit/Security an Bord des Schiffes steht dem Ship Security Officer zu. Sein Verantwortungsbereich ist nicht auf die reguläre Überprüfung der Security-Maßnahmen, die an Bord des Schiffes eingehalten werden sollen, beschränkt, sondern kann auch folgende Aufgaben einschließen (nicht limitativ dargestellt)²¹⁴:

- Umsetzung des Gefahrenabwehrplans und Verwirklichung nötiger Änderungen des Gefahrenabwehrplans
- Inspektion und Koordinierung der Arbeitsprozesse im Hafen (Einladung/Ausladung/Ausrüstung) in Bezug auf externe Gefahren
- Berichte erstatten hinsichtlich aller die Schiffsicherheit bedrohender Situationen
- Anlage und Kontrolle der Sicherheitseinrichtungen und Überprüfung ihrer unmittelbaren Wirksamkeit, sowie der Einsatzbereitschaft der Mannschaft, die zur Schiffsicherheit beitragen soll.

Der ISPS-Code verlangt auch von der ganzen Mannschaft eines Schiffes die Kenntnis dieser Sicherheitsvorschriften, die regelmäßig aufgefrischt und trainiert werden soll²¹⁵.

Die Mitglieder der Mannschaft sollen den Schiffssicherheitsplan und die in ihm aufgeführten Bestimmungen (wie z. B.: Kenntnis verschiedener aktueller Bedrohungsarten sowie die entsprechenden Maßnahmen, die in der jeweiligen Gefahrenstufe getroffen werden sollen; das Verfahren in einer Notlage; Katastrophenpläne; Erkennung von Waffen, gefährlichen Materialien und verdächtigen Personen; Betätigung und Funktionsweise technischer Vorrichtungen zur Gefahrenabwehr) kennen²¹⁶.

²¹⁴ ISPS-Code, Part. B, Paragraph 11.2

²¹⁵ ISPS-Code Part A, Paragraph 13.1 ff.

²¹⁶ ISPS-Code, Part. B, Paragraph 13.4

4.4.4 Ship Security Assessment / Risikoevaluation des Schiffes

Ein entscheidendes Merkmal des ISPS-Codes ist die Risikoanalyse des Schiffes, welche für das Sicherheitskonzept der Seeschifffahrt fundamentale Bedeutung hat.

Alle Maßnahmen, die zum Kampf gegen Bedrohungen der äußeren Sicherheit des Schiffes eingeführt werden sollen, hängen von seiner Risikoevaluation ab, folglich gilt sie als Grundlage des „Ship Security Plans“. Ein Ship Security Assessment, als Ergebnis einer grundlegenden Dokumentationsarbeit, wird vom Company Security Officer durchgeführt²¹⁷.

Die gesammelten Informationen über mögliche externe Gefahren werden für jedes Schiff gesondert ausgewertet. Diese Dokumentationsarbeit erstreckt sich nicht nur auf leicht verletzbare Bereiche des Schiffes, seine Ladung oder seine Einrichtungen. Zum Komplex der externen Bedrohungsarten, die als Informationsgrundlage für die Erstellung des Ship Security Assessments dienen sollen, gehören auch die Risiken, die vom Hafen und seinen Anlagen und von Fahrrinnen ausgehen²¹⁸.

Durch die Risikoevaluation wird nicht nur das Schiff als Gefahrenträger eingeschätzt, sondern auch die Gefahr, der Dritte durch das Schiff ausgesetzt sind. Dass ein Schiff und seine Ladung als Objekt eines Terrorakts eingesetzt werden kann, wird in der Evaluationsliste berücksichtigt²¹⁹.

Die Analyse darf als Instrument einer klaren Risikobewertung die Bedrohung durch die generelle internationale Lage nicht vernachlässigen.

Etappen bei der Aufstellung des Ship Security Assessments sind die Bewertung des technischen Zustand des Schiffes²²⁰ (ausgehend von der Art des Schiffes und seiner Konstruktion, Zugangswegen, nicht allgemein zugängliche Sektoren des Schiffes) und der schon an Bord eingeführten Maßnahmen gegen drohende Gefahren.

Nach der grundlegenden Analyse der potenziellen Gefahren gemäß den

²¹⁷ ISPS-Code, Part. B, Paragraph 8.1

²¹⁸ ISPS-Code, Part A, Paragraph 8.2

²¹⁹ Veröffentlichung eines Verfahrens zur Durchführung von Risikobewertungen für Schiffe, in: Verkehrsblatt–Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Nr. 21/20036, S. 705 ff.

Empfehlungen des ISPS-Code Part B, Paragraph 8.9 und Paragraph 8.10, die in den Risikokatalog eingetragen wird²²¹, stellt man die gesammelten Informationen und Bewertungen der Realität an Bord des Schiffes gegenüber²²². Dieser Vorgang der Gegenüberstellung, die an Bord des Schiffes stattfindet, dient durch die daraus resultierenden Erkenntnissen dazu, um die leicht verletzbaren Elemente des Schiffes und die Lücken des Berichts/Maßnahmenkatalogs zu schließen²²³.

4.4.5 Ship Security Plan / Schiffsplan zur Gefahrenabwehr

Der Schiffsplan zur Gefahrenabwehr, der für jedes Schiff individuell gefertigt wird, kommt zustande durch ein Verfahren zu dessen Aufstellung; diesem folgt eine Genehmigung durch eine Recognised Security Organisation.

Inhaltlich wird der Ship Security Plan von zahlreichen, von der Risikobewertung erarbeiteten Informationen bestimmt, die hierfür in Form von detaillierten praktischen Maßnahmen umgesetzt werden.

Im Paragraph 9.4 des ISPS-Codes sind die Gefahrenabwehrmaßnahmen, die der Ship Security Plan aufführt, enumerativ aufgeführt.

Unter diesen sind besonders zu beachten:

- Präventionsmaßnahmen, die Verbringung nicht genehmigter gefährlicher Materialien, Waffen u.a. an Bord des Schiffes betreffend
- Maßnahmen in Bezug auf die Beschränkung des Zugangs auf das Schiff und zu bestimmten Bereichen des Schiffes, die einem Angriff gegenüber besonders empfindlich sind, sowie die Kennzeichnung dieser Schiffsbereiche
- Das Verfahren in einer kritische Lage, der das Schiff ausgesetzt sein könnte, und die entsprechenden Verantwortungsbereiche der Mannschaft; das Verfahren in dem Fall eines Security-Audit;

²²⁰ ISPS-Code, Part B, Paragraph 8.5

²²¹ ISPS-Code Part B, Paragraph 8.12

²²² ISPS-Code Part B, Paragraph 8.14

²²³ Veröffentlichung eines Verfahrens zur Durchführung von Risikobewertungen für Schiffe, in: Verkehrsblatt–Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und

Schulungen und Übungen im Einklang mit dem Ship Safety Plan; das Verfahren zur Prüfung und Aktualisierung des Plans; das Verfahren bei der Berichterstattung eines sicherheitsrelevanten Zwischenfalls; das Verfahren bei der Prüfung und Kalibrierung der Sicherheitsausrüstung

- Benennung des Company Security Officers und Ship Security Officers und die Kontaktmöglichkeiten des letzteren mit dem Company Security Officer.
- Das Verfahren und die Instruktionen, die zur einer besseren Nutzung des Ship Security Alert System führen

Die Verantwortung für die Aufstellung des Ship Security Plan kommt dem Company Security Officer²²⁴ oder einem von der Reederei beauftragten Dritten zu²²⁵.

Die Daten, die im Ship Security Plan enthalten sind, müssen vor dem Zugriff unbefugter Personen geschützt sein²²⁶.

Auch die Hafenstaatkontrolle bildet keine Ausnahme zu dieser Regel. Sie ist verpflichtet zur Geheimhaltung des Ship Security Plans (unter dem Vorbehalt „otherwise agreed by the Contracting Government“), d. h. dass sie prinzipiell keine Einsicht in die gesperrten Daten²²⁷ des Ship Security Plan fordern kann, „but only with the consent of the Contracting Government, or the master of the ship concerned“.

Der komplette Inhalt des Ship Security Plan steht einer begrenzten Zahl von Personen zur Verfügung. Diese Befugnis zur Kenntnisnahme ist nur dem Kapitän, Ship Security Officer, Company Security Officer und der für Security zuständigen Behörde des Flaggenstaates oder der Recognised Security Organisation erteilt²²⁸.

Wohnungswesen, Nr. 21/20036, S. 710 ff.

²²⁴ laut Bestimmungen des ISPS Codes, Part. B, Paragraph 9.1

²²⁵ ISPS-Code, Part. A, Paragraph 9.2

²²⁶ ISPS-Code, Part. A, Paragraph 9.7 f.

²²⁷ gemäß ISPS-Code, Part. A, Paragraph 9.8.1

²²⁸ ISPS-Code, Part. A, Paragraph 9.8 sowie SOLAS Amendments 2001 and 2002, Amend to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amend,

4.4.6 Verbindliche technische Maßnahmen zur Gefahrenabwehr

Das Sicherheitskonzept der IMO-Organisation hat die Technik nicht außer Acht gelassen, sondern aufgrund dessen, dass ständig neue Entwicklungen an Bord des Schiffes und in dessen Navigationswesen angewandt werden, wird auch dieser Bereich der Schiffssicherheit berücksichtigt.

Das Monitoring der Seetransportaktivität und die Übertragung von Daten und ihr Empfang setzen u. a. fachlich-technische Elemente voraus, ohne deren Einsatz die Umsetzung von Security-Maßnahmen in ihrer Gesamtheit nicht durchführbar wäre.

Die Anstrengungen der IMO konzentrieren sich nicht nur auf die Implementierung der Technik in die Schiffssicherheitssysteme. Durch die SOLAS-Normänderungen erreichte die IMO eine standardisierte Schiffssicherheits-Ausrüstung der internationalen Flotte²²⁹.

chapter IX-2, Regulation 9, Paragraph 2.1.6

²²⁹ SOLAS Amendments to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended, Chapter IX-2, Regulation 6 and as amended Chapter V, Regulation

4.4.6.1 Das Security-Alarmsystem und die Verpflichtung eines Schiffes zu dessen Implementierung

Das Security-Alert-System wurde durch die Vorschriften des Amendments to the Annex to the SOLAS-Convention²³⁰ mit verschiedenen Fristen zur Inkraftsetzung beschlossen²³¹.

Diese technischen Maßnahmen beziehen sich auf die Einführung eines Alarmsystems, das per Funk eine eventuell eintretende externe Gefahr einer bestimmten Behörde durch einen Notruf meldet.

Die Änderung des Kapitel IX-2, Regel 6 der SOLAS-Konvention legt neben den Stellen für die Alarmauslösung auf dem Schiff (mindestens zwei Punkte an Bord und an einer anderen Stelle) den Inhalt der zu sendenden Informationen sowie das Resultat, das von der Alarmauslösung erzielt werden soll, fest. Die Betätigung dieses „Security-Alert-System“ soll einen Alarm bei einer bestimmten Meldestelle – aus taktischen Gründen nicht auf dem Schiff - in Gang bringen.

Die Meldestelle, die von der Staatsverwaltung der Schiffsflagge bestimmt wird (dies könnte ausnahmsweise bei der Reederei selbst sein), soll die Informationen über den Notfall den Anrainerstaaten oder den in der Nähe des Schiffes befindlichen Staaten sowie der Staatsverwaltung der Schiffsflagge bekannt geben.

²³⁰ SOLAS Amendments to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amend, Chapter IX-2, Regulation 6

²³¹ gemäß Amendments to the Annex to the International Convention for Safety of Life at Sea 1974, Kapitel IX-2, Regulation 6, Paragraph 1 sollen Fähren und Passagierschiffe jeder Größe sowie Öl-, Chemikaliertanker und Bulk Carrier über 500 BRZ ab 01.07.2004 diese Maßnahme einführen. Alle andere Arten von Schiffen sollen über dieses Alarmsystem bis 01.07.2006 verfügen. Die Schiffe die ab 01.07.2004 gebaut worden sind, sollen mit einem solchen Alarmsystem ausgerüstet werden.

4.4.6.2 Automatisches Kennzeichnungssystem / Automatic Identification System

Das automatische Kennzeichnungssystem ist eine weitere Antwort der IMO auf die Notwendigkeit einer sicheren und leistungsfähigen Navigation der Schiffe sowie des Schutzes der Umwelt.

Die Einführung des automatischen Kennzeichnungssystems wurde im Jahr 2000 durch die Änderung des Kapitels V der SOLAS-Konvention verabschiedet und mit verschiedenen Fristen bis zum Inkrafttreten an Bord des Schiffes versehen²³².

Die Einführungsperiode des Automatic Identification System wurde durch die Regulation 19 der SOLAS-Konvention verkürzt. Alle Schiffe, die mindestens 500 BRZ messen, müssen den Beweis der Funktionsfähigkeit des Automatic Identification System bei der ersten Besichtigung ihrer Sicherheitsausrüstung nach dem 01.07.2004 oder spätestens zum 31.12.2004 erbringen²³³.

Die Hauptfunktion dieses Systems ist die Überwachung des Schiffes durch andere Schiffe, Flugzeuge sowie insbesondere durch eingerichtete Uferbeobachtungsstationen²³⁴, die Informationen über das Schiff und seine Ladung erhalten und sammeln sollen.

Die mit diesem Automatic Identification System ausgestatteten Schiffe übertragen nicht nur Informationen wie: Identität des Schiffes und sein Typ; Position, Kurs, Geschwindigkeit, Navigationsstatus und andere sicherheitsbezogene Merkmale, sondern sie erhalten auch automatisch gleichartige Daten von ähnlich ausgestatteten Schiffen²³⁵. Neben den oben erwähnten Funktionen erfüllt das Kennzeichnungssystem noch die Funktion der Prävention von Schiffskollisionen, was u. a. zur Erleichterung der Arbeit der für das Verkehrsmanagement zuständigen Behörde beiträgt.

²³² Die 73. Sitzung des Seesicherheitsausschusses entschied, dass Automatic-Identification-System auf neuen Schiffen ab 2002 bestehen soll und während der Periode 2003-2008, abhängig vom Schiffstyp, eingeführt werden soll.

²³³ SOLAS-Konvention, Kapitel V, Regel 19

²³⁴ SOLAS-Konvention, Kapitel V, Regel 19, Selektion 2.4.5

4.4.7 Ship's Identification Number / IMO-Schiffskennnummer

Gegen die steigende Tendenz zum gesetzwidrigen Verkauf von Schiffen, die von Piraten entführt wurden, veranlasste die IMO ihre Mitgliedstaaten zur Einführung einer strikten Regel, die zur Vermeidung solcher Akte beitragen soll.

Dies ist Inhalt der Änderung der SOLAS-Konvention – SOLAS Amendments 2001 and 2002, Amendments to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended, Chapter XI-1, Regulation 19, deren Bestimmung jedes Schiff zur Führung einer IMO-Registrierungsnummer verpflichtet.

Die IMO-Organisation verleiht dem Schiff eine Ship's Identification Number, die während der Lebensdauer des Schiffes auf dessen Rumpf eingestanz ist, und nicht veränderbar (durch diverse Unbenennungen, Vercharterung oder Verkauf des Schiffes) oder entfernbar sein darf.

Die Kennungsnummer, die auf dem Heck des Rumpfes an Steuerbord angebracht wird, soll dort an einem leicht zugänglichen Platz (an Maschinenraum, Pumpen-Raum, Ladeluke) eingraviert werden.

Die Vorschriften dieser Resolution traten am 01.07.2004 in Kraft - nicht nur für Schiffe, die sich bereits im Seeverkehr befinden, sondern auch für die Schiffe im Bau oder Konstruktion.

4.4.8 Continous Synopsis Record

Gegen den Missbrauch der Seeschifffahrt durch Terrorgruppen wurde der Continous Synopsis Record geschaffen. Außerdem soll durch die Einführung dieses Dokuments der Verkauf von Schiffen, die zuvor durch Piraterieakte entführt wurden, vermieden werden.

Die ununterbrochene synoptische Aufzeichnung, die ab 01.07.2004 verbindlich ist, besteht aus sicherheitsrelevanten Informationen über die Geschichte des Schiffes.

Zum Inhalt des Continous Synopsis Record gehören Daten, die zumindest über folgende Merkmale Auskunft geben sollen: Flaggenstaat und

²³⁵ aaO.

Anmeldedatum beim Flaggenstaat; IMO-Schiffskennnummer; Name des Schiffes; Heimathafen; Name und Adresse des eingetragenen Eigentümers; Name der eingetragenen Charterer und deren Adresse (wenn nötig); Name der Klassifikationsgesellschaft; Name der Behörde, die das Ship Security Certificate herausgegeben hat; Name der Behörde, die das Document of Compliance and Safety Management Certificat herausgegeben hat.

Für jedes Schiff besteht auch die Verpflichtung, eine Liste der letzten zehn Anlaufhäfen anzufertigen, die bei der Kontrolle durch die Hafenstaatsbehörde vorgelegt werden muss²³⁶.

Bei Verkauf eines Schiffes an einen anderen Inhaber oder Wechsel von bareboat–Vercharterungs-Firmen, die die Verantwortung für den Betrieb von Schiffen übernehmen - oder ähnlichen Vorgängen - dürfen die Informationen über die Vergangenheit des Schiffes nicht gelöscht oder modifiziert werden.

Dieses Dokument muss in seiner unveränderten ursprünglichen Form permanent an Bord des Schiffes vorliegen, um bei eventuellen Kontrollen zur Verfügung zu stehen.

4.5 Immanente Kosten bei der Implementierung der ISPS-Vorschriften

Die Anwendung der ISPS-Normen fordert von Seiten der Beteiligten der Seeschifffahrt einen größeren materiellen Aufwand, welcher dem Zweck einer besseren Abwehr der Schiffe gegen externe Gefahren dienen soll²³⁷.

Die Fachliteratur betrachtet das International Ship Security Certificate kritisch als reines Mittel der Reedereien zur Sicherstellung der Seetüchtigkeit in Bezug auf Sicherheit des Schiffes²³⁸ und begründet dies damit, dass die Implementierung dieser Vorschriften des ISPS-Codes lediglich zur Gewährleistung der Einsatzbereitschaft von Schiffen dient.

Nach Angaben des US Coast Guard wurden im ersten Jahr nach Einführung

²³⁶ SOLAS Amendments 2001 and 2002, Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 amended Chapter XI-1, Regulation 5

²³⁷ Bellew, Jim – Security at forefront, in: Safety at Sea International, 12/2003, S. 23;

Brewer James – North England tells owners to prepare for ISPS perils, in: Lloyd's List, 13.02.2004, S. 1

²³⁸ Osler, David - The 2.6 percenters, in: Fairplay International Shipping Weekly,

des ISPS-Codes über 40 Millionen US Dollar von deutschen Reedereien ausgegeben, um Sicherheitsmaßnahmen an Bord der Schiffe zu ermöglichen – die Schätzungen für das Jahr 2005 liegen bei mindestens 20 Millionen US Dollar²³⁹.

Es stellt sich die Frage, ob die Seeschifffahrt bereits selbst eine Gefahr in sich birgt, oder nur aufgrund von potentiellen missbräuchlichen Terrorakten Sicherheitsmaßnahmen treffen müsste, welche Kosten verursachen, und ob der Nutzen des Einsatzes dieser höheren Kosten dem öffentlichen Interesse dient und sie entsprechend von der Öffentlichkeit getragen werden sollten, oder ein privates Interesse darstellt und entsprechend auch ausschließlich von Privaten getragen werden sollen.

Die Fachliteratur gibt ein Antwort auf diese Frage mit dem Vorschlag, dass die Allgemeinheit²⁴⁰ einen Beitrag zur Begleichung der Kosten der externen Gefahrenabwehr leisten sollte²⁴¹.

Die OECD zählt ca. 43.000 Schiffe der Welthandelsflotte (ohne die Schiffe zwischen 500 BRZ und 1000 BRZ, Bohreinheiten und Passagierschiffe inbegriffen), die nach Einführung des ISPS-Codes mit ca. 1,3 Mrd. US Dollar²⁴² die Reedereien und Häfen finanziell belasten.

Trotz dieser enormen Summe unterstreicht die Studie der OECD, dass der Preis für die Einführung der Sicherheitsmaßnahmen des ISPS-Codes minimal im Vergleich mit den Kosten eines potenziellen Terrorakts sei²⁴³.

25.03.2004, S. 1 f.

²³⁹ Käster, Klaus – Security – Herausforderung auch für die Schifffahrt – und zusätzliche Kosten, in: Deutsche Seeschifffahrt Nr. 1/2003, S.1

²⁴⁰ Käster, Klaus aaO.

²⁴¹ Meade, Richard – ISPS compliance crisis imminent, in: Fairplay International Shipping Weekly, 25.03.2004, S. 19 ff.

²⁴² www.oecd.org/dataoecd/63/13/4375896.pdf Security in maritime transport, Risk factor and economic impact, Juli 2003, S. 28 ff.

²⁴³ www.oecd.org/dataoecd/63/13/4375896.pdf Security in maritime transport, Risk factor and economic impact, Juli 2003, S. 17 und insb. S. 38

4.6 Kommerzielle und rechtliche Konsequenzen des ISPS-Code

Seit der Inkraftsetzung des ISPS-Code am 01.07.2004 ist ein weiteres Zertifikat zum Betreiben eines Schiffes erforderlich: das International Ship Security Certificate (ISSC).

In Anbetracht der Probleme, die durch die kurze Umsetzungsfrist (18 Monate) des ISPS-Code entstanden sind²⁴⁴ sowie der größeren finanziellen Belastung durch die Implementierung des ISPS-Codes, bestand und besteht das Risiko, bei einer nicht rechtzeitigen oder mangelhaften Einführung an Bord der Schiffe²⁴⁵ sowie an jeder einzelnen Umschlageneinrichtung des Hafens²⁴⁶, dass der ISPS-Code nicht beachtet wird.

Die Voraussetzungen für die Erteilung des ISSC-Zertifikats wurden im verbindlichen Teil A des ISPS-Codes dargestellt. Gemäß den Bestimmungen²⁴⁷ wird ein ISSC-Zertifikat nur dann ausgestellt, wenn „the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of SOLAS chapter XI-2 and this Part of the Code in the satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended“.

Die IMO-Organisation hat im MSC/Circular 1907 klargestellt, was unter “fully complies” zu verstehen ist: „Certificates should not be issued in the case where minor deviations from approved plan or the requirements of SOLAS chapter XI-2 or part A of the ISPS Code existed, even if these deviations did not compromise the ship ability to operate at security levels 1 to 3“.

Demnach führen auch die minderschweren Verstöße gegen einen Sicherheitsplan oder die Anforderungen von SOLAS Chapter XI-2 sowie

²⁴⁴ Kröger, Bernd – Enger Zeitrahmen für die Schifffahrt, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 11/25.01.2003, S. 3

²⁴⁵ Fast 25.000 Schiffen sollten bis 01.07.2004 die ISPS-Voraussetzungen erfüllen, vgl. Osler, David – Class societies warn of looming ISPS backlog, in: Lloyd’s List, 03.05.2004, S. 1

²⁴⁶ Fast 16.000 Hafenanlagen mussten bis 01.07.2004 die ISPS-Vorschriften einführen, vgl. Grey, Michael – Zero tolerance and no delay, in: Lloyd’s List, 25.11.03, S. 14

²⁴⁷ ISPS-Code, Teil A, Paragraph 19.1.1.1

Teil A des ISPS-Codes dazu, dass das ISSC-Zertifikat nicht erteilt wird, selbst wenn die Sicherheit des Schiffes dadurch nicht beeinträchtigt wird. In diesem Kontext stellt sich die Frage, ob auch Teil B des ISPS-Codes (der bislang als nicht verbindlicher Teil galt) als verpflichtende Norm betrachtet werden soll und entsprechend Normverstöße gegen diesen die Ausstellung des ISSC verhindern sollten.

„Non conformity“ bei der Implementierung des ISPS-Codes führt primär zur Nichtausstellung oder Nichtverlängerung des ISSC-Zertifikats.

Schiffe, bei denen nach der Zertifizierung im Rahmen einer Kontrolle „non conformity“ der Vorschriften des ISPS-Codes festgestellt wird, können mit einem Ein- oder Auslaufverbot durch die zuständige Hafenstaatsbehörde sanktioniert werden²⁴⁸.

Aufgrund der Feststellung minimaler Mängel eines Schiffes in Bezug auf die Einhaltung des ISPS-Codes und einer restriktiven Auslegung der ISPS-Anforderungen von Seiten der Kontrollbehörden, die den Beschluss einer Festhaltung oder eines Einlaufverbots des Schiffes fällen können, könnte der Internationale Handel und die Weltwirtschaft negativ beeinflusst werden²⁴⁹.

Die abweichenden Auslegungen (auf Grund uneinheitlicher Interpretationsstandards durch Definitionen, Inhalte und Begründungen des ISPS-Codes in Bezug auf Bagatellverstöße gegen seine Vorschriften könnten missbräuchliche Sanktionen herbeiführen. Die klare Aufzeichnung von Regelungsverstößen könnte künftig einen wichtigen Beitrag zur Beseitigung solcher abweichender Interpretationen und der daraus resultierenden potenziell negativen Konsequenzen leisten, wie z.B. Erhöhung der Ladezeiten und die Begünstigung der Überliegezeiten.

Die scharfe US-amerikanische Gesetzgebung in Bezug auf Terrorabwehrmaßnahmen – Maritim Transport Security Act of 2002, die beide Teile des ISPS-Codes für Schiffe in US-Nationalgewässer für verbindlich erklärt; außerdem die Container Security Initiative; und die US 24-hour advanced Manifest Rule – ist nur ein Vorläufer des SSP Genehmigungsverfahrens (vgl. Seite 76).

²⁴⁸ Meade, Richard – ISPS compliance crisis imminent, in: Fairplay International Shipping Weekly, 25.03.2004, 19 ff.

²⁴⁹ Diskurs der Generalsekretär der IMO Efsthimios E. Mitropoulos, Mai 2004

Nach diesen Bestimmungen hätte die US-Coast Guard die SSP aller Schiffe, die unter US-Flagge laufen oder die die US-Gewässer anlaufen, anerkennen müssen. Die missbräuchliche Handhabung der US-Staaten trug ihnen die strenge Kritik der IMO ein. In ihrer Äußerung²⁵⁰ weist die IMO darauf hin, dass ein von einem Organisationsmitgliedstaat genehmigter SSP die anderen Staaten zur Billigung verpflichtet.

Eine Unter-ISPS-Zertifizierung eines Schiffes führt zu negativen Auswirkungen im Bereich des Versicherungsschutzes.

Die Seehaftpflichtversicherung, die praktisch ausschließlich vom P&I Club gewährt wird, kann beim Verstoß gegen die ISPS-Vorschriften entfallen, was bei der Haftung der Reederei (die zur Einführung der ISPS-Code-Vorschriften an Bord ihrer Schiffe verpflichtet ist) gegenüber Dritten negative Konsequenzen haben kann.

Der P&I Club bestimmte am 20 Oktober 2003 in seinen Regeln, dass die drei Klassen Risikodeckung (Protection-Indemnity-Defence) nur fortbestehen, wenn der Reeder die ISPS-Norm auf dem Schiff einhält und entsprechend das Schiff durch ISSC zertifiziert wurde. „The owner must ...at all times maintain the validity of such statutory certificates as are issued by or on behalf of the state of the ships flag in relation to such requirements and in relation to the ISM Code and the ISPS Code”.

Nach dieser Stellungnahme des P&I Clubs ist der Interpretationsspielraum der Regel leicht erweitert: „Claims arising during a period when the owner does not maintain valid ISPS Code certification will be recoverable only at the discretion of the directors“.

Aus dieser Erläuterung ergibt sich, dass der P&I Club in dem Fall, dass ein Reeder nicht alle Maßnahmen zur Implementierung des ISPS Codes und zur rechtzeitigen Erteilung des ISSC getroffen hat, unter Umständen eine Zahlung der Versicherungssumme trotzdem leisten muss.

Der Versicherungsschutz ist aber vom Ermessen des Directors abhängig, so dass auf ihn kein rechtlicher Anspruch besteht.

Die Schiffskaskoversicherung hängt (gleich wie die Haftpflichtversicherung

²⁵⁰ IMO warns against ISPS unilateralism, in: Security News-Sea Sentinel News/18.05.2004
www.fairplay.co.uk/secure/display.aspx?articlename=ss0020040418000664

des P&I Clubs) ebenfalls vom ISSC-Zertifikat und von der korrekten Einhaltung des ISPS-Codes ab.

Auch die Kaskoversicherungsgesellschaft kann aufgrund mangelnder ISPS-Code-Implementierung sowie fehlender ISSC-Zertifizierung die Gefahrdeckung verweigern, was als Konsequenz den Wegfall der hull insurance/Schiffskaskoversicherung zur Folge hat. Eine fehlende Gefahrdeckung kann aufgrund unkalkulierbarer Kosten die Erhaltung des Schiffes und somit die Existenz des Unternehmens gefährden²⁵¹.

Die beeinträchtigenden Folgen einer Nichteinhaltung des ISPS-Codes an Bord des Schiffes erstrecken sich auch auf Schiffshypotheken²⁵².

5. Internationales Privatrecht und Umwelthaftung

Die Konsequenzen einer fehlenden oder einer mangelhaften Einführung der Safety- und Security-Maßnahmen können erheblich sein. Außer der vertraglichen Haftung des Verfrachters kommt auch die außervertragliche Haftung gegenüber dem Dritten in Betracht, der durch eine unerlaubte Handlung einen Schaden erleidet.

Ein Seetransportgeschäft verbindet im Normalfall mehrere Teilnehmer verschiedener Länder, die den verschiedenen nationalen Gesetzgebungen unterstellt sind. Es stellt sich dabei die Frage, welche der in betracht kommenden Privatrechtsordnungen in einem solchen Fall zur Anwendung kommt.

Bei einem Sachverhalt, bei dem mehrere ausländische Rechtssätze kollidieren, legt das Internationale Privatrecht fest, welche nationale Rechtsordnung anzuwenden ist.

In der Rechtsprechung wurde die internationale Zuständigkeit als eine „Grenzziehung zwischen deutscher Zuständigkeit der Gerichte und der Zuständigkeit ausländischer Gerichte“ definiert²⁵³. Damit wird verdeutlicht,

²⁵¹ Irminger, Peter – Mögliche Auswirkungen des ISPS – Code auf haftungsrechtliche und versicherungstechnische Aspekte im Seehandelsrecht;

www.gmaa.de/gmitvoir.htm

²⁵² gemäß §32 – Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken

²⁵³ BGH 14.06.1965, BGHZ 44, S. 46

inwieweit die inländischen Gerichte zur Entscheidung eines Rechtsstreits berufen sind²⁵⁴.

Das Internationale Privatrecht spielt im heutigen internationalen Wirtschaftsverkehr eine bedeutende Rolle. Das IPR regelt die privaten Rechtsverhältnisse zwischen Privatrechtssubjekten, zwischen Staaten in deren privatrechtlichen Beziehungen sowie zwischen Staaten und Privatrechtssubjekten. Es handelt sich dabei um öffentliches Recht der Staaten, das anordnet, welches Privatrecht zur Anwendung kommt. Für das IPR gelten aber auch Regeln des Völkerrechts, wie das Prinzip des *genuine link*. Dieses erlaubt es den Staaten nur dann eigenes Recht auf einen Sachverhalt mit Auslandsbezug anzuwenden, wenn der Staat eine besondere Nähe zu dem Sachverhalt aufweist; dies gilt etwa, wenn der Fall auf dem eigenen Hoheitsgebiet spielt (Territorialitätsprinzip) oder wenn ein eigener Staatsbürger beteiligt ist (Personalitätsprinzip).

Das internationale Privatrecht ist nicht internationales, sondern weitgehend nationales, innerstaatliches Recht. Jeder Staat - und entsprechend jede nationale Rechtsordnung - hat sein eigenes internationales Privatrecht, wobei ihm die Wahl des jeweiligen Anknüpfungspunktes (Merkmale eines Sachverhalts, von deren Vorliegen die Anwendbarkeit einer Sachnorm abhängig ist) zur Entscheidung frei steht.

Um die möglichen Schwierigkeiten, die sich aus der freien Auslegung der Anknüpfungspunkte ergeben könnten, zu limitieren, wurden zahlreiche internationale Abkommen, die für gewisse Sachgebiete²⁵⁵ einheitliche Anknüpfungsmerkmale bestimmen, abgeschlossen. Diese internationalen bi- oder multilateralen Abkommen haben in der Auslegung Vorrang vor dem entsprechenden nationalen Kollisionsrecht²⁵⁶.

Allgemein betrachtet ist ein Anknüpfungspunkt ein Sachverhalt, von dessen Existenz die Anwendbarkeit einer Sachnorm abhängig ist.

Im Laufe der IPR-Entwicklung haben sich als brauchbare

²⁵⁴ Schack, Heimo – Internationales Zivilverfahrensrecht, 2. Auflage, Rn. 188

²⁵⁵ z.B.: OECD-Übereinkommen vom 29.07.1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie und seinem Zusatzprotokoll, Pariser Übereinkommen von 28.01.1963, sowie das Büsseler Zusatzübereinkommen vom 31.01.1963

²⁵⁶ Vorrang des Völkerrechts, Art. 25 GG

Anknüpfungspunkte verschiedene formale Gesichtspunkte, die den Sachverhalt begründen, ergeben.

Einige der wichtigsten Anknüpfungspunkte, die in der Praxis der IPR häufig Anwendung finden und an dieser Stelle zu nennen sind, sind die Staatsangehörigkeit, der Wohnsitz, der gewöhnliche Aufenthaltsort, der Parteiwille, der Tatort (oder *lex loci actus*), der Erfüllungsort, die *locatio* einer Sache (oder *lex rei sitae*) und der Ort eines angerufenen Gerichts (*lex fori*).

Im Deliktsrecht wird gem. den IPR-Grundsätzen die Verbindung zu einem bestimmten Rechtssystem von zwei Prinzipien bestimmt, und zwar dem Handlungsort des Schädigers (*lex loci delicti commissi*) oder dem Ort, an dem die schädliche Wirkung der Schädigerhandlung eingetreten ist – Erfolgsort.

Einen wesentlichen Aspekt der Seeumweltverschmutzung stellt die globale Präsenz der Tanker auf den Weltmeeren im Zusammenhang mit der Terrorgefahr dar. Was dazu führen könnte, dass die Wirkung einer Tankerexplosion oder eines ähnlichen programmierten Unfalls rechtsgutverletzend für die Umwelt eines jeden Staates und/oder für das Privateigentum dessen Bürger sein könnte. Dies hat als mögliche Konsequenz zur Folge, dass der Erfolgsort der Ölverschmutzung in jedem Staat oder jeder Region wäre, die im Umfeld des Geschehnisses liegt.

Wenn man diese Gedanken weiterführt, kann man sich vorstellen, dass ein solches Szenario, verursacht durch einen terroristischen Anschlag gegen einen Tanker, der sich auf Hoher See befindet, unabsehbare Folgen haben könnte. Die Umweltschäden, die sich auf Hoher See ereignen (Hohe See als Handlungsort, der keinem Hoheitsgebiet eines Staates untersteht), können als Erfolgsort verschiedene nationale Küsten und territoriale Gewässer durch unkontrollierte Ausbreitung der umweltschädlichen Substanzen haben (Distanzdelikt).

Für den Geschädigten stellt sich die Frage nach dem zuständigen Gericht, da der Flaggenstaat nicht zwingend dem Rechtssystem des geschädigten Staates untersteht, wobei hier ein Konflikt zwischen der geltenden Gesetzgebung des seeumweltverschmutzenden Flaggenstaates und des Staates, dessen Meeresumwelt geschädigt wurde, entsteht (Kollisionsrecht – engl. Conflict of

Law).

Viele Sachverhalte in Bezug auf Verschmutzung des nationalen Meeres weisen eine über die Nationalstaatsgrenzen hinausgehende Auslandsbeziehung auf, die eine Zuständigkeitsentscheidung nach den Regeln des internationalen Zivilprozessrechts erfordern. Dadurch wird geklärt, inwieweit die nationalen Gerichte der geschädigten Staaten ihre Zuständigkeit ausüben dürfen.

5.1 Völkerrechtliche Abkommen zur Regelung der gerichtlichen Zuständigkeit bei der grenzüberschreitenden Umweltverschmutzung

Für die Umweltverschmutzungs-*causa*, wenn zwei oder mehrere fremde Staaten in einem rechtlichen Konflikt stehen, stellt sich die Frage, welche Gerichtsbarkeit in dem Sachverhalt anzuwenden sei. Die Notwendigkeit einer kollisionsrechtlichen Prüfung besteht, je mehr ein Staat auf seinem Territorium (aufgrund seiner Souveränität) unbegrenzt und ausschließlich seine eigene Gerichtsbarkeit ausüben darf (*facultas jurisdictionis*)²⁵⁷.

Ein Staat darf seine Souveränitätsansprüche gelten lassen, soweit keine andere anwendbare völkerrechtliche Norm (Übereinkommen, Zwischenstaatlichen Vertrag u. a.) gilt bzw. dadurch kein Verstoß gegen die gewohnheitsrechtlichen Regeln des Völkerrechts begangen wird.

Im Falle eines existierenden und anwendbaren völkerrechtlichen Abkommens oder eines feststellbaren Verstoßes gegen das Völkerrecht (in Bezug auf Gewohnheitsregeln) wird der Anspruch des verklagten Staates auf seine Immunität nicht anerkannt.

Nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts kommt den fremden Staaten Immunität zu – argumentiert die Lehre²⁵⁸, - soweit der betroffene Staat nicht als Privatperson am Privatrechtsverkehr teilgenommen hat (*acta iure gestionis*) und wenn sein Handeln als Ausübung seiner hoheitlichen Gewalt (*acta iure imperii*) zu qualifizieren ist.

²⁵⁷ Kropholler, Jan - Internationales Privatrecht, 3. Auflage, S. 505

²⁵⁸ Kropholler, Jan – Internationales Privatrecht, 3. Auflage, S. 506;

Dahm, Georg/Delbrück, Jost/Wolfrum, Rüdiger – Völkerrecht, Band I, 2. Auflage, S. 454;

Dahm, Georg/Delbrück, Jost/Wolfrum, Rüdiger – Völkerrecht, Band I, 2. Auflage, S. 458

Die Bestrebungen der europäischen Staatengemeinschaft zur Realisierung eines einheitlichen Zivilprozessrechts auf regionaler/europäischer Ebene spiegeln sich in mehreren Übereinkommen wider, erstmalig anzutreffen in Form des EuGVÜ vom 27.09.1968²⁵⁹.

Durch Inkrafttretung des EuGVÜ wurde die Grundlage des europäischen Zivilprozessrechts geschaffen, dessen Fassung eine Antwort auf die Fragen der Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung von Zivilurteilen ausländischer Gerichte bildet.

Neben den Vorschriften des EuGVÜ wurde das Parallelübereinkommen von Lugano²⁶⁰ geschlossen, das nur im Verhältnis zur Schweiz, Island und Norwegen Anwendung findet.

Ab 01.03.2002 ersetzte die EuGVVO die Bestimmungen des EuGVÜ und gilt seitdem als verbindlich für die EU Mitgliedstaaten - mit Ausnahme von Dänemark (im Verhältnis zu Dänemark gilt weiterhin das EuGVÜ).

In Bezug auf grenzüberschreitende Umweltschäden durch Öl und andere umweltgefährdende Substanzen kommt auch anderen Konventionen eine Rolle zur Lösung internationaler gerichtlicher Kompetenz-Konflikten zu.

Ein solches Übereinkommen, dessen Bestimmungen auch die gerichtliche Zuständigkeit regelt, ist die Ölhaftungskonvention vom 29.11.1969. Durch ihren Art. 9 Abs. 1 wird die gerichtliche Zuständigkeit dem Ort zugewiesen, in dem der Schaden eingetreten ist – Erfolgsort.

Andere Abkommen, die zum Schutz der Umwelt verabschiedet wurden, beinhalten ebenfalls Regeln für den Bereich der internationalen gerichtlichen Zuständigkeit. Zu nennen sind u. a.: International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Hazardous and Noxious Substances by Sea vom 02.05.1996²⁶¹ sowie das Übereinkommen über die Haftung beim Transport gefährlicher Güter auf Straßen, Schiene und Binnenwasserstraßen vom 10.10.1989 und die Europäische Konvention über

²⁵⁹ EWG Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlichen Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, Brüssel 12.09.1968, BGBl 1972 II, S. 774 in der Fassung des 3 Beitrittübereinkommen von 26.05.1989, BGBl 1994 II S. 519

²⁶⁰ BGBl 1994 II, S. 2660; Luganer Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen von 16.09.1988

²⁶¹ Erfolgsort als Gerichtsstand, Art. 38 HNS Convention; Göransson, Magnus - The HNS

die zivilrechtliche Haftung für Schäden aus umweltgefährdenden Tätigkeiten vom 21.06.1993.

Die Alternativen der Gerichtsstände werden bei der Europäischen Konvention über zivilrechtliche Haftung aus umweltgefährdenden Tätigkeiten durch den Art. 19 Abs. 1 a (in Bezug auf Erfolgsort), den Art. 19 Abs. 1 b (in Bezug auf Handlungsort) und den Art. 19 Abs. 1 c (in Bezug auf Beklagtenwohnsitz) erweitert. Gemäß den Vorschriften des CRTD-Abkommens wird dem Geschädigten erlaubt, seine Schadenersatzansprüche neben dem Gericht des Handlungsortes²⁶² und des Erfolgsortes²⁶³ auch an dem Gericht des Staates, der für die Verhütung oder Eindämmung von Schäden verantwortlich ist²⁶⁴, sowie an dem Gericht, in dessen Bezirk der Verursacher seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, einzureichen.

Beide Haftungskonventionen (die Europäische Konvention über die zivilrechtliche Haftung für Schaden aus umweltgefährdende Tätigkeiten und das CRTD Abkommen) erkennen den Vorrang anderer Übereinkommen in Bezug auf die Justitiabilität an, die zwischen Vertragsstaaten abgeschlossen wurden²⁶⁵. Dementsprechend haben auf europäischer Ebene die EuGVVO, EuGVÜ und die Parallelübereinkommen von Lugano – LugÜ - vorrangig Geltung.

5.2 Umwelthaftungsrecht und das europäische Recht

Die Regelungen über eine gemeinschaftliche Umweltpolitik wurden erstmals durch die Einheitliche Europäische Akte (EEA) vom 01.07.1987 in Aussicht genommen²⁶⁶. Die EEA verankerte bereits die zwischenstaatliche Zusammenarbeit der drei Gemeinschaftsverträge²⁶⁷. Besondere Bedeutung

Convention, in: Uniform Law Review, 1997, S. 249 ff.

²⁶² Art. 19, Abs. 1 b CRTD Abkommen

²⁶³ Art. 19, Abs. 1 a CRTD Abkommen

²⁶⁴ Art. 19, Abs. 1 c CRTD Abkommen

²⁶⁵ Art. 24 Europäische Konvention über die zivilrechtliche Haftung für Schaden aus umweltgefährdende Tätigkeiten und Art. 21 CRTD-Abkommen

²⁶⁶ die Einheitliche Europäische Akte, am 17.02.1986 unterzeichnet und am 01.07.1987 in Kraft trat

²⁶⁷ vgl. Koenig, Christian /Haratsch, Andreas - Europarecht, 2. Auflage, Rn. 34 ff.

hat nunmehr der Art. 174 EGV, der die Ziele und Prinzipien einer einheitlichen europäischen Umweltpolitik aufzeichnet.

Dadurch wurden auf der Ebene der Gemeinschaft Werte wie: hohes Umweltschutzniveau, Schutz der menschlichen Gesundheit sowie eine umsichtige und rationelle Verwendung der natürlichen Ressourcen übernommen²⁶⁸. Eine zentrale Position in der Umweltpolitik der Europäischen Gemeinschaft nehmen Verursacher- und Vorbeugungsprinzip ein²⁶⁹.

Der Grundsatz der Vorbeugung (Umwelteinwirkungen vorzubeugen) soll die vorhersehbaren Beeinträchtigungen und Risiken des Umweltschutzes verhindern²⁷⁰. Der Verursacher soll- gemäß dem Verursacherprinzip²⁷¹ - gezwungen werden, die von ihm verursachten Schäden wieder gutzumachen. Vorbeugungs- und Verursachungsprinzip beschreiben die Linie der zukünftigen gemeinschaftlichen Umweltpolitik.

Die Implementierung und die Umsetzung der vorher beschriebenen Umweltziele wurden im Art. 175 EGV geregelt, in dem der Europäischen Gemeinschaft die Möglichkeit verliehen wird, Maßnahmen zur „Erreichung der in Art. 174 EGV genannten Ziele“ zu ergreifen²⁷², unter der Bedingung, dass der Gemeinschaft vertragliche Handlungsbefugnisse eingeräumt wurden.

Art. 175 EGV bildet die Rechtsgrundlage für das gemeinschaftliche Tätigwerden zur Verfolgung der in Art. 174 EGV festgelegten umweltpolitischen Ziele²⁷³. Art. 175, Abs. 1 und Abs. 2 binden die Europäische Gemeinschaft trotzdem nicht hinsichtlich der Modalität, wie diese Ziele im Einzelnen umzusetzen sind.

²⁶⁸ Frenz, Walter – Europäisches Umweltrecht, Rn. 15 ff.

²⁶⁹ Frenz, Walter – Europäisches Umweltrecht, Rn. 141 ff.;
Art. 174, Abs. 2, S. 2 EGV/Amsterdam

²⁷⁰ Epiney, Astrid - Umweltrecht in der Europäischen Union, Primärrechtliche Grundlagen - Gemeinschaftliches Sekundärrecht, S. 98 ff.

²⁷¹ gemäß Art. 174, Abs. 2, S. 2 EGV/Amsterdam

²⁷² Art. 175 EGV

²⁷³ Frenz, Walter – Europäisches Umweltrecht, Rn. 65 ff.

Im Europäischen Gemeinschaftsrecht wurde vorher keine Aufmerksamkeit zur Anwendung des Verursacherprinzips gewidmet.

Für die Haftung, die durch eine Umweltschädigung entsteht, gibt es keine einheitliche auf europäischer Ebene geltende Norm, die ihren Umfang bestimmt. Das kann dazu führen, dass sich ein Regelungsbedarf im Bereich des Art. 174, Abs. 2, S. 1 EGV ergibt.

Nur in der einzelnen europäischen Mitgliedstaaten wurden im Bereich der Haftung für Umweltbeeinträchtigungen Regelungen verabschiedet²⁷⁴.

Die Europäische Kommission bemüht sich, durch gemeinschaftliche europäische Regelungen in Richtung einer Vereinheitlichung solcher Regelungen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen diverser nationaler Haftungssysteme²⁷⁵ beizutragen.

5.3 Entwicklung der Europäischen Umwelthaftungsnormen

Die Aufmerksamkeit der Europäischen Gemeinschaft hinsichtlich der Haftung für die Ereignisse einer Umweltkatastrophe ist bereits seit 1975 bemerkbar. Die Richtlinie über die Altölbeseitigung²⁷⁶ und die Richtlinie über die Abfälle²⁷⁷ beinhalten keine ausdrücklichen Haftungsregelungen, lassen aber auf eine Neigung für das Verursacherprinzip schließen.

Das vierte Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft von 1987 postulierte eine Angleichung der zivilrechtlichen Umwelthaftung auf der europäischen Ebene und prüfte die Möglichkeiten daraufhin, inwieweit der

²⁷⁴ im deutschen Recht – Umwelthaftungsgesetz vom 10.12.1990 BGBl I, S. 2634 wo die verschuldensunabhängige Haftung verankert wurde.

²⁷⁵ Schimikowski, Peter – Umwelthaftungsrecht und Umwelthaftpflichtversicherung, 5. Auflage, Rn. 304

²⁷⁶ Richtlinie 75/439 EWG des Rates von 16.07.1975 über Altölbeseitigung, ABl. L 194/25.07.1975, aufgehoben durch Richtlinie 87/101 EWG von 22.12.1986, ABl. L 042/12.02.1987, S. 43 f.

²⁷⁷ Richtlinie 75/442 EWG von 15.07.1975 über Abfälle, und die geänderte Form: Richtlinie 91/156/ EWG von 18.03.1991, ABl. L 78, S.32 sowie die Änderung 91/692 EWG des Rates von 23.12.1991, ABl. L 377, S. 38

Verursacher für die von ihm verursachten Umweltschäden stärker aufkommen kann. Als Ergebnis dieses vierten Aktionsprogramms der EG arbeitete die EG Kommission im Oktober 1989 den Entwurf einer Richtlinie über die zivilrechtliche Haftung für durch Abfälle verursachte Schäden aus²⁷⁸.

Entsprechend dem Art. 3 des Richtlinienentwurf, ist Abfallerzeuger eine Person, „die im Rahmen einer gewerblichen oder industriellen Tätigkeit Abfälle erzeugt, sowie jede Person, die eine Vorbehandlung, eine Vermischung oder sonstige Handlungen vorgenommen hat, die zu einer Veränderung der Art und der Zusammensetzung der Abfälle führen“²⁷⁹. Die Haftung der umweltbeeinträchtigenden Person für den (durch sie) durch Abfälle verursachten Schaden bzw. Umweltverschmutzung wird ihr unabhängig von eigenem Verschulden zugerechnet²⁸⁰.

In den Erwägungsgründen des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates über die zivilrechtliche Haftung für die durch Abfälle verursachten Schäden²⁸¹ wurde ausgeführt, dass das Verursacher- und Vorbeugeprinzip des Art. 174 Abs. 2 EGV-Amsterdam (damalige Form des Art. 130 EGV-Maastricht a. F.) zur Anwendung kommt (in Bezug auf Abfallbewirtschaftung), soweit sich der Wert der Schäden oder Umweltbeeinträchtigungen (die durch Abfälle verursacht wurden) in den Kosten der Güter/Dienstleistungen niederschlägt.

Die berechtigten Personen, die eine Klage auf Schadensersatz, Verbot oder Beseitigung der Umweltschäden gegen den Verursacher einreichen können, nennt Art. 4 Abs. 3 des Richtlinienentwurfs: die Interessenvereinigungen oder –verbände, die zum Zweck der Erhaltung der Natur und der Qualität der Umwelt gegründet wurden.

Zum Europäischen Umwelthaftungsrechts gehört auch die Lugano Konvention über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch

²⁷⁸ KOM (89) 282, ABl. C 251/04.10.1989 S. 3, die durch KOM (91) 219/28.06.1991, ABl. C 192 S. 6 geändert wurde.

²⁷⁹ Art. 2 des Entwurfs Abfallhaftungs-Richtlinie

²⁸⁰ Art. 3 des Entwurfs Abfallhaftungs-Richtlinie

²⁸¹ ABl. C 192 von 23.07.1991

umweltgefährdende Tätigkeiten²⁸².

Die Lugano-Konvention verfolgt als Ziel einer passenden „Wiedergutmachung“ für Schäden, die aus einer umweltgefährdenden Tätigkeit resultieren. Per Definition setzt die „umweltgefährdende Tätigkeit“ den Umgang mit gefährlichen Substanzen, Organismen und Mikroorganismen, die genetisch verändert wurden, sowie deren Transport, voraus. Einige weitere Tätigkeiten werden in den Anhängen der Lugano-Konvention aufgeführt, die sich nicht auf diese Aufzählung beschränken²⁸³. Die Konvention von Lugano bestimmt für diese umweltschädigenden Tätigkeiten eine strenge verschuldensunabhängige Haftung und legt die Basis für den Vorrang der „Wiederherstellung“/„Reinigung“ vor der finanziellen Entschädigung für den Fall einer Umweltbeeinträchtigung. Diese Wiederherstellungsmaßnahme soll sich im Rahmen der Angemessenheit bewegen, d. h. dass sie mit Hilfe vergleichbarer „Umweltbestandteile“ „in natura“ ersetzt werden muss - „nature swaps-Ansatz“²⁸⁴.

Des Weiteren bietet die Lugano-Konvention zahlreiche Lösungen für ein einheitliches europäisches Haftungssystem hinsichtlich Umweltbeeinträchtigungen. Es bleibt jedoch zweifelhaft, ob diese Konvention in Kraft treten kann, auf Grund des umfangreichen Ermessensspielraums und somit der Freiheit der Staaten bei der Umsetzung ihrer Bestimmungen. Zudem ist diese erst durch neun Staaten unterzeichnet²⁸⁵. Art. 32 der Lugano-Konvention bestimmt für ihre Inkraftsetzung, dass sie erst dann rechtskräftig wird, wenn sie von mindestens drei Staaten, davon zwei Mitgliedstaaten des Europarates, ratifiziert wird. Es haben bisher bereits mehrere Staaten (u. a. Dänemark, Deutschland, Frankreich und Großbritannien) den Beitritt zur Lugano-Konvention abgelehnt.

Etwa zum gleichen Zeitpunkt wie die Verabschiedung der Lugano-

²⁸² Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment Konvention 150/08.03.1993

²⁸³ vgl. Art. 2, Abs. 1, 2 und 3 Erwägungsgründe der Lugano Konvention

²⁸⁴ Enders, Rainald – Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für Altlasten und Abfälle, S. 539 ff.

²⁸⁵ Finnland, Griechenland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Lichtenstein, Island

Konvention, legte die EU-Kommission - am 14.05.1993 - nach intensiver Vorbereitungszeit das Grünbuch über die Sanierung von Umweltschäden vor²⁸⁶. Das Grünbuch bildete die Basis für die Aufforderung des Europäischen Parlaments gegenüber der Kommission, einen Vorschlag für eine Umwelthaftungsrichtlinie auszuarbeiten²⁸⁷.

Auf der Grundlage des Grünbuchs wurde vier Jahre später das Weißbuch über die Umwelthaftpflicht vorgestellt. Der Entwurf des Weißbuchs, der auf viele Kritikpunkte²⁸⁸ stieß²⁸⁹, wurde erst am 09.02.2000, nach einer Überarbeitungsperiode, verabschiedet²⁹⁰.

Eines der Ziele des Weißbuchs, das in dessen Kapitel 3 aufgezeigt wird, ist es zu erforschen, wie das Verursacherprinzip am wirksamsten für die Ziele einer gemeinschaftlichen europäischen Umweltpolitik eingesetzt und ausgestaltet werden könne.

Nach der Ausarbeitung des Arbeitspapiers zur Umwelthaftung wurde am 23. Januar 2002 – in Einklang mit Art. 175, Abs. 1 nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie des Ausschusses der Regionen - ein Richtlinienvorschlag der Kommission vorgestellt²⁹¹.

Im neuen Richtlinienentwurf zur Umwelthaftung - im Gegensatz zum Weißbuch – wird die Trennung zwischen der öffentlich-rechtlichen Sanierungspflicht und der zivilrechtlichen Haftung besser geregelt.

Die Richtlinie 2004/35/EG (RL) des europäischen Parlaments und Rates (über Umwelthaftung) zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden wurde am 21.04.2004 unterzeichnet und trat am 30.04.2004 im Kraft²⁹².

und Zypern

²⁸⁶ KOM (93) 47, ABl. C 149/29.05.1993, S. 12

²⁸⁷ Die Entscheidung der EU Parlament von 20.04.1994 zur Verhütung und Behebung von Umweltschäden, ABl. C 128/09.05.1994

²⁸⁸ Der Bundesverband der Deutschen Industrie bezeichnet die Konsequenzen des Entwurf als „wirtschaftlich erdrückende Folgen und unzumutbaren Rechtsunsicherheit“ – in Umweltbrief 11/12 1999, S. 1

²⁸⁹ Umweltbrief, 2/1999, S. 1 ff.

²⁹⁰ COM 66/09.02.2000

²⁹¹RL Entwurf 2002/0021(COD), unter: http://europa.eu.int/eur-lex/de/com/pdf/2002/de_502PC0017.pdf

²⁹² http://europa.eu.int/eur-lex/pri/de/oj/dat/2004/1_143/1_14320040430de00560075.pdf

Personen-, Sach- und Vermögensschäden sind nicht Gegenstand des Richtlinien-Entwurfs, da jeder einzelne Staat die zivile Haftpflicht bereits in der eigenen Rechtssetzung und Rechtsprechung geregelt hat²⁹³. Als Gegenstand der Richtlinie bleibt die öffentlich-rechtliche Sanierung der Umwelt zu Lasten der Verursacher (als verantwortliche Betreiber).

Die Ziele der Richtlinie (Regelung von Vorkehrungen zur Vermeidung von Umweltschäden, Regelung der europäischen Umweltpolitik und der Sanierungsverpflichtung gemäß dem Verursacherprinzip, Verwirklichung eines wirksamen europäischen Haftungssystems für Umweltschäden) werden in Art. 1 der RL niedergelegt.

Die Richtlinie bildet die Basis für Sanierungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung einer Reihe von Ereignissen und Unfallszenarien²⁹⁴.

Der Begriff des Umwelt- bzw. Ökoschadens, der in den meisten Mitgliedstaaten der EU nicht einheitlich bzw. präzise geregelt wird, schließt nach dem Art. 2 der RL Schäden an geschützten Arten und natürlichen Lebensräumen, Gewässerschäden sowie die Schädigung des Bodens ein.

Der Anwendungsbereich der Richtlinie erstreckt sich auf die verschuldensunabhängig verursachten Umweltschäden und die im Anhang III ausgeführten Tätigkeiten.

Diese gilt, soweit die menschliche Gesundheit und Umwelt dieser Gefahr ausgesetzt ist und die entstandenen Schäden als ein Resultat der oben erwähnten Tätigkeiten zu sehen sind. Für die Umweltschäden, die im Anhang IV der RL enumerativ aufgeführt sind (Internationales Übereinkommen vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden; Internationales Übereinkommen vom 27. November 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden; Internationales Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung; Internationales Übereinkommen vom 3. Mai 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See; Übereinkommen

²⁹³ vgl. Begründung des Richtlinienentwurfs, 18; z.B. in Deutschland §§ 1, 32 Umwelt HG sowie § 823 Abs. 1 BGB

²⁹⁴ Art. 5, 6, 7, 8 und Anhang II RL

vom 10. Oktober 1989 über die zivilrechtliche Haftung für die während des Transports gefährlicher Güter auf dem Straßen-, Schienen- und Binnenschiffahrtsweg verursachten Schäden), gelten die Bestimmungen dieser RL nicht²⁹⁵.

Weitere Ausnahmen, die nicht Gegenstand dieser RL sind, wurden in Art. 4, Abs. 1, 3, 4, 5, 6 und Anhang V der RL enumerativ aufgeführt.

Nach der RL soll der Betreiber die nötigen Maßnahmen zur Vermeidung und Sanierung vornehmen²⁹⁶ sowie die dadurch entstandenen Kosten übernehmen²⁹⁷.

Die Kosten für die so entstandenen Schäden wurden bisher ausschließlich von der Allgemeinheit getragen, aber durch die Verschärfung des Verursacherprinzips, als Folge der Inkraftsetzung der RL, werden sie vom Verursacher zu erstatten.

Die Zuständigkeit der Behörde, Maßnahmen hinsichtlich der Vermeidung und Sanierung der Umweltschäden durchzuführen, und/oder zur Prüfung der umgesetzten Maßnahmen²⁹⁸ wird durch die RL erweitert. Die Behörde wurde durch die RL befugt, auch Kostenerstattungsverfahren gegen Betreiber oder Dritte einzuleiten²⁹⁹.

Die Richtlinie schließt nicht die folgenden Schäden von dem Geltungsbereich der Richtlinie aus: Schäden, die durch ausdrücklich genehmigte Emissionen und/oder Tätigkeiten verursacht werden, sowie Schäden, die entstehen, obwohl zum Zeitpunkt der Freisetzung der Emission bzw. der Vornahme der Tätigkeit aufgrund des Niveaustandes von Wissenschaft und Technik nicht davon ausgegangen werden konnte, dass dadurch ein Umweltschaden verursacht werden kann. In solchen Fällen kann der Betreiber von den Kosten der Sanierung vom Mitgliedstaat befreit werden, wenn der Schadensverursacher nachweisen kann, dass er bei dem Vorfall kein Fehlverhalten oder Nachlässigkeit zu verschulden hat³⁰⁰.

Da die EG-Richtlinie lediglich Mindeststandards vorgibt und im übrigen

²⁹⁵ Art. 4 Abs. 2 i.V.m. Anhang IV RL

²⁹⁶ Art. 5 Abs. 1; Art. 6, Abs. 1 b) RL

²⁹⁷ Art. 8 Abs. 1 RL

²⁹⁸ Art. 6 Abs. 3 RL

²⁹⁹ Art 10 RL

Platz für nationale Gesetzgebungen bei einer Deckungsvorsorge lässt, erscheint es durchaus möglich, dass der deutsche Gesetzgeber eine finanzielle Absicherung³⁰¹ der gegen die Gefährdungen der biologischen Vielfalt oder anderer natürlicher Ressourcen zwingend vorschreiben wird³⁰².

Auch ohne Eigentumsrecht an Umweltgütern (insb. an geschützten Arten und natürlichen Lebensräumen) wird den natürlichen/juristischen Personen das Recht eingeräumt, sich an eine zuständige Behörde zu wenden³⁰³. Bei Entscheidungen, Handlungen oder Untätigkeit der zuständigen Behörde können die o. g. Personen ein Gericht oder eine andere öffentliche Stelle anrufen, um dieses Verhalten auf formelle und materielle Rechtmäßigkeit überprüfen zu lassen³⁰⁴.

5.4 Gerichtliche Zuständigkeit nach EuGVVO/EuGVÜ/LugÜ

5.4.1 Allgemeiner Gerichtsstand - Art. 2 Abs.1 EuGVVO/EuGVÜ/ LugÜ

Um das Ziel einer Vereinfachung der Förmlichkeiten für die Anerkennung und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen zu verwirklichen, trat am 01.03.2002 die EuGVVO für die Mitgliedstaaten der EU in Kraft, die einen wichtigen Beitrag zur Beschleunigung der Zivilprozessordnung in Bezug auf Kollisionsnormen leistet. Sie soll zeitgemäße und einheitliche Regeln für die gerichtliche Zuständigkeit in Zivil- und Handelssachen einführen³⁰⁵, was zur Verbesserung des Rechtsschutzes der EU-Bürger, die am Rechtsverkehr teilnehmen, beitragen soll.

Auch das EuGVÜ, das die Verhältnisse zwischen EU-Staaten und Dänemark regelt, sowie das Parallelübereinkommen von Lugano, das zwischen Mitgliedstaaten der Europäische Gemeinschaft und der EFTA abgeschlossen

³⁰⁰ Art.8 Abs. 4 RL

³⁰¹ i. S. d. Art. 14 RL

³⁰² Börsenzeitung 13.09.2003

³⁰³ Art. 12 Abs. 1 RL

³⁰⁴ gemäß Art.13 Abs. 1 RL

³⁰⁵ Art. 1 EuGVVO/EuGVÜ/LugÜ

wurde³⁰⁶, beinhalten Normen der internationalen gerichtlichen Zuständigkeit, die für die Verwirklichung des obengenannten Zieles der EuGVVO – Erleichterung des Rechtsverkehrs im gesamteuropäischen Raum - eine wichtige Rolle spielen.

Ausgehend vom rechtlichen Prinzip actor sequitur forum rei wird als allgemeiner Gerichtsstand der Wohnsitz des Beklagten festgelegt³⁰⁷.

Art. 2 Abs.1 EuGVVO/EuGVÜ/LugÜ betrifft nur die internationale Zuständigkeit, und der örtliche Gerichtsstand wird nach der nationalen lex fori bestimmt. Art.2 Abs. 2 ist eine Erweiterung des Anwendungsbereichs der nationalen Bestimmungen. In diesem Sinne, wenn die Gerichte eines Mitgliedstaates international zuständig sind (gem. Art. 2 Abs.1 EuGVVO), ist der Beklagte, der eine andere Staatsangehörigkeit besitzt als die des Wohnsitzstaates, dem Gericht des Mitgliedsstaates zu verklagen.

Zur Bestimmung des Wohnsitzes des Beklagten kommt der Staatsangehörigkeit der Parteien keine Bedeutung zu. Der Wohnsitz wird ermittelt nach dem Recht des Mitgliedstaates, in dessen Territorium der in Frage kommende Wohnsitz sich befindet - gemäß Art. 59 EuGVVO.

Der Begriff Wohnsitz - für natürliche Personen - wird parallel dazu gemäß Art. 52 EuGVÜ/LugÜ nach dem Recht des Vertragsstaates bestimmt, in dessen Territorium der fragliche Wohnsitz liegt.

Ausschlaggebend für die Feststellung des Wohnsitzes der juristischen Personen und Gesellschaften ist der Ort, in dem (gemäß ihrer Satzung) der Sitz ihrer Hauptverwaltung/ihrer Hauptniederlassung sich befindet³⁰⁸.

In dem Fall, in dem diese Orte auseinander fallen, eröffnet sich für den Kläger die Möglichkeit einer freien Wahl zwischen den Gerichten der oben erwähnten Plätze, in denen er sein Recht geltend machen kann³⁰⁹.

Wann der Wohnsitz, nach dem sich die internationale Zuständigkeit richtet, vorliegen muss, regeln die EuGVVO sowie die EuGVÜ nicht, aus diesem

³⁰⁶ auch andere Staaten die nicht Mitglieder der Europäischer Freihandelsassoziation-EFTA können zur Beitritt eingeladen werden, gemäß Art. 60, Lit. c und Art. 60 Lit. B LugÜ

³⁰⁷ Art. 2 EuGVVO/EuGVÜ/LugÜ

³⁰⁸ Art. 60 EuGVVO und/oder Art. 53 EuGVÜ/LugÜ, das entspricht auch dem Art. 48 EGV im Bezug auf Niederlassungsrecht der EU

³⁰⁹ Hausmann, Rainer – Die Revision des Brüsseler Übereinkommen 1968, European Legal

Grund gilt insoweit die lex fori.

5.4.2 Ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte gemäß Art. 22 Nr. 1 EuGVVO/Art. 16 Nr. 1 Lit. a) EuGVÜ/LugÜ

Neben dem allgemeinen Gerichtstand des Art. 2 Abs. 1 und Abs. 2 EuGVÜ/EuGVVO, der sich nach dem Wohnsitz der Partei richtet, steht der Katalog der EuGVVO, untergliedert in die besondere Zuständigkeit, die ausschließliche Zuständigkeit und die Zuständigkeit kraft einer Vereinbarung, zur Verfügung. Hinsichtlich der grenzüberschreitenden Umweltschäden greift die ausschließliche Zuständigkeit des Art. 16 Nr. 1 Lit. a) EuGVÜ/LugÜ und Art. 22 Nr. 1 EuGVVO ein. Die ausschließliche gerichtliche Zuständigkeit für die Klagen, die als Gegenstand dingliche Rechte an unbeweglichen Sachen haben, wird den Gerichten an dem Ort zugewiesen, an dem die Sachen sich befinden.

In der Literatur ist die Qualifizierung der „dinglichen Rechte an unbeweglicher Sache“ nach dem Belegenheitsort der Sache³¹⁰ (lex rei sitae) oder vertragsautonom³¹¹ umstritten. Trotzdem besteht Einigkeit in der Einbeziehung der Klagen, die auf eine Verletzung dinglicher Rechte oder Beschädigung eines Grundstücks gestützt sind, in die Reihe derer, die deliktisch einzuordnen sind³¹².

Dies findet eine Unterstützung in der Auffassung des EuGH insofern, als Abweichungen von dem Grundsatz des Art. 2 EuGVÜ eng auszulegen sind.

Forum, S. 43

³¹⁰ Bornheim, Gaby – Haftung für grenzüberschreitende Umweltbeeinträchtigungen im Völkerrecht und im internationalen Privatrecht, S. 183; Schlosser, Peter – Vertragsautonome Auslegung, nationales Recht, Rechtsvergleichung und EuGVÜ, in: Johannes Baltzer, Gottfried Baumgärtel, Egbert Peters, Helmut Pieper Hrsg. - Gedächtnisschrift für Rudolf Bruns, München 1980, S. 45

³¹¹ Geimer, Reinhold/Schütze, Rolf A. – Europäisches Zivilverfahrensrecht, Kommentar zum EuGVÜ und zum Lugano-Übereinkommen, Art. 16 EuGVÜ Rn. 49

³¹² Wandt, Manfred – Deliktstatut und internationales Umwelthaftungsrecht, in Schweizerische Zeitschrift für internationales und europäisches Recht, 1997, S. 147

Art. 16 Nr. 1 EuGVÜ ist nur für solche Klagen relevant, bei denen die dinglichen Rechtsverhältnisse geklärt werden sollen – das dingliche Recht ist Gegenstand der Klage und ist nicht nur innerhalb des Rechtsstreits relevant³¹³ wie bei nachbarrechtlichen Abwehransprüchen³¹⁴.

Eine dingliche Qualifikation nachbarrechtlicher Abwehrklagen könnte den Interessen des Klägers widersprechen, weil dadurch die Möglichkeiten zur Wahl der zuständigen Gerichte erheblich reduziert werden (bei deliktischen Ansprüchen stehen dem Kläger mehrere Alternativen in Bezug auf den Gerichtsstand zur Verfügung).

5.4.3 Gerichtsstand für Deliktsansprüche i.S.v Art. 5 Nr. 3 EuGVVO/EuGVÜ/ LugÜ

Für die Ansprüche, die aus einer unerlaubten Handlung resultieren, stellt Art. 5 Nr. 3 EuGVVO/EuGVÜ/LugÜ dem Kläger die Gerichte des Ortes, „an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist“ „oder einzutreten droht“, neben dem allgemeinen Gerichtsstand zur Verfügung.

Die Auslegung des Begriffes „unerlaubte Handlung“ wird vom EuGH so vorgenommen, dass er eine Handlung bezeichnet, die vertragsautonom vorgenommen ist und für Klagen mit deren Hilfe die außervertragliche Schadenshaftung geltend gemacht wird³¹⁵.

Der Katalog der konkurrierenden gerichtlichen Zuständigkeiten, die sich aus einer unerlaubten Handlung i. S. v. Art. 5 Nr. 3 EuGVÜ/LugÜ ergeben, enthält Schadensersatzansprüche, die aus rechtswidrigem/schuldhaftem Verhalten resultieren, Tatbestände der Gefährdungshaftung³¹⁶ sowie Abwehr-

³¹³ EuGH, 17.09.1994 Webb/Webb Sammlung 1994 I, S. 1717

³¹⁴ Bornheim, Gaby – Haftung für grenzüberschreitende Umweltbeeinträchtigungen im Völkerrecht und im internationalen Privatrecht, München 1980 S. 184; Geimer, Reinhold/Schütze, Rolf A. – Europäisches Zivilverfahrensrecht, Kommentar zum EuGVÜ und zum Lugano-Übereinkommen, Art. 16 EuGVÜ, Rn. 54, 75 und 76, München 1997

³¹⁵ EuGH, 27.09.1988, Kalfelis/Schräder, Münchmeyer, Hengst & Co, Sammlung 1988, S. 5565

³¹⁶ Schlosser, Peter – EuGVÜ, Europäisches Gerichts- und Vollstreckungsübereinkommen mit Luganer Übereinkommen und Haager Übereinkommen über Zustellung und Beweisaufnahme, Art. 5, Rn. 16, München, 1996

und Entschädigungsansprüche nachbarrechtlicher Natur.

Es kommen folgende Orte im Zusammenhang mit entstandenen Schäden in Betracht, an denen sich der Gerichtsstand orientiert:

- Handlungsort – in der Literatur als der Ort definiert, bei dem ein Schaden durch eine begangene/unterlassene Handlung verursacht wurde³¹⁷
- Erfolgsort - der Ort, an dem das rechtsgutschädigende Ereignis eingetreten ist³¹⁸ (der Ort, an dem eine deliktische Handlung an einem Rechtsgut einen Schaden bewirkt hat)

Insbesondere bei Schäden an der Umwelt ist es typisch, dass Handlungs- und Erfolgsort auseinander fallen (sog. Distanzdelikte). Hier kommt als Lösung das Ubiquitätsprinzip in Betracht, gemäß dem dem Kläger ein Wahlrecht in Bezug auf die Gerichtszuständigkeit verliehen wird³¹⁹, was dem Geschädigten eine Erleichterung der Rechtsverfolgung sichert. Durch das Wahlrecht in Bezug auf den Gerichtsstand wird dem Kläger ein leichter Zugang zum gerichtlichen Verfahren ermöglicht, weil Hindernisse wie höhere finanzielle Belastung, Unkenntnis der ausländischen Gesetzgebung bei der Einreichung der Klage an seinem Wohnsitz vermieden werden können.

5.5 Rom II - Ein Vorschlag der EU Kommission zur Harmonisierung der heterogenen nationalen europäischen Kollisionsnormen

Der neue Vorschlag der EU Kommission für eine Verordnung über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, der sich noch im Verabschiedungsverfahren befindet (Rom II wurde bereits am 06.07.2005 vom Europäischen Parlament zugestimmt und befindet sich beim

³¹⁷ Geimer, Reinhold/Schütze, Rolf A. – Europäisches Zivilverfahrensrecht, Kommentar zum EuGVÜ und zum Lugano-Übereinkommen, Art. 5 EuGVÜ Rn.186, München 1997

³¹⁸ Geimer, Reinhold/Schütze, Rolf A. – Europäisches Zivilverfahrensrecht, Kommentar zum EuGVÜ und zum Lugano-Übereinkommen, Art. 5 EuGVÜ Rn. 190, München 1997

³¹⁹ Geimer, Reinhold/Schütze, Rolf A. – Europäisches Zivilverfahrensrecht, Kommentar zum EuGVÜ und zum Lugano-Übereinkommen, Art. 15 EuGVÜ Rn. 179, München 1997

Europäischen Rat³²⁰), wird die Anstrengungen der EU zur Vereinheitlichung des europäischen Rechtsraumes konsolidieren. Ihren Anfangspunkt bildete die EG Verordnung Nr. 44/2001 des Rates vom 22.12.2000 über die gerichtliche Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen³²¹ - Brüssel I sowie die EG-Verordnung des Rates Nr. 2201/2003 von 27.11.2003 über Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Ehesachen – Brüssel II.

Während die Probleme der Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung der gerichtlichen Entscheidungen durch Brüssel I und II gelöst wurden (im Sinne der Sondertagung des Europäischen Rates – Tampere 15/16 Oktober 1999³²²), blieb die Frage offen, welches Recht bei einem Sachverhalt anzuwenden sei, der in Verbindung mit verschiedenen nationalen Rechtsordnungen steht (nicht nur im formellen, sondern auch im materiellen Sinn).

Das Übereinkommen von Rom (bekannt als Rom I), das am 01.04.1991 in Kraft getreten ist³²³, verwirklichte eine Anpassung der Kollisionsnormen im Bereich der vertraglichen Schuldverhältnisse.

Um die Bestimmung des anwendbaren Schuldverhältnisses zu erleichtern, nahm der Rat „Justiz und Inneres“ am 03.12.1998 ein Aktionsprogramm an. Es soll das Ziel einer optimalen Lösung für das Verhältnis zwischen den nationalen Kollisionsnormen anknüpfend an die deliktischen außervertraglichen Schuldverhältnisse sowie an die quasideliktischen / außervertraglichen Schuldverhältnisse (wie z. Bsp.: Ungerechtfertigte Bereicherung, Geschäftsführung ohne Auftrag), erreichen³²⁴.

Die Harmonisierung der Kollisionsnormen wird für die Umwelthaftung im Bereich des europäischen Rechtsraums eine wichtige Bedeutung haben. Die Verordnung wird insbesondere bei Streitfällen mit grenzüberschreitenden Schäden eine wichtige Rolle spielen.

³²⁰ gemäß Art. 251 EG-Vertrag-Mitentscheidungsverfahren

³²¹ ABl. L 12 von 16.01.2001, S. 1

³²² Schlussfolgerung des Vorsitzes 16. Oktober 1999, Rn. 28-39

³²³ ABl. C 27 vom 26.01.1998, S. 34

³²⁴ ABl. 319 von 26.10.1996

Die europäische Kommission finanzierte das Projekt³²⁵ der Europäischen Gruppe für Internationales Privatrecht für Normen, die bei außervertraglichen Schuldverhältnissen³²⁶ zur Anwendung kommen.

Die Konsultation für den Vorentwurf der Verordnung „Rom II“ wurde durch die Initiative der europäischen Kommission vom 03.05.2002 eingeleitet³²⁷. Das Konsultativverfahren wurde am 07.01.2003 in Brüssel abgeschlossen.

5.5.1 Ziele und die Verwirklichung des Verordnungsvorschlags des europäischen Parlaments und des Rates - „Rom II“

Die zukünftige Strategie der europäischen Politik (gem. Art. 2 EGV) verlangte eine Vereinheitlichung der einzelstaatlichen Kollisionsnormen durch europäische Normen. Zur Verwirklichung dieses Zieles wurden die Verordnung-Brüssel I und das Rom I³²⁸-Übereinkommen verabschiedet. Zur Abrundung der (o. g.) Ziele wird von Rom II beabsichtigt, die Harmonisierung der Kollisionsnormen auf europäischer Ebene weiter zu verfolgen.

Die Harmonisierung im formelle Sinne zielt auf die Lösung der Frage, welche Normen bei der Regulierung von Schuldverhältnissen anzuwenden sind, so dass im Voraus eine leichtere Festlegung des (für das außervertragliche Schuldverhältnis) anwendbaren Rechts gefördert wird.

Die Regel der *lex loci delicti commissi*, die in vielen europäischen Staaten Vorrang hat, wird bei außervertraglichen Sachverhalten mit einer Auslandberührung oft unterschiedlich angewendet.

Ein solches Sachverhalt liegt vor, wenn sich das schädigende Ereignis nicht in demselben Staat zugetragen hat wie der daraus entstandene Schaden.

Um diese Probleme zu bewältigen, wurden von einzelnen europäischen Mitgliedsstaaten Hilfsmethoden entwickelt, wie z. B. die Möglichkeit der Wahlfreiheit des Klägers in Bezug auf das für ihn günstigste Recht sowie die

³²⁵ Projekt Nr. GR/97/051 des Programms Grotius

³²⁶ www.drt.ucl.ac.be/gedi.p_documents.html

³²⁷ Beiträge zur Konsultation

http://www.europs.eu.int/comm/justice_home/news/consulting_public/rome_ii/news_summary_rome2_en.htm

Überlassung der Entscheidung, welches Land die engste Verbindung mit dem Streitfall aufweist, an die Gerichte.

Die Lage wird durch das Labyrinth verschiedener Kollisionsnormensysteme erschwert³²⁹ sowie durch die von jedem Staat entwickelte Rechtsprechung, die für andere Staaten nicht eindeutig oder nur schwer nachvollziehbar ist.

Die Vielfalt der nationalen Kollisionsnormen durch ein einheitliches Regelwerk zu ersetzen, das mehr Rechtssicherheit bei Schuldverhältnissen aus unerlaubter Handlung für den EU-Binnenmarkt bedeuten würde, ist Ziel des jüngsten „Rom II“-Verordnungsvorschlags.

Der Weg zur Verabschiedung des Rom II-Verordnungsvorschlags wird durch Art. 61 c i.V.m. Art. 65 b EG Vertrag (in Form des Amsterdamer Vertrags vom 02.10.1997³³⁰) eröffnet. Im gleichen Rahmen des EU Vertrags wird vorgeschrieben, dass die zukünftigen Zivilnormen, die eine Zusammenarbeit zur Verwirklichung eines Raums der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts bestimmen, nach dem Verfahren der Mitentscheidung erlassen werden³³¹.

Die Harmonisierung der Kollisionsnormen bewirkt nicht nur eine Gleichbehandlung der EU-Wirtschaftsbeteiligten und -Bürger innerhalb des Europäischen Raums sondern erleichtert auch die Umsetzung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung gerichtlicher Entscheidungen in Zivilsachen.

Mit der Harmonisierung im Sinne des Rom II-Verordnungsvorschlags beabsichtigt die EU-Kommission eine Erhöhung des Rechtssicherheitsstandards, ohne dass das materielle Recht der einzelnen EU-Staaten angeglichen werden muss, und unter Beachtung des Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes.

Dem europäischen Gesetzgeber stehen für die Verabschiedung des Rom II-Rechtsakts zwei Alternativen zur Verfügung: eine Richtlinie oder eine Verordnung³³².

Als geeignetste Form für die Erhöhung der Rechtssicherheit und der

³²⁸ ABl. C 27/26.01.1998, S. 34

³²⁹ allein im Vereinigten Königreich bestehen mehr als fünfzehn Kollisionsnormensysteme

³³⁰ BGBl 1998 II, S. 387 und BGBl 1999 II, S. 416

³³¹ Art. 251 EG Vertrag

³³² Protokoll über der Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der

Berechenbarkeit des auf ein Rechtsverhältnis anwendbaren Rechts erwies sich die Verordnung, weil durch ihren vorteilhaften Umsetzungsmechanismus in jedem nationalen EU-Mitgliedsstaat eine direkte Anwendung möglich ist.

Dieser Verordnungsvorschlag gilt nicht für Dänemark, das Vereinigte Königreich und Irland. Für die beiden letztgenannten Länder sollen die Vorschriften dieses Verordnungsvorschlags nur dann keine Anwendung finden, wenn sie ihre Bereitschaft zur Anschließung an die Initiative ausdrücklich verweigert haben.

5.5.2 Allgemeine Anwendungsgebiete des Rom II Verordnungsvorschlags

Nach dem Art. 1, Abs. 1 des Verordnungsvorschlags, der den sachlichen Anwendungsbereich der Verordnung festlegt, werden in der Verordnung die Vorschriften für außervertragliche zivil- und handelsrechtliche Schuldverhältnisse erlassen, bei denen eine Verbindung zum Recht verschiedener Staaten besteht.

Die außenvertraglichen Schuldverhältnisse sind unterteilt in zwei Gruppen. Es wird zwischen Schuldverhältnissen aus unerlaubter Handlung³³³ und sonstigen außenvertraglichen Schuldverhältnissen³³⁴ (so genannte quasideliktische/quasivertragliche Schuldverhältnisse) unterschieden.

Weil die Trennungslinie zwischen vertraglichen und deliktischen Schuldverhältnissen nicht einheitlich in allen Mitgliedstaaten der EU geregelt ist, können bei einem Rechtsstreit (in Bezug auf Kollisionsnormen) Zweifel aufkommen, welche Kollisionsnorm gilt.

Die Frage, welches Abkommen - Rom I Übereinkommen oder die Vorschriften des Verordnungsvorschlag Rom II - angewendet wird, beschreibt die Begründung des Rom II Verordnungsvorschlags am Beispiel „culpa in contrahendo“ des deutschen Rechts und „action pauliene“ des französischen Rechts.

Verhältnismäßigkeit, Nr. 6

³³³ Abschnitt I der Verordnung

³³⁴ Abschnitt II der Verordnung

Um diese Qualifikationsfrage zwischen Vertrags- und Deliktrecht zu lösen, ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs am Art. 5 Nr. 1 und Art. 5 Nr. 3 des Brüsseler Übereinkommens anzuknüpfen. Demzufolge umfasst der Begriff der Unerlaubten Handlung nur solche Haftungsansprüche, die nicht an einen Schuldvertrag anknüpfen³³⁵.

Art. 1 Abs. 2 des Verordnungsvorschlags bildet einen Ausschlusskatalog, der u. a. Familienverhältnisse, erbrechtliche Verhältnisse, Schuldverhältnisse aus Wertpapierrecht, die Haftung der Gesellschafter und Organe für die Schulden einer Gesellschaft sowie die Haftung der Buchprüfer ausdrücklich ausschließt.

Hingegen die Schadenersatzansprüche und Bereicherungsansprüche, die als Rechtsfolge einer Verletzung von Immaterialgüterrechten entstehen (wie z.B.: Patente, Marken und Urheberrechte), wurden in den Anwendungsbereich des Entwurfs eingeschlossen.

5.5.3 Anwendung des Verordnungsvorschlags gegenüber Drittstaaten

Das von der Verordnung bezeichnete Recht ist gemäß Art. 2 des Verordnungsvorschlags auch dann anzuwenden, wenn es nicht das Recht eines Mitgliedstaats ist. Damit kommt der Verordnung ein universaler Charakter in dem Sinne zu, dass ihre Kollisionsnormen das nationale IPR nicht nur insoweit verdrängen, als auf das Recht eines Mitgliedstaats verwiesen wird. Sie gelten vielmehr auch dann, wenn das Recht eines Drittstaates zur Anwendung berufen ist, so dass für nationales Kollisionsrecht im sachlichen Anwendungsbereich der Verordnung kein Raum bleibt.

Dieser universale Charakter des Verordnungsvorschlags ist aufgrund seiner Ergänzungsfunktion zur EuGVO nach Ansicht der Kommission für die reibungslose Funktionsweise der Binnenmärkte unerlässlich, weil nur dadurch Wettbewerbsverzerrungen beseitigt werden können³³⁶. In diesem Sinne unterscheidet die EuGVO gemäß ihrem Art. 2 und Art. 4 grundsätzlich

³³⁵ EuGH 22.03.1983, Rs 34/82, Martin, Peters Slg. 1983, I, 987

³³⁶ Erwägungsgründe Nr. 6 der Rom II Verordnungsvorschlag

zwischen Fällen, in denen der Beklagte seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, und Fällen, in denen er in einem Drittstaat ansässig ist.

Dieser Grundsatz wird jedoch bereits auf dem Gebiet der internationalen Zuständigkeit durchbrochen³³⁷. Ferner gelten die Regeln der EuGVO über das vereinfachte Anerkennungs- und Vollstreckungsverfahren, unabhängig davon, ob das Recht eines Mitgliedstaats oder das Recht eines Drittstaats zugrunde gelegt wurde.

Da somit die EuGVO nicht auf „innengemeinschaftliche“ Sachverhalte beschränkt ist, strebt der Verordnungsvorschlag eine Vereinheitlichung des Kollisionsrechts auch in den Fällen an, in denen der Sachverhalt keine Berührung zu einem weiteren Mitgliedstaat, sondern nur zu einem Drittstaat aufweist.

5.5.4 Das anwendbare Recht bei Umweltschädigung - Rom II Verordnungsentwurf

In den Vorschriften des Rom II-Verordnungsvorschlags wird das anwendbare Recht bei der zivilrechtlichen Haftung im Fall einer Umweltschädigung besonders geregelt – Art. 7 Verordnungsvorschlag.

Zur Bestimmung des anwendbaren Rechts bei den Schuldverhältnissen aus unerlaubter Handlung kommt dem Art. 3 des Verordnungsvorschlags die Rolle einer allgemeinen Grundregel zu, die auf die nachfolgenden Art. 4 - 8 Anwendung findet.

Gemäß dem Art. 3 Abs. 1 i. V. m. Art. 7 wird bei einer Umweltschädigung das Recht des Staates angewendet, „in dem der Schaden eintritt oder einzutreten droht“, unabhängig davon, „in welchem Staat das schädigende Ereignis eintritt und in welchem Staat oder welchen Staaten die indirekten Schadensfolgen festzustellen sind“.

Zur Wahl des Geschädigten steht auch das Recht des Staates, in dem das schädigende Ereignis verursacht wurde.

Die als Regel geschaffene Bindung an das Recht des Staates, in dem der Schaden eingetreten ist, stimmt mit den neuen Tendenzen des

³³⁷ Vgl. Art. 22-24 EuGVO

Umweltschutzes überein, die auf eine verschuldensunabhängige Haftung/Gefährdungshaftung ausgerichtet sind. Diese generelle Verweisung auf das Recht des Staates des Schadenseintritts wird dazu beitragen, dass die Staaten mit einem niedrigen Schutzstandard nicht mehr von Wirtschaftsteilnehmern (aufgrund des schwächeren Zustands der Vorschriften im Umweltbereich) ausgenutzt werden, die sich dort niederlassen. Durch die Formulierung „einzutreten droht“³³⁸ schafft der Verordnungsvorschlag eine stärkere Prävention im Bereich des Umweltschutzes, was zur Erhöhung des Niveaus der Umweltqualität beitragen soll.

Die zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung im Falle einer grenzüberschreitenden Umweltverschmutzung kann auch zur Frage führen, welche Normen für den Fall einer Nichtbeachtung der Sicherheits- und Verhaltensnormen angewendet werden sollen, wobei das Gericht die Gesetzgebung des Staates zu berücksichtigen hat, in der der Schädiger seine schädigende Tätigkeit ausübt.

Es wird in der Begründung des Verordnungsvorschlags zur Veranschaulichung der Fall einer schädigenden Beschäftigung „die im Staat A genehmigt wurde und dessen Rechtsvorschriften entspricht (z.B. die Genehmigung eines bestimmten Schadstoffausstoßes), aber im Staat B, in dem diese Tätigkeit nicht erlaubt ist...“ illustriert. Geregelt wird dieser Sachverhalt in Art. 13 des Rom II Verordnungsvorschlags. Darin wird bestimmt, dass das Gericht bei der Ermittlung der Haftung die Sicherheits- und Verhaltensnormen des Staates beachten muss, in dem der Schädiger seine umweltschädigende Aktivität ausgeübt hat.

Demnach prüft das Gericht, ob vom Schädiger die in seinem Land geltenden Regeln eingehalten wurden – unabhängig von der Frage, welches Recht auf den Sachverhalt anzuwenden ist.

Das Gericht wendet das Recht an, das von der Kollisionsnorm bestimmt wurde, ist aber verpflichtet, das Recht des anderen Staates als „Sachverhaltselement“ gelten lassen.

³³⁸ Art. 3 Abs. 1 Verordnungsvorschlag

5.6 Völkerrechtliche Verpflichtungen der Staaten - haftungsauslösende Gründe für Staatenverantwortlichkeit

Die Nichteinhaltung einer Völkerrechtsnorm wird dem Staat als Subjekt des Völkerrechts zugerechnet³³⁹. Dieser völkerrechtliche Pflichtverstoß besteht für einen Staat auch auf Grund der Handlungen seiner Organe³⁴⁰.

Die Staaten sind (vertraglich oder gewohnheitsrechtlich) zu einem bestimmten Tun, Dulden oder Unterlassen verpflichtet. Diese Verpflichtungen sind durch seine Organe zu erfüllen. Der Staat ernennt seine Organe, um seine Hoheitsakte zu vollziehen und ist entsprechend in vollem Umfang für deren Handeln verantwortlich. In welchem Maße ein Organ für den Staat handelt, ist nach den Festlegungen eines jeden nationalen Rechts zu beurteilen. Bei dieser Feststellung ist es nicht von Bedeutung, ob dieses Organ nach innen oder außen handlungsbefugt ist, ob es sich um exekutive, legislative oder judikative Organe handelt, oder ob die Position des Organs über- oder nachgeordnet ist³⁴¹.

Bei Bundesstaaten stellt sich die Frage, inwieweit ein Bundesland, das über eine beschränkte Völkerrechtsfähigkeit verfügt³⁴², für sein Handeln haftet. Das Bundesland haftet für das Handeln seiner Organe, aber gleichzeitig haftet auch der Bund für das Handeln von Organen seiner Bundesländer, weil der Bund dem Bundesland dieses Attribut kraft Verfassung eingeräumt hat³⁴³.

Selbst dann, wenn der Staat eine öffentliche Aufgabe zur Erfüllung einem Rechtsträger des öffentlichen oder privaten Rechts verleiht, wird dessen

³³⁹ Art. 1 der ILC Draft Articles of the State Responsibility: „Every internationally wrongful act of the State entails the international responsibility of the State“

Meinhard Schröder, in: Vitzthum, Wolfgang Graf - Völkerrecht, 2. Auflage, 2001, S. 556, Rn. 13

³⁴⁰ Beyerlin, Ulrich – Umweltvölkerrecht, S. 274; Art. 4 ff. der ILC Draft Articles of the State Responsibility Draft articles on Responsibility of States for internationally wrongful acts's / Nov. 2001 UN DOC. A/56/10

³⁴¹ gemäß Art. 5 des Draft articles on Responsibility of States for internationally wrongful act's / November 2001

³⁴² wie der Fall der Art. 32 Abs. 3 GG

³⁴³ Meinhard Schröder, in: Vitzthum, Wolfgang Graf - Völkerrecht, 2. Auflage, 2001 S. 560

Handlung dem Staat zugerechnet³⁴⁴.

Grundsätzlich können Handlungen von Privatpersonen, weil sie sich nicht als Ausübung öffentlicher Aufgaben charakterisieren lassen, nicht den Staaten zugerechnet werden.

Der rechtliche Bezug, der durch die Staatsangehörigkeit oder das Handeln auf eigenem Territorium ausgelöst wird, genügt auch nicht für eine Zurechnung an den Staat.

Trotzdem soll unter Umständen der Staat für die Handlungen von Privatpersonen haftbar sein, wenn der Schaden auf Grund des Fehlverhaltens des Staates verursacht wurde³⁴⁵.

In Betracht kommen hier die Schäden, die von einer Privatperson herbeigeführt wurden, wenn die Organe des Staates nicht die nötigen Vorbeugungs- oder Verfolgungsmaßnahmen ergriffen haben, zu denen das Völkerrecht den Staat verpflichtet. Die Haftung der Staaten tritt nicht für das Verhalten einer Privatperson ein, vielmehr ist der Staat/Organe des Staates für eine fehlerhafte Einführung/Durchführung/Überwachung der Normen verantwortlich. Soweit der Staat alle erforderlichen Schritte zur Einhaltung seiner Regelungen unternommen hat und trotzdem eine Privatperson einen Normverstoß begangen hat, tritt keine Haftung des Staates ein.

Zur Realisierung der staatlichen Pflichten können auch Privatpersonen eingeschaltet werden, deren Verhalten als Handeln des Staates angesehen werden kann (soweit nach innerstaatlichen Normen der Privatperson die Organqualität verliehen wurde). Diese Durchführung der staatlichen Pflicht geschieht im Rahmen der nationalen Rechtsetzung, ohne dass das internationale Recht diesen Personen eine entsprechende Pflicht auferlegt hat. Generell ist eine Privatperson nach völkerrechtlichen Normen nicht verantwortlich, soweit es sich um ein privates Handeln handelt (der Sachverhalt untersteht dann dem nationalen Recht). In besonderen Fällen, wie z. B. Kriegsverbrechen, Genocid u. a. kann eine Privatperson völkerrechtlich verantwortlich sein³⁴⁶ (in den genannten Beispielen wird die internationale strafrechtliche Verantwortlichkeit ausgelöst), jedoch sind diese

³⁴⁴ Meinhard Schröder, in: Vitzthum, Wolfgang Graf - Völkerrecht, 2. Auflage, 2001 S. 560

³⁴⁵ Ipsen, Knut - Völkerrecht, 4. Auflage, München 1999 § 40 Rn. 5

³⁴⁶ Sorensen, Max – Manual of Public International Law, S. 514 ff.

Rechtssachen speziell geregelt und begründen nicht die Verantwortlichkeit des Staates³⁴⁷.

Für die Bestimmung der Staatenverantwortlichkeit für eine Privatperson ist es wichtig zu beurteilen, ob die von der Person verursachten Schäden eingetreten wären, soweit der Staat ein Minimum der internationalen Anforderungen in der eigenen nationalen Gesetzgebung umgesetzt hätte.

Im diesem Zusammenhang ist der Grundsatz der *due diligence* der Staaten von Bedeutung, der statuiert, dass die Staaten die nach den Umständen geforderte Sorgfalt – Verhinderung der Übergriffe gegen das private/öffentliche Interesse der fremden Staaten – wahren sollen.

Die Staatenverantwortlichkeit ist inzwischen gewohnheitsrechtlich anerkannt. Die International Law Commission (ILC) bemüht sich um die Kodifikation der Staatenverantwortlichkeit in der Gestaltung eines Übereinkommens. In der Form eines Konventionsentwurfs wurden die Voraussetzungen für den Eintritt der Staatenverantwortlichkeit, die Haftungsfolgen und die Streitbeilegung erfasst.

5.6.1 Ausschlussgründe der Staatenverantwortlichkeit

Die Staatenverantwortlichkeit greift dann nicht ein, wenn das Verhalten des Staates in völkerrechtlichem Sinne gerechtfertigt ist.

Ein wichtiger Grund, der zum Ausschluss der Staatenverantwortlichkeit führt, ist die Einwilligung in den völkerrechtswidrigen Akt von Seiten des betroffenen Staates. Die Einwilligung gilt nicht, wenn die völkerrechtlich verletzte Regel *erga omnes* wirkt (weil dann von jedem Mitglied der internationalen Gemeinschaft der Völkerrechtsverletzung zugestimmt werden muss). Auch über *ius cogens* darf kein Staat disponieren (aufgrund der *ius cogens*-Rechtsnatur). Repressalien und Selbstverteidigung können die Staatenverantwortlichkeit ebenfalls ausschließen, wenn die Grenzen der Repressalien eingehalten worden sind und die Repressalien nicht zu einer Verletzung einer *erga omnes*-Verpflichtung führen.

³⁴⁷ Oppenheim, L /Lauterpacht, Hersch, *International Law – A Treatise*, Vol. I Peace, 8.Auflage London, 1955., S. 53 ff.

Die höhere Gewalt kann einen weiteren Ausschlussgrund der Staatenverantwortlichkeit darstellen. Höhere Gewalt ist nur dann eingetreten, wenn für den Staat ein unüberwindliches Hindernis aufgetreten ist, das es ihm unmöglich macht, sich völkerrechtskonform zu verhalten.

Höhere Gewalt bezieht sich auf die Fälle, in denen für Menschen oder/und Sachen aufgrund unabweisbarer Notwendigkeit die Gefahr erheblicher Beeinträchtigung droht. Hier sind nicht folgende Fälle eingeschlossen:

- die Notlage ist vom Staat selbst verursacht, oder
- der Notstand gilt nicht für eine Verletzung von *ius cogens*.

5.6.2 Rechtsfolge einer Schadensverursachung im Völkerrecht

Zur Qualifizierung der ersatzfähigen Schäden wird in der Literatur angeführt³⁴⁸, dass sowohl materielle als auch immaterielle Schäden dazugehören. Sie müssen in einem Kausalzusammenhang mit dem schädigenden Ereignis stehen. Unter Kausalität wird hier verstanden, dass es sich um Schäden handelt, die nach dem gewöhnlichen Verlauf von Ereignissen eintreten und die typischerweise aus dem verletzenden Ereignis hervorgehen.

Manche Handlungen verstoßen nicht gegen das Völkerrecht, sie bringen aber eine Gefahr mit sich, die einen Dritten schädigen können (z. B. Kernenergie). Dieses Problem wird in einer Reihe völkerrechtlicher Abkommen behandelt, die für diese Nutzung bestimmte Verhaltens- und Entschädigungspflichten vorsehen. Trotzdem gibt es wohl bisher keine gewohnheitsrechtliche Regel, die generell eine Haftung für rechtmäßiges, aber risikobehaftetes Verhalten vorschreibt, außer dem Entwurf zur Prävention grenzüberschreitender gefährlicher Aktivitäten, der auf dem 53. Treffen der ILC angenommen wurde³⁴⁹.

Nach dem herrschenden Verständnis (wie es auch in dem Entwurf der ILC bestimmt wurde – Art. 3 b ILC Entwurf) wird unter dem Schaden jede

³⁴⁸ Riedel Eibe – *Damages*, EPIL I/1992 S. 929 ff.

³⁴⁹ UN Doc. A/56/10 Draft articles on Prevention of transboundary harm from hazardous activities / Nov. 2001

Beeinträchtigung einer völkerrechtlichen Rechtsposition verstanden³⁵⁰. Praktisch sind kaum Fälle denkbar, in denen ein völkerrechtliches Delikt keinen Schaden auslöst. Daran wird deutlich, dass Schaden seine haftungsbegrenzende Eigenschaft verliert.

Durch einen Verstoß gegen das Völkerrecht tritt die Pflicht des verantwortlichen Staates ein, für den durch die Verletzung entstandenen Schaden aufzukommen.

Vorrangig kann der Verletzte die Wiederherstellung der völkerrechtskonformen Lage verlangen, soweit keine vorherige abweichende Vereinbarung (hinsichtlich der Verletzung) zwischen den Völkerrechtssubjekten getroffen wurde.

Die Ansprüche des Verletzten können bei schwerwiegenden Rechtsverletzungen eine Genugtuung beinhalten, die über die Wiederherstellung des status quo ante hinausgeht.

Dies hat der Ständige Internationale Gerichtshof im Case concerning the Factory Chorzow ausdrücklich festgestellt³⁵¹. Der verletzende Staat ist zur Wiederherstellung des Status quo ante verpflichtet, und im Fall einer unmöglichen Naturalrestitution muss er für den entstandenen Schaden trotzdem aufkommen und entsprechend Schadenersatz in (Form von) Geld leisten.

Als Gegenstand des Ausgleichs kommt hier nicht nur der Substanzverlust in Betracht, sondern auch der entgangene Gewinn und/oder der immaterielle Schaden, der grundsätzlich immer in Geld zu ersetzen ist.

³⁵⁰ Meinhard Schröder, in: Vitzthum, Wolfgang Graf - Völkerrecht, 2. Auflage, 2001 S. 556

³⁵¹ PCIJ Reports Series A, No.17, 1928, S.47

6. Internationale Haftungsstrukturen bei Meeresumweltverschmutzung durch Öl

Die Bestrebungen der universellen Staatengemeinschaft, die seit Mitte des 20. Jahrhunderts ein wachsendes Umweltbewusstsein reflektiert haben, sind Gegenstand einer Reihe von Abkommen hinsichtlich des Meeresumweltschutzes.

Allgemein wurde anerkannt – auf nationaler und internationaler Ebene –, dass die Freisetzung von Schadstoffen in die Meere in Zukunft verhindert oder mindestens reduziert werden soll. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts stellte sich heraus, dass die Ursache für Meeresumweltverschmutzung nicht in Tankerunfällen allein besteht, sondern auch im Waschen von Tankern und Ladetanks – nach deren Entladen auf See – mit einem umweltschädlichen Gemisch. Demzufolge legte diese umweltschädliche Praxis den Seeschiffahrtstreibenden einen verbindlichen Standard der internationalen Rechtsnormen nahe.

Die Seeschiffahrt wird weltweit betrieben, ihre Routen tangieren nur zu einem geringen Teil Hoheitsgebiete der Meeresanrainerstaaten.

Als das Schlüsselereignis, das die internationale Initiative zum Umweltschutz des Meeres i. d. S. eines Internationalen Übereinkommens über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfälle förderte, wird in der Literatur häufig die Havarie des unter liberianischer Flagge betriebenen Tankers „Torrey Canyon“ im Jahre 1967 vor der Kanalküste angeführt, bei der fast 80.000 Tonnen Rohöl ausliefen. Die verheerende Ölkatastrophe hatte zunächst die englische Kanalküste beeinträchtigt und eine Woche später war die französische Küste von der „Ölpest“ betroffen.

Die mehrmaligen Versuche, das Schiff „Torrey Canyon“ zu retten, hatten sich als erfolglos erwiesen, was zum Entschluss führte, das Wrack von der Royal Air Force vernichten zu lassen³⁵².

Es stellte sich danach die Frage, ob es völkerrechtlich zulässig war, gegen Schiffe unter fremder Flagge und außerhalb der Küstengewässer vorzugehen. Das Internationale Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei

³⁵² Churchill, Robin – „Das Meer“, S. 284, Herder, Freiburg 1977

Ölverschmutzungsunfällen von 1969 regelt³⁵³, dass die Vertragsparteien nach einem Seeverschmutzungsunfall, bei dem deren Küste betroffen/bedroht ist, erforderliche Maßnahmen gegen die ölverschmutzenden fremden Schiffe, die sich innerhalb oder – inzwischen auch – außerhalb ihres Hoheitsgebietes/ihrer Küstenmeeres („related interests“) befinden, treffen können.

Durch dieses Abkommen wurde auch die Pflicht etabliert, dass die Ölunfallmeldepflicht dem Schiffsführer obliegt.

Dieses Recht zum Ergreifen von Zwangsmaßnahmen besteht nicht³⁵⁴ gegenüber dem Krieg und für staatliche Zwecke eingesetzten Schiffen.

Neben den Interessen der bedrohten/beeinträchtigten Küstenstaaten, die ein Eingreifen gegenüber einem ölverschmutzenden Schiff rechtfertigen, sind u. a. auch berufliche Tätigkeiten (z. B.: Fischerei, Muschelzucht, Tourismusbranche), das Interesse des Fremdenverkehrs der Zone, die Gesundheit der Küstenbevölkerung sowie die Erhaltung der lebenden Naturschätze schutzwürdig³⁵⁵.

Ein Staat, der Abwehrmaßnahmen ergreifen will, ist zur Beratung mit den anderen Staaten (hierzu zählen insbesondere die Flaggenstaaten, die am Seeunfall beteiligt sind) verpflichtet. Er kann auch die unabhängigen Experten der IMO konsultieren³⁵⁶.

Die von der Ölverschmutzung betroffenen Personen (juristische und natürliche) sollen von den zukünftigen und/oder schon durchgeführten Maßnahmen des sie ergreifenden Staates ohne Verzögerung informiert werden³⁵⁷. Bevor eine Maßnahme vom beeinträchtigten Staate durchgeführt

³⁵³ Art. I des International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Consalities – Brüssel 1969

³⁵⁴ nach dem Art. I 2 International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Consalities – Brüssel 1969

³⁵⁵ Art. II 4 des International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Consalities – Brüssel 1969

³⁵⁶ Art. IV der Übereinkommens über Maßnahmen auf Hohe See nach Ölunfällen, 29. November 1969

³⁵⁷ Art. III b des International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Consalities – Brüssel 1969

wird, oder während deren Durchführung, besteht die Verpflichtung des Küstenstaates zur Vermeidung jeden Risikos für Menschenleben. Außerdem verpflichten die Vorschriften des Art. III e zur Erleichterung der Rückkehrformalitäten der Schiffsbesatzung.

Die ergriffenen Maßnahmen sollen den Rahmen der Verhältnismäßigkeit nicht überschreiten und sich entsprechend nicht als unnötig erweisen³⁵⁸. Das Abkommen enthält keine näheren Bestimmungen über die Zulässigkeit der Maßnahmen, aber es wird bestimmt, dass für den Fall, in dem der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht eingehalten wird, der Staat, der die Maßnahmen ergriffen hat, für die Schäden aufkommen soll, die sich als nicht notwendig erweisen³⁵⁹.

Der sachliche Anwendungsbereich des Abkommens – Ölverschmutzung oder drohende Ölverschmutzung – umfasste ursprünglich nicht andere Risiken, wie z. B. andere gefährliche chemische Stoffe. Diese Lücke wird von dem 1973 verabschiedeten Erweiterungsprotokoll „relating to Intervention on the High Seas of Marine Pollution by Substances other than Oil“ geschlossen. Das Protokoll von 1973 bestimmte, dass der Anwendungsbereich des Interventionsabkommens, Brüssel 1969, durch andere chemische Substanzen ergänzt wird.

Demzufolge wird dem beeinträchtigten Küstenstaat das Recht zur Intervention gegenüber fremden Schiffen, die einen Schiffsunfall mit umweltverschmutzenden Konsequenzen verursachen, gewährt.

Die Probleme der Verschmutzung der See mit Öl bildeten auch das Thema der Internationalen Rechtskonferenz über Meeresverschmutzungsschäden, die von der IMO veranstaltet wurde (10. – 29. November 1969). Am 29. November 1969 wurde der von der IMO-Konferenz ausgearbeitete Vorschlag – in der Form des Internationalen Übereinkommens über Maßnahmen auf Hoher See nach Ölunfällen – verabschiedet, und trat 1975 in Kraft³⁶⁰.

Diesem Ölhaftungsübereinkommen folgte das Internationale

³⁵⁸ Art. V, Abs. 3 des International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Consalities – Brüssel 1969

³⁵⁹ gemäß Art. IV des International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Consalities – Brüssel 1969

³⁶⁰ BGBl. 1975 II, S. 305 ff.; in Deutschland in Kraft getreten am 18.08.1975, BGBl. 1975 II,

Übereinkommen über die Einrichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden vom 18.12.1971³⁶¹ / revidiert 1976³⁶².

Beide Übereinkommen wurden danach durch Protokolle vom 27.11.1992 revidiert. Die letztgenannten Änderungsprotokolle, die im wesentlichen dem Protokoll von 1984³⁶³ entsprechen, beabsichtigten eine Erhöhung des Haftungsumfangs. Das Protokoll von 1992 in seiner revidierten Form gilt für Deutschland seit dem 30.05.1996³⁶⁴.

Die Bestimmungen des Fondsübereinkommens sind anwendbar nur dann, wenn die Vorschriften des Ölhaftungsübereinkommens eingreifen.

Diese Abhängigkeit beruht auf der Präambel und dem Art. 37 Abs. 4 des Fondsübereinkommens, die vorsehen, dass Mitglied des Fondsübereinkommens nur die Staaten sein können, die auch Mitglied des Haftungsübereinkommens sind.

Vorrangig kommt das Ölhaftungsübereinkommen zur Anwendung, das mit seinen Haftungsgrundsätzen die Ersatzforderungen des Geschädigten ausgleichen soll.

Bestehen weitere Forderungen, die durch die Anwendung des Ölhaftungsübereinkommens nicht ausgeglichen werden können, dann können sekundär diese Restforderungen durch den Fond finanziert werden.

S. 1106 und BGBl. 1976 II, S. 1279 ff.

³⁶¹ BGBl. 1975 II, S. 320 ff.; in Deutschland tritt im Kraft am 18.10.1978; BGBl. 1978 II, S. 1211 ff.

³⁶² BGBl. 1980 II, S. 721 und S. 724

³⁶³ die Protokolle von 1984 wurden 1988 von Deutschland ratifiziert und findet ein Echo in Ölschadensgesetz - BGBl. I S. 1770 und geändert BGBl. 1994 I S. 1802 BGBl. 1996 II S. 640

³⁶⁴ BGBl. 1996 II, S. 670 und S. 685

6.1 Das Ölhaftungsübereinkommen (ÖIHÜ)

6.1.1 Geltungsbereich des Ölhaftungsübereinkommen (ÖIHÜ)

Art. 2 I des Übereinkommens, der den geographischen Anwendungsbereich bestimmt, ist für Verschmutzungsschäden anwendbar, die von Tankern im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates einschließlich dessen Küstenmeeres herbeigeführt worden sind. Dieser Anwendungsbereich wird ausgedehnt auf die „ausschließliche Wirtschaftzone“ durch Art. 2 Abs. a II des ÖIHÜ oder, wenn der „Vertragsstaat“ eine solche Zone nicht in Anspruch genommen hat, auf die Zone maximal 200 Seemeilen von der Basislinien aus gemessen.

Art. 1 ÖIHÜ definiert die so genannten Verschmutzungsschäden und beschränkt sie auf die durch Öl verursachten Schäden. Der Begriff Schaden entwickelte sich aus dem ursprünglichen Text des Übereinkommens von 1969, in dem darunter das tatsächliche Ereignis – Abfluss/Ablassen von Öl – verstanden wurde. Die Verhinderungsfunktion der künftigen Ölschäden wurde von diesem Begriff nicht erfasst.

Die Protokolle von 1992 erweitern den Schadensumfang und schließen die Rechtslücke hinsichtlich der Vorbeugungsmaßnahmen, die nach dem Schadensbegriff des ÖIHÜ von 1969 vorgesehen waren. Nach der Änderung dieses Schadensbegriffs zählen nun die schweren, unmittelbar drohenden Gefahren eines Verschmutzungsschadens dazu.

Außerdem werden nach den Protokollen von 1992 auch die Kosten der Schutzmaßnahmen erstattet, die zur Verhinderung des Ausfließens von Öl beitragen³⁶⁵.

Durch die Bestimmungen des ÖIHÜ von 1992 wird verdeutlicht, dass auch die Verhütungsmaßnahmen zu erstatten sind, die außerhalb des Anwendungsbereichs des Übereinkommens unternommen werden.

Dem Anwendungsbereich des ÖIHÜ von 1969 unterliegen ausschließlich Schiffe³⁶⁶, Tanker oder Kombischiffe³⁶⁷, die tatsächlich Rohöl, Heizöl,

³⁶⁵ Art. 1, Nr. 6 b ÖIHÜ - 1992

³⁶⁶ Art. 1 Nr. 1 ÖIHÜ 1969

³⁶⁷ Art. 1 Nr. 5 ÖIHÜ 1969

schweres Dieselöl oder Schmieröl³⁶⁸ als Bulkladung befördern.

Die Bestimmungen des ÖIHÜ von 1992 erweitern das Anwendungsfeld des ÖIHÜ auf die Schiffe, die sich vor oder nach dem Prozess der Ölbeförderung befinden. Demzufolge sind in diese Kategorie auch die Schiffe eingeschlossen, die sich noch auf der Reise im Ballast befinden, und bei denen also die Ölbeförderung erst nach Beladung folgen wird³⁶⁹.

Die Bestimmungen des Revisionsprotokolls von 1992 zum ÖIHÜ erfassen nicht nur die Ölschäden, die sich als Folge eines Unfalls ereignen, sondern auch die Schäden, die durch eine Tankerreinigung oder von Bunkeröl verursacht wurden.

6.1.2 Haftungsstruktur und Haftungsumfang des ÖIHÜ

Für die Schäden, die durch Ausfließen oder Ablassen des Öls herbeigeführt werden, haftet der Schiffseigentümer³⁷⁰.

Das Abkommen statuiert eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung für die Person des Schiffseigners³⁷¹. Sie trifft den Schiffseigner, auf dessen Name das Schiff im Schiffsregister eingetragen wurde.

Die Haftung nach den Protokollen von 1992 des ÖIHÜ nimmt nicht nur die Bediensteten und Beauftragten des Eigentümers von einer Haftung aus (wie ÖIHÜ 1969), sondern (nach dem Revisionsabkommen des ÖIHÜ von 1992) auch Lotsen, Charterer und Bergungsunternehmer.

Zudem ist nach dieser Änderung der Ausrüster und der Charterer dem Schiffseigner nicht gleichgestellt und haftet entsprechend bei einem Schiffsunfall nicht.

Diese verschuldensunabhängige Haftung wird

- bei einer Kriegs- oder Bürgerkriegshandlung
- bei einem „außergewöhnlichen, unvermeidbaren und unabwendbaren Naturereignis“

³⁶⁸ Schaps/Abraham – Das deutsche Seerecht, Anh. II § 485 zu Art. 1 Nr. 1 HGB

³⁶⁹ Art. 1 Nr. 1 ÖIHÜ - 1992

³⁷⁰ gemäß Art. 3 Abs. 1 ÖIHÜ – 1969 und ÖIHÜ - 1992

³⁷¹ Feldhaus, Heinrich – Zur Entwicklung der Haftung beim Seetransport gefährlicher Güter, Karlsruhe, 1985, S. 91

- bei einer ausschließlichen Verursachung durch einen Dritten mit der Absicht zur Schädigung
 - bei einer Verursachung durch „eine Fahrlässigkeit einer Regierung oder anderer“, die für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstiger Navigationshilfen zuständig sind,
- ausgeschlossen³⁷².

6.1.3 Gefährdungshaftung und die Haftung für Ölverschmutzung im Seerecht

Nach heftigen Debatten wurde auf der „International Legal Conference on Maritime Pollution Damage“, 10.11.1969-29.11.1969/Brüssel, mit einer knappen Mehrheit (weil die größten Tankernationen – Liberia, Norwegen, England und Japan – dagegen votiert haben) die Gefährdungshaftung in das Abkommen einbezogen.

Allgemein begründen die Gefahren, die aus der Nutzung der modernen Technik resultieren (bei häufigem Auftreten von Schaden, der vom gefährlichen Betrieb ausgelöst wird), eine Verpflichtung zur Haftung des Halters, der dieses gefährliche Unternehmen betreibt – Gefährdungshaftung.

Welche Betriebe/Tätigkeiten als gefährlich eingestuft werden, bestimmt allerdings der Gesetzgeber³⁷³. Die Angemessenheit der Regelungen bezüglich der technischen Entwicklung und deren Gefährlichkeit müssen stets vom Gesetzgeber überlegt/bewertet werden³⁷⁴.

Aufgrund der größeren Bedeutung, der Nützlichkeit und der Fortschritte für die Gesellschaft sind diese gefährlichen Betriebe und/oder Tätigkeiten für das Leben der Allgemeinheit hinzunehmen und können nicht untersagt werden, sondern müssen akzeptiert werden.

Tritt ein Schaden als Folge einer solchen gefährlichen Aktivität ohne Verschulden des Betreibers ein, stellt sich die Frage, ob hier der Schädiger

³⁷² Art. 3 Abs. 2 ÖIHÜ

³⁷³ Hannak, Karl – Die Verteilung der Schäden aus gefährlicher Kraft. Grundsätze einer Schadensordnung für die Gefahren der modernen Technik, 1960, S. 4

³⁷⁴ Esser, Josef – Grundlage und Entwicklung der Gefährdungshaftung, Beiträge zur Reform des Haftpflichtrechts, 1941, S. 3

zum Schadenersatz verpflichtet sein kann. Generell wird im allgemeinen Haftungsrecht argumentiert, der Schädiger sei zum Ersatz des Schadens verpflichtet, soweit ihn ein Verschulden trifft. Als Ergebnis könnte der Schädiger unerwünschterweise von seiner Haftung befreit werden³⁷⁵, soweit er seine Schuldlosigkeit unter Beweis stellen kann.

Das Verschuldensprinzip entstand zu einer Zeit, die noch kaum Gefahren der Technik kannte³⁷⁶ und in der die Allgemeinheit dieser Gefahr noch nicht in dem Maße wie heute ausgesetzt war, so dass das Verschuldensprinzip hauptsächlich Anwendung auf das menschliche Verhalten fand.

Das menschliche Verhalten spielt in dem Fall eines Schadens, der durch technische Gefahren verursacht worden ist, eine geringe Rolle. Dem Geschädigten wird ein Schaden nicht direkt durch eine menschliche Handlung zugefügt, sondern üblicherweise durch einen technischen Vorgang³⁷⁷. Die Praxis hat allerdings bewiesen, dass Unfallschäden - als Folge der Anwendung der technischen Entwicklung - durchaus durch schuldhaftes/rechtswidriges menschliches Verhalten verursacht werden können.

Die Gefährdungshaftung greift erst seit dem 19. Jahrhundert. Sie ist eine Konsequenz der zunehmenden technischen Entwicklung auf der einen Seite und des Ausdrucks der Abkehr von dem reinen wirtschaftsliberalistischen Dogma des 19. Jahrhunderts.³⁷⁸

Dem Betreiber gefährlicher Anlagen/Tätigkeiten werden die schädlichen Folgen kraft der Wagnisübernahme des Betriebs zugerechnet.³⁷⁹

Esser zeigt, dass die Übernahme eines Betriebes vom Betriebsherrn nach außen als eine Akzeptanz der Risiken und der entsprechenden Gewährleistung gilt³⁸⁰. Nach Larenz signalisiert die Einstandspflicht des Betriebsherrn (in unserem Fall des Unternehmers), dass der Betriebsherr die Gefahrenquelle beherrscht, wobei es in seiner Macht liegt, Vermeidungs- und

³⁷⁵ Rinck, Gerd – Gefährdungshaftung, 1958, S. 1 ff.

³⁷⁶ Hannak, Karl - Die Verteilung der Schäden aus gefährlicher Kraft. Grundsätze einer Schadensordnung für die Gefahren der modernen Technik, 1960, S. 21

³⁷⁷ Hannak, Karl – aaO., S. 19 ff.

³⁷⁸ Esser, Josef – aaO., S. 45ff. und S.50 ff.

³⁷⁹ Esser, Josef - aaO., S 100

Schadensminderungsmaßnahmen zu treffen³⁸¹.

Inwieweit eine Anlage oder eine Tätigkeit (die der menschlichen Gesellschaft als Risikopotential bekannt ist, von ihr jedoch trotzdem erwünscht ist) zum Katalog der Gefährdungshaftung gehört, bestimmt der Gesetzgeber.

In den meisten nationalen Seerechtsnormen existiert keine Gefährdungshaftung³⁸².

In seiner langjährigen Anwendung konzentriert sich das Haftungssystem des Seerechts auf die Verschuldenshaftung. Hierzu passt die Rechtsansicht, dass ein Schiff nicht der Kategorie der gefährlichen Verkehrsmittel zuzuordnen ist³⁸³.

Die fehlende Haftung gegenüber Dritten als Folge eines Schadens, verursacht durch ein Schiff, kann zu einem unbefriedigenden Ergebnis führen – die Haftung des Reeders entfällt, der Geschädigte erhält keinen Ausgleich, wenn/soweit ein Verschulden nicht bewiesen werden kann.

Demzufolge widerspricht die Einführung der Gefährdungshaftung im Seerecht nicht dem Bild, das durch hundert Jahre der Anwendung der Verschuldenshaftung im Seerecht realisiert wurde³⁸⁴, sondern es wird dadurch eine Anpassung der Seeschiffahrtornen an die technische Entwicklung und Modernisierung der Seeverkehrsmittel erreicht.

Das traditionelle Seerecht (bis zur Einführung der Gefährdungshaftung) war ein Rechtsnormenkomplex, der die Rechtsverhältnisse der am Transport unmittelbar Beteiligten bestimmte, während die Person des geschädigten Dritten im Kalkül nicht berücksichtigt wurde. Die Modernisierung der Seeschiffahrt und der technische Fortschritt setzen neben den Schiffahrtbeteiligten außerdem die Allgemeinheit Risiken aus, vor denen sie durch traditionelle seerechtliche Normen heutzutage nicht mehr ausreichend geschützt ist.

³⁸⁰ Esser, Josef - aaO., S. 100

³⁸¹ Larenz, Karl – Die Schadenshaftung nach dem Wasserhaushaltsgesetz im System der zivilrechtlichen Haftungsgründe, in: Versicherungsrecht 1963, S. 593ff.

³⁸² Abraham, Hans Jürgen – Die Haftung des Reeders, vornehmlich auch im Vergleich mit der Regelung für andere Verkehrsmittel, Schriften des Deutschen Verein für Internationale Seerecht, Hamburg, 1958, Reihe A, Heft 5, S. 2

³⁸³ Rinck, Gerd – Gefährdungshaftung, 1958, S. 8

Der Öltransport durch Tanker bringt nicht nur für die Schifffahrtsbeteiligten, sondern auch für die Allgemeinheit ein Risiko mit sich. Neben den Schiffen, die nicht gefährliche Güter befördern (die nicht ein Risiko für die Allgemeinheit darstellen), befriedigen Öltanker das öffentliche Interesse, aber verkörpern ein höheres Risikopotenzial für die Allgemeinheit. Ölbeförderung auf den Meereswegen ist nach der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts für die Gesellschaft unentbehrlich geworden, und obwohl sie mit Gefahren in Verbindung gesetzt wird, wird sie toleriert und akzeptiert.

Nach der Einführung der Gefährdungshaftung ist der Tankereigentümer verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, der durch Ölverschmutzung entsteht, weil er den Betrieb des Tankers unterhält (die innewohnende Gefahr von ihm beherrscht wird) und das Interesse der Beförderung von Öl verfolgt. Das System einer Haftung für vermutetes Verschulden erwies sich für die Seite des Geschädigten als ungenügend³⁸⁵ und konnte sich nicht gegenüber der Gefährdungshaftung durchsetzen. Demzufolge löste im Bereich der Ölverschmutzung des Meeres das Ölhafungsabkommen von 1968, das 1975 in Kraft trat, das Verschuldensprinzip ab. Die wichtige Neuerung dieses Abkommens brachte eine Erleichterung für den geschädigten Dritten mit sich, der zukünftig vom Nachweis für das Verschulden des Schadensverursachers befreit ist. Stattdessen wird für den Nachweis die Tatsache ausreichend sein, dass ein bestimmtes Schiff Verursacher war, um dessen Reeder haftbar zu machen³⁸⁶.

6.1.4 Erstattungsfähige Schäden nach ÖIHÜ

Durch die Protokolle von 1992 wurde die Definition des Verschmutzungsschadens, Art. 1 Abs. 6 ÖIHÜ 1969 bzw. Art. 2 Abs. 1 des Fondsübereinkommens 1971 („...Verluste oder Schäden, die außerhalb des das Öl befördernden Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen

³⁸⁴ CMI – Doc. 1968 III, S. 34, 62 und 86

³⁸⁵ Herber, Rolf – Das internationale Übereinkommen für die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See, in: Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, 1970, S. 229

³⁸⁶ Churchill, Robin – Das Meer, Freiburg 1977, S. 299

von Öl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung hervorgerufen werden, gleichviel, wo das Ausfließen oder Ablassen erfolgt...“), ergänzt. Durch die Ergänzung („...jedoch wird der Schadensersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt, ausgenommen der aufgrund dieser Beeinträchtigung entgangene Gewinn, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt.“) wurde die Bestimmung des zu ersetzenden Schadens verbessert.

Das Ziel des Art. 1 Abs. 6 ÖIHÜ ist, denjenigen zu schützen, der Vorkehrungen zur Vermeidung oder Minderung eines eventuellen Schadens getroffen hat. Die ersatzfähigen Kosten, die aus dem Ölschadensfonds beglichen werden, wurden auf der Grundlage des ÖIHÜ 1969 begrenzt auf die Ausgaben, die nach Eintritt des Schadens eingreifen³⁸⁷ - „...the IOPC Fund does not pay compensation for costs incurred for pre-spill preventive measures. Losses which do not result directly from an incident are not compensated“.

Diese Begrenzung wurde vom ÖIHÜ-Protokoll 1992 beseitigt. Demzufolge wurde bestimmt, dass auch die Kosten für Schutzmaßnahmen zum Ersatz verpflichten, denen eine „...schwere unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung solcher Schäden“ zugrundeliegt³⁸⁸.

Gemäß Art. 1 Abs. 7 ÖIHÜ soll über diese Verhütungsmaßnahme jedoch im Rahmen der Angemessenheit entschieden werden. Eine klare Bedeutung des Angemessenheitsbegriffes definiert das Abkommen nicht.

Die Grenze der Angemessenheit bestimmt vielmehr der Vertragsstaat.

Verschiedene Faktoren, wie zum Beispiel

- Höhe der Wahrscheinlichkeit der Ölgefahr und die Höhe der möglichen entstandenen Ölschäden bei einer Unterlassung der Vorbeugungsmaßnahmen,
- die Distanz vom bedrohten Ort/Gebiet bis zum Ölverschmutzung verursachenden Schiff,

³⁸⁷ IOPC Fund, General Information on liability and Compensation for Oil Pollution Damage / Juli 1993 S. 13

³⁸⁸ Art. 1 Abs. 6 a) i. V. m. Art. 8 ÖIHÜ 1992

- Wetterbedingungen des Gebietes und Zustand des Meeres,
- das Verhältnis zwischen Maßnahmeaufwand und dessen Erfolg u. a.,

können einen wichtigen Beitrag zur Feststellung der Angemessenheit der Verhütungsmaßnahmen leisten.

Bezüglich des Erfolgs einer Maßnahme zur Vermeidung einer Ölverschmutzung könnte man sich die Konstellation vorstellen, in der die Präventionsmaßnahmen erfolgreich unternommen wurden, jedoch der Schaden nicht aufgrund dessen, sondern z. B. aufgrund einer günstigen Meeresströmung ausgeblieben ist. In einem solchen Fall stellt sich die Frage nach der Erstattungsfähigkeit der Kosten für die Präventionsmaßnahmen. Der Erstattungsanspruch für die Kosten, die durch Schutzmaßnahmen verursacht wurden, besteht, soweit die Ölgefahr nach einer kritisch objektiven Betrachtung eine reale Bedrohung des Gebietes darstellt und die unternommenen Maßnahmen die Voraussetzungen der Angemessenheit erfüllen³⁸⁹.

Der Begriff „Verschmutzungsschäden“ wurde in der Vergangenheit von den Vertragsstaaten sehr kontrovers betrachtet. Heutzutage wird dieses Thema nicht mehr so heftig diskutiert, weil die langjährig gesammelte Erfahrung des Entschädigungsfonds mehrere Möglichkeiten zur Auslegung des Begriffes bietet, sowie aufgrund der Konsultationen von betroffenen Schiffseigentümern, Haftpflichtversicherungen, Fondsvertretern und Regierungsrepräsentanten untereinander.

Bei den Sachschäden, die einen bestimmten Eigentümer treffen, wie zum Beispiel: an Hafenanlagen, Fischkulturen, oder bei Schäden, die herrenlose Sachen betreffen - Ökoschäden (bei denen eine Naturalrestitution geschuldet wird) - stellen sich wenige Auslegungsprobleme.

Bei der Beurteilung des Ersatzes von Schutzmaßnahmen zur Verhütung/Einschränkung von Verschmutzungsschäden, bei der Erstattung des entgangenen Gewinns, bei der Abgrenzung von Ölverschmutzungsschäden gegenüber Bergungskosten und bei verbleibenden

³⁸⁹ auch im deutschen Recht bestehen solche Ansprüche unabhängig vom Erfolg des Ergebnisses - § 670 iVm. § 683 BGB; Bartsch, Karl Ludwig - Aufwendungsersatzanspruch und Schadensersatzpflicht des Geschäftsführer im Fall berechtigter und unberechtigter Geschäftsführung ohne Auftrag, AcP 171, S. 219

zu ersetzenden ökologischen Schäden treten häufiger Probleme auf.

Zur Beseitigung von Ölverschmutzungsschäden werden Spezialschiffe und verschiedene andere Spezialvorrichtungen, die generell von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt werden, eingesetzt.

Bei der Durchführung dieser zur Entfernung von Ölschaden eingesetzten Arbeit entstehen dem geschädigten oder dem durch Gefahr bedrohten Gebiet Kosten. Diese Kosten werden vom Schädiger getragen.

Anders verhält es sich bei den Kosten, die durch die Erhaltung und Instandhaltung von öffentlichen Einrichtungen verursacht werden, die für Ölbekämpfungsmaßnahmen zuständig sind. Das Präventivsystem ist für eine Mehrzahl von Schäden und für einen längeren Zeitraum eingerichtet worden, und dessen Einsatzmöglichkeit ist nicht begrenzt auf einen eventuellen konkret vorliegenden Schadensfall.

Die Kosten, die dieses System voraussetzt, fallen auch in dem Zeitraum an, in dem kein Schaden auftritt, und aus diesem Grunde werden sie vom Fond beschränkt erstattet – auf einen Maßnahmezeitraum umgerechnet.

6.1.4.1 Schadensverhütung und Bergung - ersatzfähige Kosten

Die Schadensverhütungskosten werden nach der ÖIHÜ ersetzt.

Diese Kosten gehen zu Lasten der Haftpflichtversicherung des Reeder / Fonds. Die Bergungskosten werden von der Kaskoversicherung oder/und Warenversicherung erstattet³⁹⁰.

Eine praktische Trennung zwischen beiden Maßnahmen ist oft schwerer zu realisieren. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Bergung von Schiff und Fracht einen schadensverhütenden Charakter haben kann.

Zur Abgrenzung beider Maßnahmen wird in der Praxis der Haftpflichtversicherung (wie z. B. dem P&I-Club) das Kriterium benutzt, gemäß dem eine Maßnahme in der Kategorie der Bergungsmaßnahmen eingeordnet wird, soweit sie in erster Linie/vorrangig zur Schiffs- und Ladungsrettung dient, obwohl sie gleichzeitig einen schadensverhütenden

³⁹⁰ Enge, Hans Joachim – Ölverschmutzung der Meere und Versicherung, in: Versicherungsrecht 1981, S. 207 f.

Charakter hat³⁹¹.

Die Vorrangigkeit einer Maßnahme und wozu sie primär dient, ist für den Handelnden im Hinblick auf die Kostenhöhe äußerst bedeutsam. Dieses Kriterium bietet trotz der Abgrenzungsproblematik eine Möglichkeit der Einordnung einer Maßnahme als Verhütungsmaßnahme oder Bergungsmaßnahme, was für die Feststellung der zu tragenden Kosten wichtig ist (auf der einen Seite Haftpflichtversicherung und Fonds für Schadensverhütungsmaßnahmen und auf der anderen Seite Kasko- und Warenversicherung für Bergungskosten).

6.1.4.2 Ersatzfähige Vermögensschäden

Die Schäden, die sich aus einem Eingriff in die maritime Umwelt ergeben und einen Verdienstaufschlag der beeinträchtigten Personen verursachen, wurden im ÖIHÜ 1969 nicht deutlich geregelt.

Den Schaden konkret zu definieren, wurde den nationalen Rechtsordnungen der Vertragsstaaten überlassen³⁹².

Ersatzfähig sind nach Ansicht des Fonds der entgangene Gewinn der Personen, die ihre Einkünfte direkt aus der See oder der Lage am Meer beziehen (Einkommensverluste von Fischern, Hotel- und Restaurantbesitzern etc.)³⁹³. Vom Fond nicht anerkannt wurde der Steuerausfall der Gemeinden durch Einkommensverluste der von Schäden betroffenen Personen.

Die Protokolle von 1992 enthalten eine erweiterte Schadensdefinition. In der

³⁹¹ Ganten, Reinhard – Die Regulierungspraxis des internationalen Ölschadensfonds, Versicherungsrecht 1989, S. 329 f.

³⁹² Herber, Rolf – Das internationale Übereinkommen für die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See, in: Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, 1970, S. 223;

Ganten, Reinhard – Die Regulierungspraxis des internationalen Ölschadensfonds, Versicherungsrecht 1989, S. 329

³⁹³ Jacobson, Mans/Trotz, Norbert - The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention, in: Journal of Maritime and Commerce 1986, S. 467;

Steiger, Heinhart/Demel, Bruno - Schutz der Küsten vor Verschmutzung vom Meer, in: Deutsches Verwaltungsblatt 1979, S. 205 f.

Neugestaltung des Begriffes wird der „auf Grund der Beeinträchtigung der Umwelt entgangene Gewinn“ als ersatzfähiger Schaden bezeichnet³⁹⁴.

Das Übereinkommen sieht den auf Grund einer Umweltverschmutzung entgangenen Gewinn als erstattungsfähig an, soweit er im Zusammenhang mit einer gewerblichen oder erwerbswirtschaftlichen Unternehmung steht. Demzufolge werden rein private Interessen, die durch eine Ölverschmutzung beeinträchtigt wurden, nicht als ersatzfähig anerkannt.

Zu dieser Kategorie gehören beeinträchtigte/entfallene Urlaubsfreude oder Erholungsmöglichkeiten.

Zum Ersatz des entgangenen Gewinns sind demzufolge die Personen berechtigt, deren unternehmerische Tätigkeit primär/vorrangig von der Nutzung der maritimen Umwelt abhängt. Die von Öl verursachten Schäden müssen sich direkt auf die ökonomische Aktivität der Betroffenen nachteilig auswirken.

Die Ermittlung einer direkten oder indirekten Auswirkung wird durch Kriterien wie:

- örtliche und zeitliche Nähe zwischen Verschmutzung und Schaden
- der Schaden darf nicht über den Umweg der Schädigung eines Dritten eingetreten sein

bestimmt.

Für die Bestimmung des Kausalzusammenhangs sind die generellen Kriterien wie Vorhersehbarkeit oder Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts entscheidend.

6.1.4.3 Kompensationsfähiger ökologischer Schaden

Das moderne Umwelthaftungsrecht muss heutzutage eine Lösungsmöglichkeit für die schwierigen Probleme der ökologischen Schäden bereitstellen.

Das ÖIHÜ zählt auch ökologische Schäden zum Katalog der ersatzpflichtigen Ölverschmutzungsschäden.

Zu den ökologischen Schäden zählen nach allgemeiner Definition diejenigen

³⁹⁴ Art. 1 Abs. 6 a) ÖIHÜ 1992

an nicht eigentumsfähigen Sachen, bei denen grundsätzlich eine Naturalrestitution geschuldet wird. Deshalb muss die Restitution für die Wiederherstellung des ökologischen Systems sorgen.

Zu der Frage, inwieweit eine Naturalrestitution des Ökosystems möglich ist (aufgrund komplexer Wechselwirkungen und des Zeitraums, die sie in Anspruch nimmt), wurden in der Fachliteratur verschiedene Ansatzpunkte geäußert³⁹⁵.

Die Erstattungsfähigkeit von ökologischen Schäden, die durch Öl verursacht wurden, entwickelte sich im Zusammenhang mit der Regulierungspraxis des Fonds. In ihr wurde die Frage nach dem Umfang der Ersatzfähigkeit des Schadens durch den Tankerunfall „Antonio Gramsci“/1979 aktuell.

Durch diesen Tankerunfall wurden die Küsten mehrerer Länder (UdSSR, Schweden, Finnland) von ausgetretenem Öl verseucht.

Die Höhe des Anspruchs auf Erstattung des ökologischen Schadens, der von dem Unfall verursacht wurde, wurde nach einer sowjetischen gesetzlichen Regel berechnet – „Nach der Menge des in das Wasser gelangten Öls wird aufgrund der Zerstreueigenschaften des Öls die Menge des verschmutzten Wassers berechnet, und diese Zahl wird mit einem gesetzlich festgelegten Betrag multipliziert“³⁹⁶.

Die mathematische Ermittlung des Anspruchs nach der sowjetischen Formel spiegelte nicht die Aufwendungen für die Beseitigung der Verschmutzung und die Wiederherstellungsmaßnahmen wider.

Auf Grund dieser abstrakten Berechnungsform wurde der Anspruch der UdSSR vom Fonds abgelehnt.

Eine abstrakte Schadenersatzberechnung charakterisierte auch die Kalkulation des Gerichts über die verbliebenen ökologischen

³⁹⁵ negativ – Bullinger, Martin – Haftungsprobleme der Umweltschutz aus der Sicht des Verwahrungsrecht, in: Versicherungsrecht 1972, S. 599; Ladeur, Karl-Heinz – Schadenersatzansprüche des Bundes für die durch Sandoz Unfall entstandene ökologische Schaden?, in: Neue Juristische Wochenschrift, 1987, S. 1236

positiv – Gassner, Erich – Der Ersatz des ökologischen Schadens nach dem geltenden Recht, in: Umwelt- und Technikrecht, S. 370

³⁹⁶ Jacobson, Mans – Entwicklung des Schadenbegriffs im Recht der Haftung für Ölverschmutzungsschäden, in: Deutscher Verein für Internationales Seerecht A 70, S. 13

Beeinträchtigungen des Margroven des Puerto Rico – Nr. IV Zoe Colocotroni 1973. Die Entscheidung des Gerichts, in der diese Kalkulationsmethode der Schadensersatzansprüche verwendet wurde, wurde von dem Berufungsgericht kassiert.

Relevant für die Fonds-Regulierungspraxis von 1992 ist auch der „Patmos“-Fall, in dem die Qualifizierung der Schadensersatzfähigkeit von ökologischen Beeinträchtigungen in Frage gestellt wurde.

Der unter griechischer Flagge geführte Tanker Patmos verseuchte am 21.03.1985 die sizilianische Küste mit Rohöl, und entsprechend wurden Schutzmaßnahmen von den italienischen Behörden unternommen.

Als Folge des Unfalls wurden 2,3 Millionen Pfund als Summe für die entstandenen ökologischen Schäden berechnet, eine Summe, die von der zuständigen Regierungsbehörde gegen den Fonds geltend gemacht wurde (auf Basis der bisherigen Praxis des Fonds)³⁹⁷.

Der Fonds wies den Anspruch zurück und begründete dies auf der einen Seite damit, dass die italienische Regierung keinen quantifizierbaren wirtschaftlichen Schaden erlitten hätte, und auf der anderen Seite, dass die Berechnungsformel abstrakt kalkuliert wurde³⁹⁸.

Das italienische Wirtschaftsministerium begründete seinen Anspruch gemäß Art. I Abs. 6 des ÖIHÜ 1969, in dem „pollution damage means: loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to cost of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken“.

³⁹⁷ Brans, Edward H. P. – Liability and Compensation for Natural Resource Damage Under the International Oil Pollution Conventions, in Review of European Community and International Environmental Law 1996, S. 299 f.; Maffei, Maria Clara – The Compensation for Ecological Damage in the “Patmos” Case, in: Francesco Fracioni/Tullio Scovazzi (Hrsg), International Responsibility for Environmental Harm, London 1991, S. 381 ff.

³⁹⁸ Brans, Edward H. P. – Liability and Compensation for Natural Resource Damage Under the International Oil Pollution Conventions, in Review of European Community and International Environmental Law 1996, S. 327

Diese Definition des Schadens ist nach der vor dem Berufungsgericht angesprochenen Auffassung der italienischen Regierung "broad enough" - weit genug -, um die ökologischen Schäden einzuschließen. Das Berufungsgericht von Messina begründete in seiner Entscheidung³⁹⁹, dass eine nicht verschmutzte/beeinträchtigte Umwelt der Existenz der Gemeinschaft dient, die von einer intakten Umwelt abhängig ist (was Ernährung, Erholungswert u. a. betrifft). Selbst wenn eine ökonomische Rechnung des entfallenden Nutzens nicht möglich ist, sollte dieser Nutzen geschützt werden. Zur Kalkulation der Schadensersatzsumme (in der Entscheidung des Berufungsgericht ersichtlich) bediente sich die erste Instanz (nach dem Bericht des Berufungsgerichts) einer mathematischen Formel zur Minderungsberechnung des Fischbestands, jedoch waren die Kosten für Wiederherstellungsmaßnahmen nicht enthalten.

Demzufolge gewährte das Berufungsgericht einen Ersatz für die ökologischen Schäden, die die Wiederherstellungskosten überstiegen.

Nach den inkraftgetretenen Protokollen – 1992 zum ÖIHÜ, die die Definition des ersatzfähigen Verschmutzungsschadens auf Ersatz der Wiederherstellung reduzieren, - sind die restlichen ökologischen Schäden nicht zu ersetzen. Selbst die Anwendung der Definition der Wiederherstellungsmaßnahmen stellt Probleme.

Nach einer Analyse der Wiederherstellungsmaßnahmen, die ersatzfähig sind, soll festgestellt werden, inwieweit diese Kosten in einem angemessenen Verhältnis zur Umweltbeeinträchtigung stehen.

Eine Bemessungsgrundlage für beschädigte Umweltelemente ist schwer zu bestimmen, weil auf der einen Seite für Umwelt eine monetäre Quantifizierung fehlt und auf der anderen Seite jedes nationale Gericht über eine eigene Entscheidungspraxis verfügt, was einer einheitlichen Regelung im Wege steht.

Um diese Hindernisse zu beseitigen, entwickelte der Fonds spezifische

³⁹⁹ Urteil vom 24.12.1993 des Berufungsgericht vom Messina; Brans, Edward H. P. – Liability and Compensation for Natural Resource Damage Under the International Oil Pollution Conventions, in Review of European Community and International Environmental Law 1996, S. 299; Maffei, Maria Clara – The Compensation for Ecological Damage in the "Patmos" Case, in: Francesco Fracioni/Tullio Scovazzi (Hrsg), International Responsibility

Leitlinien, die für die Übereinkommensparteien nicht rechtlich verbindlich sind, jedoch der Angemessenheitsprüfung der Wiederherstellungsmaßnahmen dienen könnten.

Angenommen, dieses Angemessenheitsprinzip wird nicht „eingehalten“, weil für die Beseitigung der Konsequenzen eines Umweltverschmutzungsfalls größere und nicht „angemessene“ Kosten aufzuwenden sind, könnte man den Schluss ziehen, dass diese höheren Kosten nicht zur Kompensation verpflichtet. Diese Situation kann man als Unvollkommenheit des ÖIHÜ bezeichnen, weil konform diesem hypothetischen Fall die Entschädigung im Sinne des ÖIHÜ zu leisten wäre, wenn eine Umweltbeeinträchtigung einen kleineren angemessenen Aufwand erforderte und ein größerer „unangemessener“ Umweltschaden, der einen größeren Aufwand nach sich ziehen würde, nicht kompensationsfähig wäre.

Trotz dieser möglichen Unvollkommenheit ist zu begrüßen, dass der Schadensersatz an Wiederherstellungsmaßnahmen angeknüpft wurde sowie, dass die Berechnung der Schadensersatzforderungen nicht auf Basis einer mathematisch abstrakten Formel erfolgt.

6.1.5 Versicherungsnachweis i. S. d. ÖIHÜ von 1992

Ein Schiffseigentümer, dessen Tanker mehr als 2000 Tonnen Öl als Bulkladung befördert „...hat eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit...aufrechtzuerhalten“⁴⁰⁰. Diese Versicherung dient der Haftungsdeckung für eventuelle Verschmutzungsschäden. Sie ist im Art. 7 Abs. 1 als Pflicht des Eigentümers geregelt und soll nach der Maßgabe des Haftungshöchstbetrags des Art. 5 Abs. 1 ÖIHÜ aufrechterhalten werden.

Die Mitgliedstaaten des ÖIHÜ von 1992 sollen nach der Prüfung der Versicherung eine Bescheinigung dem Schiffseigentümer erteilen, die als Nachweis dafür dient, dass eine finanzielle Sicherheit konform diesem ÖIHÜ

for Environmental Harm, London 1991, S. 381 ff.

⁴⁰⁰ Art. VII Abs. 1 ÖIHÜ

von 1992 abgeschlossen wurde⁴⁰¹.

Die gleiche Behörde, die diese Bescheinigung erstellt, führt auch die Kontrolle dieser Rechtsvorschriften durch. Der Vertragsstaat soll jedes Schiff, „das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt, oder das einen vor der Küste innerhalb seines Küstenmeeres gelegen Umschlagplatz anläuft oder verlässt...“⁴⁰², daraufhin kontrollieren, ob es über eine solche Versicherung oder gleichwertige Sicherheit, deren Ausweis an Bord des Schiffes mitgeführt werden soll⁴⁰³, verfügt.

Konform dem ÖIHÜ wird einer schadensersatzberechtigten Person ein direkter Weg zum Versicherer gewährleistet, was dem Geschädigten die Möglichkeit eröffnet, unmittelbar den Versicherer zu verklagen, ohne seinen Anspruch zunächst gegenüber dem Schiffseigentümer geltend machen zu müssen⁴⁰⁴.

Gegenüber diesem direkten Anspruchs des Geschädigten bei der Person der Versicherer oder gegenüber der Person, die die Haftung des Eigentümers bei einem Verschmutzungsschaden übernimmt oder finanzielle Sicherheit in gleicher Weise wie der Eigentümer leistet⁴⁰⁵, wird dem Versicherer eine Begrenzung des Haftungshöchstbetrags ermöglicht. Diese Haftungsbegrenzung des Versicherers gilt auch für den Fall, in dem der Eigentümer aus Fahrlässigkeit oder Leichtfertigkeit diese Verschmutzungsschäden (i. S. d. Art. 5 Abs. 2 ÖIHÜ) verursacht hat.

6.2 Ölfondsübereinkommen von 1992

Um die Geschädigten einer Ölverschmutzung, in den Fällen einer nicht möglichen Anwendung des ÖIHÜ, oder wenn durch die Anwendung des ÖIHÜ nicht alle Schäden kompensiert werden können (man denkt hier z. B. an Schäden die als Folge eines unabwendbaren Naturereignisses entstehen),

⁴⁰¹ gemäß dem deutschen Recht wird durch Verordnung über die Ausstellung von Bescheinigungen nach dem Ölschadensgesetz von 30.05. 1996, BGBl 1996 I, S. 707 geändert am 21.08.2002, BGBl 2002 I, S. 3322

⁴⁰² Art. 7 Abs. 11 ÖIHÜ

⁴⁰³ Art. 7 Abs. 4 ÖIHÜ

⁴⁰⁴ Art. 7 Abs. 8 ÖIHÜ

zu schützen, wurde das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden am 18.12.1971 verabschiedet, welches als Kompensationsergänzung des ÖIHÜ dient.

Das Ölfondsabkommen hat eine Komplementärfunktion zum Ölhaftungsübereinkommen.

Die im Fondsabkommen enthaltenen Verweise auf Anwendungsbereich, Haftungsart und Art des Schadensereignisses des ÖIHÜ sind ein Hinweis auf diese rechtliche Beziehung⁴⁰⁶.

Die Protokolle von 1992, die die ursprüngliche Form des Fondsabkommens von 1971 modifizieren, traten durch Unterzeichnung mehrerer Staaten (u. a. Deutschland, Dänemark, England, Frankreich, Japan, Mexico, Norwegen, Oman, Schweden) in Kraft⁴⁰⁷. Diesem Fondsübereinkommen gehören derzeit 101 Vertragsstaaten an (Stand August 2004).

6.2.1 Leistungsvoraussetzungen des Ölfondsübereinkommens

Die Entschädigungen gem. Art. 4 des ÖIHÜ werden grundsätzlich vom Fonds geleistet, soweit nach dem Ölhaftungsübereinkommen die Schäden nicht im ganzen Umfang oder angemessen ersetzt wurden. Hier wäre z. B. der Fall zu nennen, bei dem Schäden von einem Naturereignis verursacht werden und entsprechend die Haftung ausgeschlossen ist⁴⁰⁸. Der Fonds tritt auch für die Fälle ein, bei denen der Verursacher der Verschmutzungsschäden – Schiffseigentümer - den Schadenersatz gemäß dem ÖIHÜ nicht leisten kann oder/und für diese Schäden die Versicherungsleistung nicht ausreichend ist⁴⁰⁹.

Die Haftungsausschlussgründe sind im Art. 4, Abs. 2 ÖIFÜ geregelt. Gemäß diesen Bestimmungen besteht keine Verpflichtung des Fonds zur Erstattung der Schäden, die ganz oder teilweise unter vorsätzlichem oder fahrlässigem

⁴⁰⁵ Art. 5 Abs. 11 ÖIHÜ

⁴⁰⁶ Art. 2, II Fondsabkommen 1992

⁴⁰⁷ für Deutschland BGBl. 1995 II S. 972 tritt am 30.05.1996 in Kraft

⁴⁰⁸ Art. 3, Abs. 2 a ÖIHÜ

⁴⁰⁹ Ganten, Reinhard – Die Regulierungspraxis des internationalen Ölschadensfond,

Mitverschulden des Geschädigten oder als Folge von Kriegshandlungen/Feindseligkeiten/Bürgerkriegen/Aufständen entstanden sind.

6.2.2 Der Kreis der Anspruchsteller in Sinne des ÖIFÜ

Art. 5 ÖIFÜ von 1971 stellte neben den Drittgeschädigten den Schiffseigentümer als Berechtigten zur Entschädigung (für die angemessenen Kosten der von ihm unternommenen Prävention und Eindämmungsmaßnahmen des Unfallereignisses). Das resultierte aus der damaligen Auffassung der Schifffahrtstaaten, dass der Schaden von Schiff und Ladung gemeinsam zu tragen sei (wie schon im ÖIHÜ geregelt). Dieser Art. 5 des ÖIFÜ von 1971 wurde durch die Protokolle von 1992 zum ÖIFÜ beseitigt.

Heutzutage sind nach dem ÖIFÜ von 1992 nur die Opfer von Ölverschmutzung zur Entschädigung berechtigt.

6.2.3 Entschädigungshöhe und Finanzierung des ÖIFÜ

Die Zunahme der Ölkatastrophen auf See korrespondiert mit der Tendenz zur Erhöhung des Haftungshöchstbetrags des ÖIFÜ. Der Fonds trat ursprünglich bis zu einem Betrag von 30 Millionen Rechnungseinheiten⁴¹⁰ ein, und erst im Jahre 1986 wurde der Höchstbetrag auf 60 Millionen Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds (SZR) festgesetzt.

Nach den Änderungen durch das ÖIFÜ von 1992 wird der Haftungshöchstbetrag auf 135 Millionen SZR festgesetzt und am 01.11.2003 erhöht sich die Höchstgrenze der Entschädigung für Ölschäden auf 203 Millionen SZR.

Der Fonds wird durch Beiträge derjenigen Personen gespeist, die Öl (Rohöl,

Versicherungsrecht 1989, S. 330 f.

⁴¹⁰ Eine Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Dieser Wert ist definiert als Summe der Werte fester Beträge vierer internationaler Währungen – Als Umrechnungskurs (stand März 2005) entspricht ein Sonderziehungsrecht 1,16007 Euro.

schweres Heizöl) auf dem Seeweg erhalten haben. Der Art. 10 des ÖIFÜ unterscheidet hier als beitragspflichtige Personen diejenigen, die innerhalb eines Kalenderjahres mehr als 150.000 Öl in einen Vertragsstaat des ÖIFÜ eingeführt haben. Jeder Ölempfänger (auf maritimem Wege) hat die Ölquantität an seine nationale Behörde zu melden, die die gesammelten Daten an die Fonds-Organisation weiterleiten muss. Die Verwaltung des Fonds kalkuliert die Beitragshöhe nach dem geschätzten Bedarf für das folgende Jahr⁴¹¹.

Nach einer statistischen Auswertung der Häufigkeit und des Ausmaßes der durch Öl verursachten Schäden wird die Beitragshöhe jährlich aktualisiert.

6.3 Geltendmachung des Anspruchs i. S. v. ÖIHÜ und ÖIFÜ

Die Ansprüche auf Ersatz aufgrund von Ölschaden (nach Art. 4 und Art. 5 ÖIHÜ) müssen innerhalb einer Frist von drei Jahren nach Schadenseintritt, aber nicht später als sechs Jahren nach dem Schadenstiftenden Ereignis (nach Art. 6 ÖIHÜ) geltend gemacht werden (es geht hier um eine Ausschlussfrist und nicht um eine Verjährungsfrist, die unterbrochen oder gehemmt werden kann). Eine ähnliche Frist sieht auch das ÖIFÜ vor.

Der Gerichtsstand für Schadenersatzklagen, die auf Grund des ÖIHÜ gegen die Person des schadenstiftenden Schiffseigentümers eingereicht wird, sind die Gerichte des Staates, in dessen Gebiet⁴¹² die Schäden eingetreten sind oder in denen entsprechende Präventivmaßnahmen zu unternehmen sind.

Der Art. 9 Abs. 3 ÖIHÜ von 1992 bestimmte die Zuständigkeit der Gerichte für die Klagen gegen den Fonds, indem er vorschreibt, dass für die Fragen bezüglich Zuteilung und Verteilung des Fonds die Gerichte desjenigen Staates zuständig sind, in dem dieser Fonds errichtet worden ist.

In der Fondspraxis werden die Ansprüche eines Geschädigten zunächst auf

⁴¹¹ Herber, Rolf – Internationales Fond zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden – zum Inkrafttreten des Übereinkommens von 18. Dezember 1971, in: Hansa, Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffbau, S. 2047 und 2049

⁴¹² Art. 9 Abs. 1 ÖIHÜ

außergerichtlichem Wege gegenüber dem Fonds geltend gemacht⁴¹³, mit dem Ziel einer Einigung zwischen den Parteien (dem Fonds und dem Geschädigten). Die Aufgabe der Prüfung und der Lösung jedes individuellen Anspruchs übernehmen die Organe des Fonds-Sekretariats und Verwaltungsrats, die im Regelfall mit der Haftpflichtversicherung des Schiffseigentümers zusammenarbeiten. Der Erfolg dieser Beratungsphase wird durch diese Zusammenarbeit beschleunigt. Die Praxis zeigt, dass aufgrund dieses außergerichtlichen Verfahrens ein Ergebnis innerhalb eines Jahres erwarten werden kann⁴¹⁴.

In dem Fall, dass dieses außergerichtliche Verfahren kein positives Ergebnis erzielt (keine Einigung zustande gekommen ist), kann als zweiter Schritt eine Klage gegen den Fonds eingereicht werden. Die gerichtliche Zuständigkeit für Fondsklagen wird vom Art. 7 Abs. 1 ÖIFÜ i. V. m. Art. 9 ÖIHÜ geregelt. Dementsprechend ist das Gericht für solche Ansprüche zuständig, das für die Klagen gegen den schadenstiftenden Schiffseigner zuständig ist.

Eine gegenseitige Anerkennung der Gerichtsurteile gewährleistet Art. 10 des ÖIHÜ, der regelt, dass in dem Fall, in dem alle Rechtswege bereits ausgeschöpft wurden, das Urteil zur Anerkennung und Vollstreckung verpflichtet.

Es gibt zwei Fälle, bei denen eine Anerkennung des Urteils nicht zu leisten ist:

- wenn das Urteil auf betrügerische Weise erlangt wurde
- wenn dem Beklagten nicht ausreichende Verteidigungsmittel zur Verfügung gestellt wurden

6.4 Das Zusatzfondsübereinkommen von 2003

Das Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Einrichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden - das Zusatzfondsübereinkommen von 2003, das

⁴¹³ Ganten, Reinhard H. – Die Regulierungspraxis des internationalen Ölschadensfonds, in: Versicherungsrecht 1989, S. 330 f.

⁴¹⁴ Ganten, Reinhard H. – aaO.

am 16.05.2003 von der IMO verabschiedet wurde - bestimmte eine Erhöhung der Entschädigungssumme, die zu einer verbesserten Kompensation des Schadens des Geschädigten beiträgt.

Bei den letzten Folgen einer verwüstenden Ölkatastrophe (z. B. das Auseinanderbrechen des Tankers „Erika“ vor der französische Küste 1999 sowie die „Prestige“-Havarie vor der spanischen Küste 2002) haben sich die monetären Kapazitäten des Haftungs- und Fondsübereinkommens von 1992 zur Entschädigung als ungenügend erwiesen

Aufgrund dieses steigenden Bedarfs an einem besseren Ausgleich der immer gravierenderen Beeinträchtigungen/Ölverschmutzungen setzte sich das Zusatzabkommen durch.

Das bisherige Schadensdeckungssystem, gemäß dem der Schiffseigner für die Ölverschmutzungsschäden haftet (unabhängig von seinem Verschulden), besteht fort.

6.4.1 Kurze Darstellung der Art des Schadensausgleichs nach dem Zusatzabkommen.

Wie bereits dargestellt, haftet der Schiffseigner für die von ihm verursachten Schäden unabhängig von seinem Verschulden.

Er kann seine Haftung auf den folgenden Gesamtbetrag beschränken⁴¹⁵:

- 4,5 Mio. Rechnungseinheiten für ein Schiff mit bis 5.000 Raumgehaltseinheiten
- für ein Schiff mit einem darüber hinausgehenden Raumgehalt erhöht sich der oben genannte Betrag für jede zusätzliche Raumeinheit um 631 Rechnungseinheiten
- die höchstmögliche Gesamthaftung beläuft sich auf 89.77 Mio. Rechnungseinheiten.

Gleichzeitig verpflichtet Art. 7 des ÖIHÜ den Schiffseigentümer (der „mehr als 2000 Tonnen Ölbulkladung befördert“), eine Versicherung/oder andere finanzielle Sicherheit abzuschließen, die der Abdeckung der Haftung für Verschmutzungsschäden⁴¹⁶ dient.

⁴¹⁵ stand 01.11.2003 des Art. 5 ÖIHÜ

⁴¹⁶ Die Grenze der Haftung des Schiffseigentümer – konform Art. 5 Abs. 1 ÖIHÜ

Stellt sich heraus, dass die Versicherungsleistung für den durch Öl verursachten Schaden nicht ausreicht, dann tritt das ÖIFÜ ein.

Die Höhe der Entschädigung war nach dem Internationalen Übereinkommen über die Einrichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 auf eine Summe von 135 Millionen Sonderziehungsrechte (ca. 190 Millionen Euro) begrenzt⁴¹⁷, und wurde ab 01.11.2003 auf 203 Millionen Sonderziehungsrechte (ca. 262 Millionen Euro) erhöht.

Liegt die ermittelte Entschädigungssumme über der Höchstgrenze des ÖIFÜ, dann tritt der Zusatzfonds ein. Die Vorschriften des Zusatzfondsübereinkommen von 2003 legen die Höchstgrenze der Entschädigungssumme auf 750 Millionen Rechnungseinheiten (aprox. 1 Milliarde Euro) fest⁴¹⁸.

Durch die Verabschiedung des Zusatzfondsübereinkommens von 2003 wird ein dreistufiges Entschädigungssystem realisiert⁴¹⁹, das einem einzigen Zweck dient – einem besseren Ausgleich von Ölverschmutzungsschäden.

Obwohl jedes einzelne Abkommen mit den anderen Abkommen durch bestimmte Verweise (u. a. Anwendungsbereich; Ausschlussgründe der Ansprüche auf Entschädigung; Klageverfahren) verknüpft worden ist⁴²⁰, verfügt jeder Fonds über eine eigene Organisationsregel⁴²¹. Auch hier, bei den Regeln bezüglich Organisation und Verwaltung⁴²² des Zusatzfonds, befinden sich einige Anknüpfungspunkte an das Fondsabkommen von 1992.

In den Art. 17 Abs. 1 des Zusatzfondsabkommens von 2003 ist geregelt, dass das Sekretariat und der Direktor des Fonds von 1992 auch als Direktor des Zusatzfonds von 2003 tätig sein kann.

Die Einlagen des Zusatzfonds werden von den Personen geleistet, die mehr als 150.000 t Öl erhalten haben⁴²³. Auch Art. 10 des Fondsabkommens von 1992 bestimmt diesen Personenkreis als beitragspflichtig aus den

⁴¹⁷ Art. 4 Abs. 4 Buchstabe B ÖIFÜ

⁴¹⁸ Art. 4 Abs. 2 Buchstabe b Zusatzfondsübereinkommen

⁴¹⁹ konform Art. 19 Zusatzfondsübereinkommen 2003

⁴²⁰ z. B. Art. 17 Zusatzfondsübereinkommen 2003

⁴²¹ Art. 16 ÖIFÜ 1992 und Art. 16 Abs. 1 Zusatzfondsübereinkommen 2003

⁴²² Art. 16 bis Art. 18 Zusatzfondsabkommen 2003

angehörigen der Vertragsstaaten, die für die Beitragspflichtenerfüllung Sorge tragen⁴²⁴.

Die Finanzierung des Zusatzfonds von 2003 ist zu Lasten der Ölindustrie geregelt.

Sie bezieht nicht die Schiffseigentümer und Versicherungsgesellschaften ein, was Kritik innerhalb der Reform-Arbeitsgruppe von Seiten der ölverarbeitenden Industrie hervorrief⁴²⁵.

Die Kritik bestand darin, dass die Errungenschaft des Zusatzfonds von 2003 vor allem in der Erhöhung der Kompensationssumme bestand, ohne ein positives Ergebnis in Bezug auf höhere Prävention von Öltankerunfällen zu bewirken.

Neben der Erhöhung der Kompensationssumme für die durch Öl verursachten Schäden gemäß Art. 4 Zusatzfondsübereinkommen, bringt das Zusatzfondsübereinkommen von 2003 eine Neuregelung des zu zahlenden Mindestbeitrags⁴²⁶. Art. 14 Abs. 1 Zusatzfondsabkommen regelt, dass abweichend von den Bestimmungen des Fondsabkommens von 1992 jeder Übereinkommensstaat einen Mindestbeitrag auf eine fingierte/angenommene Kalkulation von 1 Millionen Tonnen Öl leisten soll. Dies hat zwei positive Konsequenzen. Auf der einen Seite sollen die Staaten, die weniger als 1 Million Tonnen Öl importieren, die Beiträge für den Zusatzfonds von 2003 in voller Höhe (auf 1 Mil. Tonnen Öl Rechnungsbasis) zahlen. Gemäß dieser Regelung sind also die Differenzbeiträge, die nun bei dem Mitgliedsstaat entstanden sind (zwischen der vom Zusatzfonds von 2003 angenommenen Ölmenge – 1 Mil. To. Öl – und der tatsächlichen Öleinfuhr) vom Mitgliedstaat selbst zu tragen.

⁴²³ Art. 10 Abs. 1 Zusatzfondsübereinkommen

⁴²⁴ Art. 15 Abs. 1 Fondsübereinkommen 1992

⁴²⁵ www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92wgr3-15-92aes7-6_e.pdf, IOPC Fonds, Report on the Fifth Meeting of the Third Intersessional Working Group – Review of the International Compensation Regime, Note by the Director 92/FUND/A/ES.7/6, 92 FUND/WGR.3/15, 25.03.2003, S.3 und S. 10

Auf der anderen Seite wurde hierdurch für den Staat ein Mechanismus geschaffen, der ihn zur Meldung der zahlungspflichtigen Personen und der durch diese importierte Ölmenge anreizen soll. Denn im Falle einer nicht sorgfältigen Überwachung der Ölimporteure ist der Staat an Stelle der ansonsten zahlungspflichtigen Mineralölimporteure allein für die Zahlung des vom Zusatzfonds von 2003 geforderten Beitrags verpflichtet.

6.5 Das Bunkeröl-Übereinkommen

Zur Besserstellung der Opfer einer Ölverschmutzung des Meeres wurde am 23.03.2001 das Internationale Abkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden verabschiedet. Durch seine Verabschiedung (neben dem schon vorhandenen Internationalen Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzung von 1992) wurden die Bemühungen der internationalen Gemeinschaft zur Vereinheitlichung der Normen konkretisiert, die das Ausfließen oder Ablassen von Öl auf dem Meer regeln. Bei der Verabschiedung des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzung 1969 wurde erkannt, dass die zivilrechtliche Haftung für die Bunkerölverschmutzungsschäden enthalten sein sollten, aber dieser Antrag wurde damals (mit der Begründung, dass das ÖIHÜ sich nur auf Tankschiffe bezieht und nicht auf übliche Schiffe, die Öl im Bulk als Kraftstoff nutzen) verweigert. Erst im Jahr 1994 wurden die Diskussionen über die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (nach dem Vorschlag von Australien im Ausschuss des Marine Environment Protection Committee der IMO) wieder aufgenommen. Ein entscheidendes Moment, das die Verabschiedung des Bunker-Öl-Übereinkommens forcierte, war der Unfall des Holzfrachters „Pallas“, der die deutsche Nordseeinsel Amrum am 29.10.1998 durch Bunkeröl verseuchte. Der Rechtsausschuss der IMO entschied im Jahre 2000 über den Entwurf eines Internationalen Übereinkommens, das am 23.03.2001 von der Diplomatischen Konferenz der IMO verabschiedet wurde. Das BunkerölÜ ist ein Jahr später in Kraft getreten nach dem Zeitpunkt, in dem 18 Staaten, davon 5 Staaten mit einem Schiffsbestand von

⁴²⁶ Art. 14 Abs. 1 Zusatzfondsabkommen

mindestens 1.000.000 BRZ die Beitrittsurkunde beim Generalsekretär hinterlegt haben.

Für Europa entschied der Rat am 29.09.2002 für Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 zu unterzeichnen, zu ratifizieren und diesem beizutreten⁴²⁷.

Auf nationaler Ebene wird das Bunkeröl-Übereinkommen durch das Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe(ÖISG)⁴²⁸ und durch das Gesetz zur Änderung des Ölschadengesetzes und andere schifffahrtsrechtliche Vorschriften (ÖISGÄndG)⁴²⁹ - umgesetzt.

6.5.1 ÖIHÜ 1992 – BunkerölÜ als konkurrierende Normen?

Weil beide Übereinkommen (sowohl ÖIHÜ als auch BunkerölÜ) die Haftung für Verschmutzungsschäden durch Öl regeln, sollen die Anwendungsbereiche beider Übereinkommen getrennt behandelt werden.

In dem Katalog der Begriffbestimmungen des Art.1 Abs. 5 ÖIHÜ 1992 wird der Begriff Öl als „beständiges Kohlenwasserstoffmineralöl wie Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl, gleichviel ob es als Ladung oder in Bunkern des Schiffes befördert wird“ beschrieben. Zugleich wird „Bunkeröl“ gemäß Art. 1 Abs. 5 BunkerölÜ als „jedes Kohlenwasserstoffmineralöl, einschließlich Schmieröl, das für den Betrieb oder Antrieb des Schiffes verwendet wird oder verwendet werden soll, sowie jegliche Rückstände solchen Öls“ definiert. Diese fast übereinstimmenden Definitionen können zu einer Konfusion hinsichtlich der Anwendung der beiden Übereinkommen führen.

Um trotz dieser Unklarheit zu einer Feststellung zu gelangen, welche Norm Anwendung findet, regelt Art. 4 Abs. 1 BunkerölÜ, dass seine Bestimmungen nicht anzuwenden sind, soweit die Schäden nach ÖLHÜ 1992

⁴²⁷ ABl. EG 2002, Nr. L 256

⁴²⁸ ÖISG vom 30.09.1988 BGBl. 1988 I 1770 und seinem Änderung BGBl.2006 I 2407

⁴²⁹ ÖISGÄndG von 12.07.2006, BGBl.2006 I 1461

zu ersetzen sind.

Die Einstandspflicht des Schiffseigentümers wird erst nach den Bestimmungen des BunkerölÜ geregelt, soweit entweder der Sachverhalt nicht dem ÖIHÜ 1992 untersteht, oder wenn die Verschmutzungsschäden in dem Hoheitsgebiet, dem Küstenmeer oder der ausschließlichen Wirtschaftszone eines Staates herbeigeführt worden sind, welche nicht Mitglied des ÖIHÜ 1992 sind.

Aus dem vorher dargestellten Öl-Begriff geht hervor, dass die Bestimmungen des ÖIHÜ 1992 für Schäden anzuwenden sind, die von Öl - als beförderte Ladung im Bunker - verursacht worden sind. Ein Hauptmerkmal des Öl-Begriffs (der zur Bestimmung dient, nach welchem Übereinkommen sich die Haftung richten sollte) kommt gemäß BunkerölÜ aus der Bestimmung der Öl-Nutzung. In dieser Hinsicht bestimmt Art. 1 Abs. 5 BunkerölÜ, dass das Öl zum Betrieb oder Antrieb des Schiffes (z.B. Brennstoff, Schmieröl) dienen soll.

Inwieweit die Haftung des Schiffseigentümers nach einem bestimmten Übereinkommen geregelt wird, hängt von der Qualifizierung des Öls ab (ob es dem ÖIHÜ 1992 oder dem BunkerölÜ entspricht), das die Seeverschmutzung ausgelöst hat.

6.5.2 Anwendungsgebiet des Bunkeröl-Übereinkommen (BunkerölÜ)

In Anlehnung an die Regelungen des ÖIHÜ⁴³⁰ ist der Anwendungsbereich nach Art. 2 a I BunkerölÜ auf Schäden begrenzt, die im Hoheitsgebiet – einschließlich des Küstenmeeres - eines Vertragsstaates herbeigeführt worden sind. Dazu zählt außerdem die ausschließliche Wirtschaftszone (d.h. maximal 200 Seemeilen) eines Vertragsstaates, soweit sie vom betroffenen Staat eingerichtet wurde.

Das BunkerölÜ findet nur auf bestimmte Verschmutzungsschäden⁴³¹ Anwendung. Unter dem Begriff Verschmutzungsschaden versteht man lediglich Verluste oder Schäden, „die außerhalb des Schiffes durch eine auf

⁴³⁰ Art. 2 ÖIHÜ 1992

⁴³¹ Begriff von Verschmutzungsschäden nach BunkerölÜ: Art. 1 Abs.9 a BunkerölÜ

das Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung verursacht wurden“.

Als Folge werden die Schäden, die sich nicht außerhalb des Schiffes ereignen, von dem Bunkeröl nicht abgedeckt. Sogar die Schäden, die durch eine Entzündung/Explosion des Bunkeröls ausgelöst wurden, sind nicht im Anwendungsgebiet des Bunkeröl enthalten und bleiben demzufolge unersetzt.

Gemäß dem Art. 2 b Bunkeröl sind nicht nur die entstandenen Verschmutzungsschäden⁴³² ersatzfähig, sondern auch die Kosten für Schutzmaßnahmen^{433 434}, die zu einer Verhinderung oder Einschränkung des schädigenden Ereignisses beitragen können, ohne dabei zu unterscheiden, in welchem Meeres-Sektor diese Maßnahmen durchgeführt wurden. Es genügt die Tatsache, dass die Maßnahmen den Zweck der Schadensverhinderung im Anwendungsgebiet des Mitglieds des Übereinkommens erfüllen, um ihre Ersatzfähigkeit zu begründen⁴³⁵.

Wie bereits dargestellt wurde, schließt die Anwendung des Bunkeröl die Bunkerölverschmutzungen aus, bei denen die Bestimmungen des ÖIHÜ 1992 eine Anwendung finden. Dabei wird gemäß dem Art.4 Abs.1 Bunkeröl kein Unterschied gemacht, ob für diese Ölverschmutzungen tatsächlich die Schäden nach den Regelungen des ÖIHÜ 1992 kompensiert oder nicht kompensiert worden sind. Das bedeutet, dass auch wenn die Schäden nach dem ÖIHÜ keine Kompensation gefunden haben, das Bunkeröl nicht zur Anwendung kommt, als Ergänzung des nicht geleisteten Schadensausgleichs. Art 4 Abs. 2 des Bunkeröl schließt des Weiteren die Anwendung dieses Übereinkommens für bestimmte Schiffsgattungen aus (u.a.: Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffen), die im Zeitpunkt des Schadenseintritts im Dienste des Staates waren, und die nicht einem Handelszweck gedient haben. Es ist trotzdem jedem Vertragsstaat des Bunkeröl der Beschluss erlaubt, dass er von diesen Regeln abweichen kann, und entsprechend kann er bestimmen, dass das Bunkeröl auch auf die Schiffe, die im Art.4 Abs.2 Bunkeröl

⁴³² Art.1 Abs.9 a Bunkeröl

⁴³³ Art.1 Abs.7 Bunkeröl

⁴³⁴ Ähnliche Bestimmung bei dem Art. 1 Abs 7 ÖIHÜ 1992

⁴³⁵ Ähnliche Bestimmung bei dem Art. 2 ÖIHÜ 1992

erwähnt werden, Anwendung findet⁴³⁶. In diesem Fall kann der Vertragsstaat für die ihm gehörenden und für Handelszwecke genutzten Schiffe für die Bunkerölschäden von einem Geschädigten verklagt werden⁴³⁷ und nicht auf seine Souveränitätsrechte zurückgreifen.

6.5.3 Haftungsgestaltung des BunkerölÜ

Die Haftungsgestaltung des BunkerölÜ entspricht den Bestimmungen des ÖIHÜ⁴³⁸. Die zentrale Haftungsbestimmung des BunkerölÜ bildet Art. 3, der regelt, dass der Schiffseigentümer⁴³⁹ für alle Verschmutzungsschäden⁴⁴⁰ haften soll, soweit die Schäden sich durch das an Bord befindliche oder vom Schiff stammende und ausgetretene Bunkeröl ereignet haben.

Der Schiffseigentümer haftet bei der Herbeiführung eines Schadens, im Falle eines Ereignisses⁴⁴¹, bestehend aus einer Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, vom Zeitpunkt des ersten Vorfalls an⁴⁴². Diese Regel kann eine besondere Bedeutung für die Versicherungsgesellschaft haben. Mit dieser Zeitbestimmung kann bestimmt werden, inwieweit in dem Zeitpunkt der Schadensverursachung der Schiffseigentümer für diesen Bunkerölschaden noch versichert war.

Die Haftung des Eigentümers tritt nicht auf Grund eines Verschuldens ein (verschuldensunabhängig), sondern ist durch das Prinzip der Gefährdungshaftung begründet. Weil unter der Definition des „Schiffseigentümers“ nicht nur der eingetragene Eigentümer verstanden wird⁴⁴³ (wie beim ÖIHÜ⁴⁴⁴), und angesichts des Art. 3 Abs. 2 des BunkerölÜ,

⁴³⁶ Art. 4 Abs.3 BunkerölÜ regelt in dieser Richtung, dass der Beschluss des Vertragsstaates dem Generalsekretär zu notifizieren ist.

⁴³⁷ Art. 4 Abs. 4 BunkerölÜ

⁴³⁸ Art. 3 Abs.1 ÖIHÜ 1992

⁴³⁹ Zu dem Begriff „Schiffseigentümer“ i.S.d. Art. 1 Abs.3 BunkerölÜ gehören: der eingetragene Eigentümer, der Bareboat-Charterer, der Reeder sowie der Ausrüster des Schiffes.

⁴⁴⁰ Art.1 Abs. 9 a BunkerölÜ

⁴⁴¹i.S.v. Art. 1 Abs.8 BunkerölÜ

⁴⁴² Art.3 Abs.1 II BunkerölÜ

⁴⁴³ siehe Fn. 435

der eine gesamtschuldnerische Haftung einer Mehrheit von Eigentümern regelt, wird durch dieses Übereinkommen eine bessere Präventivfunktion realisiert. Diese präventive Funktion resultiert aus der Tatsache, dass die Eigentümer eher motiviert sind, eventuelle Bunkerölschäden zu vermeiden oder zu reduzieren. Eine gesamtschuldnerische Haftung wird auch von Art. 5 des BunkerölÜ⁴⁴⁵ geregelt. Die gesamtschuldnerische Haftung findet u. a. Anwendung im Falle, dass mehrere Schiffe bei einem Unfall beteiligt sind, dessen Folge ein Verschmutzungsschaden ist und dessen Ursache schwer festzustellen ist (z.B. bei einer Kollision mehrerer Schiffe, bei der die Zuordnung zu dem Schiff, aus dem das Bunkeröl ausgetreten ist, nicht eindeutig ist). In einem solchen Fall, in dem die Schäden nicht einem bestimmten Schiff zuzuordnen sind, haften alle beteiligten Schiffseigentümern als Gesamtschuldner⁴⁴⁶. Zu ersetzen sind in diesem Fall nicht nur die „Verschmutzungsschäden“ i.S.v. Art.1 Abs. 9 a BunkerölÜ, sondern auch die Kosten für die durchgeführten Schutzmaßnahmen nach Art. 1 Abs. 9 b BunkerölÜ. Gemäß Art. 3 Abs. 6 steht dem Rückgriffgläubiger ein Rückgriffrecht zu, das nicht auf Basis des Art. 3 Abs. 1 BunkerölÜ geltend gemacht werden kann, sondern nach dem nationalen Recht.

6.5.4 Haftungsausschluss und Haftungsminderung nach BunkerölÜ

Gemäß Art. 3 Abs. 3 und Abs. 4 BunkerölÜ kann der Schiffseigentümer von seiner Haftung befreit werden, wenn er nachweist, dass er das schädigende Ereignis, das als Konsequenz die Bunkerölverschmutzung hat, nicht von ihm beeinflusst werden konnte. Eine ähnliche Regel hinsichtlich einer Haftungsbefreiung beinhaltet auch Art. 3 Abs. 2 ÖIHÜ 1992. Im Art. 3 Abs. 3 BunkerölÜ sind die Fälle, die zu einer Haftungsbefreiung des Schiffseigentümers führen, abschließend dargestellt. Zu diesen Ausnahmen von der Haftungsregel des Art. 3 Abs. 1 a BunkerölÜ zählen als Ursachen der

⁴⁴⁴ Art.1 Abs.3 ÖIHÜ 1992 definiert den Eigentümer als die Person auf deren Namen das Schiff eingetragen ist.

⁴⁴⁵ Eine ähnliche Bestimmung Art. 4 ÖIHÜ 1992

⁴⁴⁶ Sachlich entspricht Art.5 BunkerölÜ im nationalen Gesetzgebung dem §§ 840 und 420 BGB

eingetretenen Ölschäden Kriegshandlung, Feindseligkeit, Bürgerkrieg oder Aufstand. Außerdem haftet gemäß dieser Regel der Schiffseigentümer nicht, soweit der Schaden auf Grund eines ungewöhnlichen oder unvermeidbaren Naturereignisses eingetreten ist.

Der Schiffseigentümer soll seiner Eistandpflicht nur teilweise oder nicht unterliegen, soweit der Ölverschmutzungsschaden von einem Dritten (z.B. verschiedene selbständige Hilfspersonen, Auftraggeber der Schiffsbesatzung) mit Schädigungsabsicht verursacht worden ist⁴⁴⁷. Zum gleichen Ergebnis – Haftungsentlastung des Schiffseigentümers – führt die Anwendung des Art. 3 Abs. 3 c BunkerölÜ. Gemäß dieser Regel wird der Schiffseigentümer von seiner Haftung befreit, wenn eine private oder öffentliche Stelle bei der Wahrnehmung ihrer Aufgabe - „Unterhaltung von Lichtern und sonstigen Navigationshilfen“- rechtswidrig und fahrlässig handelt und infolgedessen diese Handlung eine Bunkerölverschmutzung auslöst.

Der letzte Tatbestand, der die Haftungsbefreiung des Schiffseigentümers bewirken kann, wird im Art. 3 Abs. 4 BunkerölÜ geregelt. In diesem letzten Fall tritt die Haftungsbefreiung des Schiffseigentümers ein, wenn ihm der Nachweis gegenüber dem Geschädigten gelingt, dass der Schaden zum Teil oder vollständig auf Grund einer Handlung des Geschädigten in Schädigungsabsicht begangen wurde, oder der Schaden auf die „Unterlassung der geschädigten Person oder auf deren Fahrlässigkeit“ zurückzuführen ist.

Ein Anspruch des Geschädigten auf Schadensersatz kann gemäß dem Art. 6 BunkerölÜ in seiner Höhe vom Schiffseigner⁴⁴⁸ beschränkt werden. Der Schiffseigentümer kann sich auf sein Beschränkungsrecht gegenüber dem Schadensersatzanspruch berufen, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass „der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurden, dass solche

⁴⁴⁷ Art. 3 Abs. 3 b BunkerölÜ

⁴⁴⁸ gemäß Art.1 Abs 2 des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen:“... Schiffseigentümer umfasst den Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Seeschiffs“

Schäden wahrscheinlich eintreten würden“⁴⁴⁹.

Nach dem BunkerölÜ wird dem Schiffseigentümer, der Versicherung oder der Person, die die sonstige finanzielle Sicherheit leisten soll, das Recht gewährt, die Haftung konform den nationalen und internationalen Vorschriften zu beschränken⁴⁵⁰.

Die Haftungsbeschränkung des Schiffseigentümers richtet sich auf nationaler Ebene nach den Bestimmungen der §§ 486 ff. HGB.

In diesem Kontext bezieht sich Artikel 6 BunkerölÜ ausdrücklich auf das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für die Seeforderungen. In Art. 2 HBÜ 1976 sind Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden, die von Bunkeröl verursacht wurden, nicht ausdrücklich erwähnt. Trotzdem können sie durch die Bestimmungen des Art.2 Abs.1 a bis c HBÜ 1976 (unter dem Vorbehalt des Art. 3 und Art. 4 HBÜ 1976) begründet werden. In Art. 2 Abs 1 Buchstabe a bis c HBÜ 1976 wurden u.a folgende Sachverhalte geregelt, die für die Ansprüche aus Bunkerölverschmutzungen relevant sein können:

- „Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung⁴⁵¹ oder wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen (einschließlich Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstrassen und Navigationshilfen), die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten eintreten, sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden;
- - Ansprüche wegen Schäden infolge Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck auf See;
- Ansprüche wegen sonstiger Schäden, die sich aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte ergeben und in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen“

6.5.5 Schadensersatzanspruch - Ausschlussfristen und Gerichtbarkeit

⁴⁴⁹ Art. 4 HBÜ 1976

⁴⁵⁰ Art.6 BunkeölÜ

⁴⁵¹ Tod und Körperverletzung sind nicht „Verschmutzungsschäden“ i.S.d. Art. 1 Abs. 9 BunkerölÜ

nach dem BunkerölÜ

Die Geschädigten, die nach BunkerölÜ einen Anspruch gegenüber dem Schiffseigentümer geltend machen können, sind im Katalog der Begriffbestimmungen nicht als gesonderte Kategorie aufgeführt.

Aus diesem Grund muss sich die Kategorie der Geschädigten nach dem Begriff der Verschmutzungsschäden richten. Demzufolge erfüllt eine Person die Voraussetzungen, Geschädigter zu sein, wenn sich bei ihr ein „Verschmutzungsschaden“ i.S.v Art.1 Abs.9 BunkerölÜ ereignete. Bei einem Verschulden des Geschädigten, das die Bunkerölverschmutzung zur Folge hat, kann sein Schadensersatzanspruch entweder ganz oder teilweise entfallen.

Auch unter bestimmten Verfahrensbedingungen kann der Anspruch eines Geschädigten entfallen. Die Ausschlussfristen eines Schadensersatzanspruchs sind in Art. 8 BunkerölÜ bestimmt. Sie wurden ähnlich wie die Ausschlussfristen des ÖIHÜ 1992⁴⁵² geregelt. Die Schadensersatzansprüche erlöschen nach drei Jahren, wenn sie nach Eintritt des Schadens nicht durch eine Klage geltend gemacht werden, oder wenn ein schiedsgerichtliches Verfahren nicht eingeleitet wurde. Jedoch nach dem Wortlaut des Artikels sind Schadensersatzansprüche „nach einem Ablauf von sechs Jahren nach dem Ereignis, das die Schäden verursachte“, nicht mehr möglich.

Für die Klagen gegen „Schiffseigentümer, Versicherer oder andere Personen, die für die Haftung des Schiffseigentümers eine Sicherheit leisten“ aufgrund von Bunkerölschäden, kommt die Zuständigkeit den Gerichten der Staaten zu, in deren Hoheitsgebiet (hier einschließlich Küstenmeer) sich der Schaden ereignet hat, oder in denen Maßnahmen zur Verhütung oder Verhinderung der schädlichen Folgen getroffen wurden^{453 454}.

Art. 9 Abs. 2 des BunkerölÜ verpflichtet den Beklagten, die Klage⁴⁵⁵ bei einem Gericht binnen einer angemessenen Frist einzureichen.

Ein rechtskräftiges Gerichtsurteil, das von einem zuständigen Gericht

⁴⁵² Art.8 ÖIHÜ 1992

⁴⁵³ Art.9 Abs. 1 BunkerölÜ

⁴⁵⁴ ähnliche Bestimmung Art.9 Abs. 1 ÖIHÜ

⁴⁵⁵ i.S.v. Art 9 Abs.1 BunkerölÜ

erlassen wurde, wird in jedem Vertragsstaat anerkannt und ist zur Vollstreckung⁴⁵⁶ fähig, soweit die Gründe für Verfahrensmängel des Art. 10 Buchstabe a und b BunkerölÜ nicht vorliegen.

Deutschland erklärte bei der Unterzeichnung des BunkerölÜ, dass die gerichtlichen Entscheidungen, die aus der Anwendung dieses BunkerölÜ resultieren und von einem EU-Mitgliedstaat (ausgenommen Dänemark) erlassen werden, gemäß den einschlägigen internen Gemeinschaftsvorschriften⁴⁵⁷ anerkannt und vollstreckt werden. Innerhalb des EU-Rechtsperchungsraums spielt Art. 10 BunkerölÜ praktisch keine Rolle, weil die Verordnung 44/2001 des Rates der EU vom 22.12.2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen zu einer Anerkennung der europäischen Staaten präziser ist.

7. Internationale Haftungsstrukturen bei Meeresumweltverschmutzung durch Beförderung anderer Substanzen als Öl

7.1 Die Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter – HNS-Übereinkommen

Die Ölbeförderung ist nicht der einzige Bereich im Transportwesen, der die Umwelt Gefahren aussetzt. In der Kategorie der Gefahrgüter, die durch Schiffe transportiert werden, müssen neben Öl auch andere gefährliche und/oder schädliche chemische Stoffe gesehen werden, die eine Verschmutzung auf See verursachen können.

Es stellt sich damit die Frage, welche Haftungsgrundsätze im Falle einer Meeresverseuchung durch chemischen Stoffe (andere als Öl) anwendbar sind (vor allem wenn eine Anwendung des ÖIHÜ nicht möglich ist)⁴⁵⁸.

⁴⁵⁶ Art. 10 Abs. 1 BunkerölÜ

⁴⁵⁷ Verordnung 44/2001 des Rates des EU von 22.12.2000 über gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, Abl. EG 2001, Nr. L 12,

⁴⁵⁸ Herber, Rolf – Das internationale Übereinkommen für die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See, in: Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales

Am 03.05.1996 verabschiedete die diplomatische Konferenz der IMO, gemäß der IMO-Beratungen von 1969, die zur Verabschiedung des ÖIHÜ geführt haben und innerhalb deren die Notwendigkeit eines Übereinkommens über die Haftung für andere gefährliche Ladungen als Öl erkannt wurde, das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung beim Transport gefährlicher Güter auf See⁴⁵⁹.

Die diplomatische Seerechtskonferenz von 1969 (die zur Verabschiedung des ÖIHÜ 1969 beigetragen hat) riet bereits zur Einbeziehung anderer gefährlicher Stoffe – neben Öl – in das Anwendungsgebiet.

Trotzdem, auf Grund der vielfältigen Auswirkungen, die von gefährlichen Gütern ausgehen, wurde entschieden, dass ein gesondertes Abkommen ausgearbeitet werden soll, das das Ausgleichregime bei den gefährlichen und schädlichen Stoffen regeln soll.

Das Kompensationsregime, das von der HNS Konvention etabliert wurde, wurde nach dem bereits vorhandenen Haftungsregime des ÖIHÜ 1992 und dem ÖIFÜ 1992 gestaltet. Obwohl sich die HNS-Konvention an dem Aufbau des ÖIHÜ 1992 und ÖIFÜ 1992 orientiert, übernimmt sie nicht diese zweiteilige Gliederung. Inhaltlich wurden die äquivalenten Normen (ÖIHÜ 1992 und ÖIFÜ 1992) innerhalb des HNS-Abkommens zusammengefasst.

Die Regelungen des HNS-Abkommens traten erst nach 18 Monaten in Kraft, soweit 12 Staaten, darunter 4 Staaten mit mindestens je 2 Millionen Registertonnen, das Übereinkommen ratifiziert haben⁴⁶⁰. Eine zusätzliche Voraussetzung für sein Inkrafttreten ist in Art. 46 Abs. 1 b geregelt:

– der Generalsekretär muss darüber informiert worden sein⁴⁶¹, dass die

Privatrecht, 1970, S. 223 und S. 235;

vgl. Art. 5 Nr. 5 ÖIHÜ

⁴⁵⁹ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 – IMO LEG/CONF. 10/DC. 4

⁴⁶⁰ Art. 46 Abs. 1 a) HNS-Abkommen

⁴⁶¹ gemäß Art. 43

Personen, die zugunsten des Allgemeinen Kontos des HNS Abkommen beitragspflichtig wären⁴⁶², im vorangegangenen Jahr mindestens 40 Millionen HNS-Substanzen auf dem Meereswege erhalten haben.

7.1.1 Gegenständliche und räumliche Anwendung der HNS-Konvention

Die Haftung, die durch eine einzige Konvention geregelt wurde – HNS-Konvention - hat als Zweck einen ausreichenden, sofortigen und wirkungsvollen Ausgleich für Verlust oder Beschädigung von Personen, Sachen oder Umwelt, die durch Beförderung von HNS-Substanzen auf dem Meer entsteht.

Dieses Anwendungsgebiet (in Bezug auf den Schadensbegriff) der HNS-Konvention⁴⁶³, die nach dem Modell des ÖIHÜ strukturiert wurde⁴⁶⁴, schließt ein: Verlust des Lebens oder Personenschaden an Bord oder außerhalb des Schiffes, das HNS-Substanzen transportiert; Verlust oder Beschädigung von Sachen, die durch Verschmutzung der Umwelt verursacht werden; Verlust des Einkommens der Fischerei- und Tourismusbranche sowie Kosten für ergriffene oder zu ergreifende Wiederherstellungsmaßnahmen, die zur Vorbeugung oder Verringerung der Folgen eines Ereignisses beitragen⁴⁶⁵.

Zu Schäden zählen nach dem HNS-Abkommen nicht nur die, die durch HNS-Stoffe verursacht wurden und als Bulkladung befördert worden sind, sondern auch die, die durch andere gefährliche Substanzen (soweit sie in bestimmten anderen Abkommen gelistet sind – z.B. IMDG-Code) – in verpackter Form - verursacht worden sind.

Die Bestimmungen des HNS-Übereinkommen finden keine Anwendung auf die Ölschäden, die im ÖIHÜ 1992 aufgeführt sind sowie für die Schäden, die durch Seetransport von radioaktiven Substanzen verursacht wurden.

Bei Verschmutzungsschäden, die von Kriegsschiffen, Flottenschiffen oder sonstigen Schiffen, die Eigentum eines Staates sind oder im Dienste eines Staates eingesetzt sind (außer Handelszwecke), verursacht worden sind,

⁴⁶² nach Art. 18 Abs.1 Buchstabe a) und c)

⁴⁶³ Art. 1 Nr. 6 HNS-Abkommen

⁴⁶⁴ Art. 1, Nr. 6 ÖIHÜ 1992

⁴⁶⁵ Art. 1 Nr. 7 HNS-Konvention

finden die Regelungen des HNS-Übereinkommens ebenfalls keine Anwendung⁴⁶⁶. Inwieweit die Vertragsstaaten die Bestimmungen des HNS-Abkommens in Bezug auf die in Art. 4 Abs. 4 HNS-Übereinkommen aufgeführten Schiffsarten anwenden, liegt in deren Ermessen.⁴⁶⁷

Die HNS-Konvention erlaubt den Parteistaaten auch, bei der „Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens oder beim Beitritt dazu oder jederzeit danach“ den Anwendungsauschluss der HNS-Vorschriften für:

- die Schiffe unten 200 BRZ,
- die Schiffe, die HNS-Stoffe nur in verpackter Form befördern,
- die Schiffe, die sich auf Fahrt zwischen Häfen oder Anlagen dieses Staates befinden,

zu erklären⁴⁶⁸.

7.1.1.1 Die HNS-Substanzen/Gefährliche und schädliche Substanzen

Welche Substanzen zur Kategorie der schädlichen gehören (gemäß dem HNS-Abkommen) ist im HNS-Abkommen in einer Liste erfasst – Art. 1 Abs. 5 HNS-Abkommen. Hier ist nicht im einzelnen jeder schädliche oder giftige Stoff, auf den das HNS-Abkommen Anwendung findet, aufgeführt, sondern Art. 1 Abs. 5 HNS-Abkommen bildet einen Schadstoffarten-Katalog ab, der auf Bestimmungen anderer bereits in Kraft getretener Abkommen, Konventionen oder Sicherheitscodes verweist, in deren Inhalt jede gefährliche und/oder schädliche Substanz im einzelnen gekennzeichnet ist.

Es wird hier auf „Stoffe, Güter und Gegenstände, die an Bord eines Schiffes als Ladung befördert werden“, verwiesen, die in folgenden Abkommen erfasst sind:

⁴⁶⁶ Art. 4 Abs. 4 HNS-Abkommen

⁴⁶⁷ Art. 4 Abs. 5 HNS-Übereinkommen

⁴⁶⁸ Art. 5 Abs. 1 HNS-Übereinkommen

- Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und die geänderte Fassung die durch das Protokoll von 1978 realisiert wurde⁴⁶⁹.
- International Bulk Chemicals Code
- International Maritime Dangerous Goods Code
- International Liquified Gas Code
- Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes

7.1.1.2 Räumliches Anwendungsgebiet des HNS-Abkommen

Die Bestimmungen des HNS Übereinkommen finden Anwendung bei Schäden, die innerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaates des Abkommens verursacht worden sind⁴⁷⁰.

In der folgenden Regelungen – Art. 3 Buchstabe b HNS-Abkommen – wird das Anwendungsgebiet auf Schäden (Tod oder Körperverletzung, Verlust oder Beschädigung von Sachen, Verluste oder Schäden durch Verschmutzung der Umwelt) erweitert, die im Bereich der ausschließlichen Wirtschaftszone herbeigeführt wurden. Soweit der beeinträchtigte Vertragsstaat eine solche Zone nicht festgelegt hat, erstreckt sich dieses Gebiet auf maximal 200 Seemeilen von der Basislinie aus.

Gemäß dem Art. 3 Buchstabe c HNS-Abkommen sind auch die Schäden ersatzfähig – ausgenommen sind hier Umweltschäden -, die außerhalb des Hoheitsgebiets einschließlich des Küstenmeeres hervorgerufen worden sind, soweit sie von Substanzen verursacht wurden, die auf einem Schiff transportiert werden, das im Schiffsregister eines Vertragsstaates angemeldet ist/oder „das die Flagge eines Vertragsstaates zu führen berechtigt ist“⁴⁷¹.

⁴⁶⁹ Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, BGBl 1982 II, S. 2 ff.

⁴⁷⁰ Art. 3 Buchstabe a des HNS-Abkommen

⁴⁷¹ Art. 3 Buchstabe c HNS-Abkommen

7.1.2 Die Haftung gemäß Kapitel II HNS-Abkommen

Die Haftung orientiert sich am Model des ÖIHÜ 1992. Der Schiffseigentümer⁴⁷² haftet für Schäden, die durch von ihm an Bord seines Schiffes beförderte HNS-Stoffe (gefährliche und schädliche Stoffe) verursacht worden sind. Gemäß Art. 7 Abs. 1 HNS-Abkommen fokussiert sich die Haftung auf die Person des Schiffseigentümers.

Dies bedeutet, dass der eingetragene Schiffsinhaber zum Ausgleich verpflichtet ist (im Fall, dass der Schaden mindestens durch eine HNS-Substanz verursacht ist), obwohl sein Verschulden fehlt – das heißt, dass er auf der Grundlage der Gefährdungshaftung haftet. Die Tatsache, dass eine Beschädigung aufgetreten ist, stellt einen ausreichenden Grund zur Feststellung der Verantwortlichkeit des Schiffseigentümers dar, soweit ein Kausalzusammenhang zwischen den Schäden und den an Bord des Schiffes beförderten HNS-Stoffen besteht.

Um die Haftung des Schiffseigentümers sicherzustellen, wurde nach dem Modell des ÖIHÜ 1992⁴⁷³ im HNS-Abkommen eine Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung des Schiffseigners vorgesehen⁴⁷⁴.

Im Sinne dieser Vorschrift wird von Seiten des Inhabers eines Schiffes, das HNS-Substanzen befördert, gefordert, dass er eine Versicherung oder eine andere finanzielle Sicherheit aufrechterhält. Ebenso wie das ÖIHÜ 1992 fordert das HNS-Abkommen vom Schiffseigentümer, dass diese Pflichtversicherung an Bord des Schiffes in Form einer Bescheinigung mitzuführen und der zuständigen Hafen-Behörde nachzuweisen ist⁴⁷⁵.

Die Ausstellung der Pflichtversicherungsbescheinigung kommt der nationalen zuständigen Behörde des Flaggenstaates zu, sofern es sich um einen Vertragsstaat des HNS-Abkommen handelt.

Verfügt ein Schiff, das die Flagge eines HNS-Vertragsstaates führt, über

⁴⁷² zum Begriff des „Shipowner“ oder Schiffseigentümer finden wir in Art. 1 Abs. 3 Satz 1 HNS-Abkommen folgende Erläuterung: „Eigentümer“ bedeutet die Person oder Personen, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, oder wenn keine Eintragung vorliegt, die Person oder Personen, denen das Schiff gehört“

⁴⁷³ Art. 5 Abs. 5 ÖIHÜ 1992

⁴⁷⁴ Art. 12 Abs.1 HNS-Abkommen

diese Pflichtbescheinigung nicht, dann wird ihm nicht mehr gestattet Seehandel zu treiben⁴⁷⁶.

Die Nichtvertragsstaaten des HNS-Abkommens können bei jeder zuständigen Behörde einer Partei des HNS-Abkommen die Ausstellung oder Bestätigung dieser Pflichtversicherungsbescheinigung beantragen⁴⁷⁷. Eine bereits von einem Vertragsstaat des HNS-Abkommen ausgestellte oder bestätigte Pflichtversicherungsbescheinigung muss von den anderen Parteistaaten des HNS-Abkommen anerkannt werden, was ihr Gleichwertigkeit und allgemeine Geltung sichert.

Der Art. 12 Abs. 8 HNS-Abkommen bestimmt, dass im Fall einer Schadensverursachung bei der Beförderung gefährlicher oder schädlicher Substanzen auf See der Anspruch auf Schadensausgleich direkt gegen den Versicherer oder die Person, die finanzielle Sicherheit im Schadensfall leisten soll, geltend gemacht werden kann. Auch in dieser Situation profitiert der Versicherer von den Bestimmungen der Haftungsbeschränkung⁴⁷⁸.

Die Haftungsausschlussgründe, die zu einer Haftungsbefreiung des Schiffseigentümers beitragen, sind in Art. 7 Abs. 2 HNS-Abkommen enumerativ aufgeführt⁴⁷⁹.

Um von seiner Haftung befreit zu werden, muss der Schiffseigentümer nachweisen, dass:

- die Schädigung durch „Kriegshandlung, Feindseligkeit, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches Naturereignis“ sich ergeben hat;
- der Schaden ausschließlich durch Handlung oder Unterlassung von einem Dritten vorsätzlich verursacht wurde;
- der Schaden ausschließlich durch eine fahrlässige/rechtswidrige Handlung einer Regierung oder anderen Behörde, die für die Unterhaltung von Lichtern und anderen Navigationshilfen zuständig ist, herbeigeführt wurde.

⁴⁷⁵ Art. 12 Abs. 4 HNS-Abkommen

⁴⁷⁶ Art. 12 Abs. 10 HNS-Abkommen

⁴⁷⁷ Art. 12 Abs. 2 HNS-Abkommen

⁴⁷⁸ Art. 12 Abs. 8 i. V. m. Art. 12 Abs. 1 HNS-Abkommen

⁴⁷⁹ Gleicherweise ist die Haftung beim ÖIHÜ - Art. 3 Abs. a bis c ÖIHÜ - ausgeschlossen

Art. 7 Abs. 2 Buchstabe d bestimmt auch, dass der Schiffseigentümer von seiner Haftung befreit werden kann, wenn er beweist, dass weder er noch seine Bediensteten von dem Verlader hinsichtlich der gefährlichen oder schädlichen Natur der verladenen Güter aus Versäumnis informiert wurden, und aus diesem Grunde der Schiffseigner keine zweckentsprechende Pflichtversicherung abgeschlossen hat.

Wie oben dargestellt, haftet der Schiffseigner, unter dessen Namen das Schiff in das nationale Schiffsregister eingetragen ist, für die Verschmutzung, die durch die an Bord seines Schiffes beförderten HNS-Stoffen verursacht wurde. Kein Anspruch auf Ersatz der Verschmutzungsschäden kann gegen Hilfspersonen gelten gemacht werden⁴⁸⁰. Hierzu zählen folgende Personen: die Bediensteten oder Vertreter des Schiffseigentümers oder Mitglieder der Mannschaft; Lotsen oder andere Personen, die Dienste für das Schiff leisten, ohne Mitglied der Mannschaft zu sein, oder deren Bedienstete und Beauftragte; Charterer (einschließlich bareboat Charterer), der Ausrüster oder Betreiber des Schiffes, der Manager des Betriebes; die Person, die mit Zustimmung des Schiffseigners oder in dessen Auftrag die Bergungs- und Hilfsleistungsarbeit durchführt; irgendeine Person, die Schutzmaßnahmen ergreift.

Voraussetzung für eine Versagung der Schadensersatzansprüche gegenüber den oben erwähnten Personen ist, dass sich der Verschmutzungsschaden nicht als Folge einer Handlung/Unterlassung dieser Person ereignet hat, die vorsätzlich oder fahrlässig mit dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden entstehen kann.

Die gerichtliche Zuständigkeit für Schadensersatzklagen gegen schadensverursachende Schiffseigner oder die Person, die finanzielle Sicherheit im Schadensfall leisten soll, kommt den Gerichten des Vertragsstaates zu, in dessen Gebiet (Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres und/oder ausschließliche Wirtschaftszone, gemäß Art.3 Buchstabe b HNS- Abkommen) sich der Schaden ereignet hat⁴⁸¹.

⁴⁸⁰ gewährleistet Art. 7 Abs. 5 HNS-Abkommen

⁴⁸¹ Art. 38 Abs. 1 HNS-Abkommen

Die Schadensersatzansprüche, die aufgrund von Kosten für notwendige, durchgeführte Schutzmaßnahmen außerhalb des Hoheitsgebiets des Staates (d.h. auf Hoher See) einschließlich des Küstenmeeres oder der ausschließlichen Wirtschaftszone entstanden sind, sollen

- vor dem Gericht des Schiffsregisters (in dem das Schiff eingetragen ist),
- vor dem Gericht des Flaggenstaates (für ein nicht eingetragenes Schiff), oder
- vor dem Gericht des Staates, in dem der Schiffseigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Geschäftssitz hat,

geltend gemacht werden⁴⁸².

Für den Fall einer Schadensverursachung außerhalb des Hoheitsgebietes eines Vertragsstaates (einschließlich des Küstenmeeres), bei dem Schutzmaßnahmen zur Eindämmung oder Verhütung möglicher Schäden getroffen wurden, sieht Art. 38 Abs. 2 Buchstabe c HNS-Abkommen vor, dass auch die Gerichte desjenigen Vertragsstaates für die Schadensersatzklage zuständig sein können, „in dem nach Art. 9 Abs. 3 ein Fonds errichtet worden ist“.

Die Ausschlussfrist der Entschädigungsklage gegenüber dem Schiffseigner ist in Art. 37 Abs.1 HNS Abkommen geregelt. Gemäß dieser Regelung steht dem Geschädigten ein Zeitraum (innerhalb dessen er von dem Schaden oder der Identität des Schiffseigners Kenntnis hatte oder hätte haben müssen) von drei Jahren zur Verfügung (aber nicht später als zehn Jahre nach Zeitpunkt des Schadenseintrittes⁴⁸³), um seine Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

7.1.2.1 Haftungsbegrenzung

Der Schiffseigner kann (abhängig von den Schiffsmaßen) seine Haftung im Sinne des HNS-Abkommen beschränken⁴⁸⁴. Die Berechtigung des

⁴⁸² Art. 38 Abs. 2 HNS-Abkommen

⁴⁸³ Art. 37 Abs. 3 HNS Abkommen

⁴⁸⁴ Art. 8 Abs. 2 HNS-Abkommen

Schiffseigners zur Haftungsbeschränkung⁴⁸⁵ wird nach folgendem Schema der Haftungshöchstgrenze ermittelt:

- für ein Schiff, das die Grenze von 2000 BRT nicht übersteigt, beträgt die Haftungsgrenze 10.000.000 SZR
- bei einem Schiff, das die Grenze von 2000 BRT übersteigt, bis 50.000 BRT, werden für jede weitere Raumeinheit (BRT) 1.500 SZR addiert
- bei einem Schiff, das die Raumeinheit von 50.000 BRT übersteigt, werden für jede weitere Raumeinheit 360 SZR addiert. Der Maximalbetrag darf jedoch 100 Mio. SZR nicht übersteigen.

Der Schiffseigentümer kann die Vorschriften bezüglich Haftungsbegrenzung nicht anwenden, wenn bewiesen ist, dass die Schäden aus einem schuldhaften Verhalten des Schiffseigners resultieren. Zu diesem schuldhaften Verhalten des Schiffseigners zählt nach Art. 9 Abs. 2 eine Handlung oder Unterlassung, „die von ihm selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden“.

7.2 Der Internationale Fonds für gefährliche und schädliche Stoffe / HNS-Fonds

Um das Ziel – eine bessere Entschädigung für das Opfer eines durch HNS-Stoffe verursachten Unfalls – zu erreichen, und dies im Einklang mit der Modell des ÖIHÜ 1992 und des ÖIFÜ 1992, sieht das HNS-Abkommen die Errichtung eines Fonds vor⁴⁸⁶, der zur Ergänzung der Haftung der Schiffseigentümer beitragen soll⁴⁸⁷.

Die Trennung zwischen dem ÖIHÜ 1992 und dem ÖIFÜ 1992 wird vom HNS-Abkommen nicht übernommen. Im HNS-Abkommen sind die Haftungs-, Entschädigungs-, und Fondsvorschriften integraler Bestandteil. Die Fondsregelungen sind im Kapitel III des HNS Abkommens niedergelegt. Entsprechend dem ÖIFÜ⁴⁸⁸ verfügt der HNS-Fonds zur Realisierung seiner

⁴⁸⁵ gemäß Art. 9 Abs. 1 HNS-Abkommen

⁴⁸⁶ Art. 13 – Art. 35 HNS Abkommen

⁴⁸⁷ Art. 13 Abs. 1 a HNS Abkommen

⁴⁸⁸ hinsichtlich Art. 16 bis Art. 34 ÖIFÜ

Aufgaben⁴⁸⁹ über eine eigene Organisation und Verwaltung⁴⁹⁰. Zu dieser zählt eine Versammlung/Assembly⁴⁹¹, die aus allen Vertragstaaten gebildet ist, und das Sekretariat/Secretary⁴⁹², das aus einem Direktor – als gesetzlichem Vertreter des HNS-Fonds - und Verwaltungspersonal besteht.

Zur Anerkennung des HNS-Fonds als juristische Person ist jeder Vertragsstaat verpflichtet, und damit wird dem HNS-Fonds - in Konformität mit der nationalen Gesetzgebung - die Rechtsfähigkeit und Parteifähigkeit zugebilligt⁴⁹³. Das erlaubt ihm, Klage vor den Gerichten dieser Staaten einzureichen und entsprechend verklagt zu werden⁴⁹⁴.

Hinsichtlich der Zuständigkeit für die Entschädigungsklagen gegen den HNS-Fonds (gemäß Art. 14 HNS-Abkommen) sieht Art.39 Abs. 1 vor, dass grundsätzlich für solche Klagen die Kompetenz den Gerichten zukommt, die für Schadensersatzklagen gegen Schiffseigentümer (nach Art.38 HNS-Abkommen) zuständig sind.

7.2.1 Der Entschädigungsanspruch gegen dem Gefahrgutfonds i.S.v.

Kapitel III HNS-Abkommen

Die Verpflichtung des HNS-Fonds zur Entschädigung tritt erst ein, wenn keine Haftung i.S.v. Kapitel II HNS-Abkommen besteht und wenn der Schiffseigner oder die Person, die für finanzielle Sicherheit zuständig ist, nicht in der Lage ist, die Entschädigungsansprüche des Geschädigten zu erfüllen, sowie wenn die Haftungshöchstgrenze gemäß Art. 9 HNS Abkommen überschritten worden ist.

Die Zahlungsbefreiung des Fonds wurde in Art. 14 Abs. 3 geregelt. Gemäß dieser Bestimmung soll der Fonds für die durch HNS-Stoffe entstandenen Schäden nicht aufkommen, wenn er beweist, dass die Schäden eine Konsequenz aus einer Kriegshandlung, Feindseligkeit, Bürgerkrieg oder Aufstand sind, oder wenn - in dem Fall, dass mehrere Schiffe verwickelt

⁴⁸⁹ Art. 13 Abs.1 und Art 15 HNS-Abkommen

⁴⁹⁰ Art. 24 ff. HNS-Abkommen

⁴⁹¹ Art. 24 bis Art. 28 HNS Abkommen

⁴⁹² Art. 29 bis Art. 31 HNS-Abkommen

⁴⁹³ Art. 13 Abs. 2 HNS-Abkommen

waren - der Antragssteller nicht beweisen kann, dass der Schaden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit die Folge des Ereignisses darstellt.

Zu einer ganzen oder teilweisen Befreiung von der Entschädigungsverpflichtung kommt es⁴⁹⁵, wenn der Fonds nachweist, dass der Schaden ganz oder zum Teil auf eine vorsätzlich oder fahrlässig begangene Handlung/Unterlassung des Geschädigten zurückzuführen ist⁴⁹⁶. Diese Vorschriften über dem Haftungsausschluss des Fonds finden auf die Ausgleichskosten, die im Zusammenhang mit den getroffenen Schutzmaßnahmen stehen, keine Anwendung.

Der zu zahlende Haftungshöchstbetrag ist in den Bestimmungen des Art. 14 Abs.5 HNS Abkommen festgelegt. Demnach ist die Entschädigung für ein einzelnes Ereignis auf 250 Millionen Rechnungseinheiten begrenzt. Die Ansprüche des Geschädigten werden vom Fonds auch dann ausgeglichen, wenn der Schiffseigentümer nicht haftet, weil der Schaden auf ein außergewöhnliches, unvermeidbares und unabwendbares Naturereignis zurückzuführen ist. Auch in diesem Fall ist die Gesamtsumme der Entschädigung auf maximal 250 Millionen Rechnungseinheiten festgelegt⁴⁹⁷. Liegt der Anspruch zur Entschädigung gegenüber dem Fonds über der Höchstgrenze (250 Millionen Rechnungseinheiten), dann wird der Ausgleichbetrag nach einem für alle gleich festzusetzenden Niveau bezahlt – prioritär werden hier die Todes- und Körperverletzungsansprüche bezahlt, „soweit sie nicht zwei Drittel des in Absatz 5 aufgeführten Gesamtbetrags überschreiten“⁴⁹⁸.

Die Ansprüche des Geschädigten gegenüber dem HNS-Fonds können innerhalb einer Frist von drei Jahren (von dem Zeitpunkt an, ab dem der Geschädigte von dem Schaden Kenntnis erlangt hatte oder hätte haben müssen) geltend gemacht werden⁴⁹⁹, und nach zehn Jahren nach Beginn des

⁴⁹⁴ Art. 39 HNS-Abkommen

⁴⁹⁵ Art. 14 Abs. 4 Satz 1 HNS Abkommen

⁴⁹⁶ gleiche Regel bei der Haftungsbefreiung des Schiffseigentümer Art.7 Abs. 3 HNS Abkommen

⁴⁹⁷ Art. 14 Abs.5 b) HNS Abkommen

⁴⁹⁸ Art. 14 Abs.6 HNS Abkommen

⁴⁹⁹ Art. 37 Abs.2 HNS Abkommen

schädlichen Ereignisses kann keine Klage mehr anhängig gemacht werden⁵⁰⁰.

7.2.2 Beiträge zum HNS-Fonds und deren Erfüllung

Die Finanzierung des Fonds wird durch Jahres- und Anfangsbeiträge⁵⁰¹ gesichert, die von den juristische und natürliche Personen geleistet werden, die eine bestimmte Quantität von gefährlichen und schädlichen Stoffen innerhalb des Hoheitsgebietes eines Vertragsstaates (des HNS Abkommen) während des vorangegangenen Kalenderjahres auf den Seeweg erhalten haben.

Auf Basis der Menge der auf dem Meeresweg während des vorangegangenen Kalenderjahres erhaltenen gefährlichen und schädlichen Stoffe wird für die Jahresbeträge festgestellt, inwieweit eine Beitragspflicht existiert, und in dem Fall, dass diese Beitragsobliegenheit besteht, wird nach der Quantität der erhaltenen Stoffe die Höhe der Beiträge nach Punkten bestimmt⁵⁰².

In den HNS - Fondsregelungen ist die Mindestmenge der erhaltenen HNS - Substanzen, die zu einer jährlichen und/oder anfänglichen Beitragspflicht führen, unterschiedlich bestimmt⁵⁰³.

Art. 21 HNS - Abkommen regelt eine Informationspflicht über die erhaltenen HNS - Substanzen für jede Vertragspartei gegenüber dem Direktor des Fonds. Im Einklang mit diesem Artikel muss jeder Staat dafür Sorge tragen, dass alle juristische und natürliche Personen, die gefährliche und schädliche Stoffe auf dem Seewege erhalten (i.S.d. HNS – Abkommens), und kumulativ zum HNS-Fonds beitragspflichtig sind⁵⁰⁴, in eine Liste (die permanent aktualisiert werden soll) eingetragen werden. Damit wird erreicht, dass die Anfangs- und Jahresbeträge leichter und genauer festzustellen sind.

Zur Unterstützung der Verfolgung und Prüfung der in einem Staat empfangenen beitragspflichtigen HNS-Stoffe wurde vom Sekretariat des ÖIFÜ 1992 ein System entwickelt - HNS Convention Contributing Cargo

⁵⁰⁰ Art. 37 Abs. 3 HNS Abkommen

⁵⁰¹ Art. 16 Abs. 3 HNS Abkommen

⁵⁰² Gem. Anlage II des HNS Abkommen

⁵⁰³ Art.16, Art.17, Art.18, Art.19, Art.20 HNS Abkommen

⁵⁰⁴ i.S.v Art.18, Art.19, Art.21 Abs. 5 HNS Abkommen

Calculator/HNS CCCC -, das ein wichtiges Hilfsmittel für die Erhebung der individuellen Beiträge eines Staates ist. The Special Consultative meeting of the Correspondence Group des IMO Legal Committee - Ottawa 3-5 Juni 2003⁵⁰⁵ - begrüßte die Einführung dieses Erhebungsdatenbanksystems und bezeichnete es als eine Datenbank, die die Anwendung des HNS-Abkommens erleichtert und transparenter macht.

Die beratende Versammlung des IMO Legal Committee in Ottawa empfahl den Vertragsstaaten daher, diese Datenbank in die nationalen Gesetzgebungen einzuführen.

Die Benutzung dieser Datenbank ist für alle potenziellen HNS-Fonds-Beitragszahler eines Staates vorgesehen. Sie sollen die auf dem Meereswege empfangene HNS-Stoffe in die Datenbank eintragen und der zuständigen nationalen Behörde übermitteln, die sie den eigenen Daten gegenüberstellen kann und des weiteren dem ÖIFÜ-Fonds (bis Inkraftsetzung des HNS-Abkommen) zur Quantifizierung und Festsetzung der Beitragspflicht übermitteln soll.

Die Sanktion für die Nicht-Durchführung dieser Informationspflicht der Vertragsparteien gegenüber dem HNS-Fondsdirektor ist in Art. 21 Abs. 4 HNS-Abkommen geregelt und sieht vor, dass der Vertragsstaat den entstandenen Verlust des Fonds begleichen soll, soweit die HNS-Fondsversammlung auf Empfehlung des HNS-Fondsdirektor diesen Verlustausgleich beschließt.

Bei einer Nichtzahlung der Beiträge von Seiten des Beitragspflichtigen i.S.v Art.18, Art.19, Art.20 und Art.21 Abs.5 HNS-Abkommen werden nach der Geschäftsordnung des HNS-Fonds für die fälligen rückständigen Beiträge Zinsen berechnet⁵⁰⁶. Die rückständigen Beiträge berechtigen den HNS-Fondsdirektor zur Einführung geeigneter Maßnahmen gegen den betreffenden Beitragspflichtigen (hier einschließlich gerichtlicher Verfahren). Im Falle der Feststellung der Zahlungsunfähigkeit der beitragspflichtigen juristischen/natürlichen Person „kann die Versammlung auf Empfehlung des

⁵⁰⁵ IMO LEG 87/11/1, Die 87 Sitzung des IMO Legal Committee hinsichtlich auf Inkraftsetzung des HNS-Abkommen

⁵⁰⁶ Art. 22 Abs.1 HNS Abkommen

Direktors beschließen, dass gegen den Beitragspflichtigen keine Maßnahmen getroffen oder fortgesetzt werden“⁵⁰⁷.

Wenn ein Beitragspflichtiger seine Zahlungspflicht nicht erfüllt (gemäß Art.18, Art.19, Art.20 und Art.21 Abs.5 HNS - Abkommen) sieht Art.23 HNS - Abkommen vor, dass der Vertragsstaat des Beitragspflichtigen die Zahlungsverpflichtung übernehmen kann. Für diesen Fall soll der Vertragsstaat (bei „Ratifikations-, Annahme-, Genehmigung-, oder bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde oder jederzeit danach“) eine Erklärung beim Fonds-Direktor hinterlegen, dass er die Beitragsverpflichtung einer juristischen/natürlichen Person für die auf seinem Staatsterritorium erhaltenen HNS-Stoffe übernimmt⁵⁰⁸.

7.2.3 Zusammenfassung der Verpflichtungen der Vertragsparteien nach dem HNS-Abkommen

Gemäß Art. 6 HNS-Abkommen haben die Vertragsstaaten bestimmte Pflichten, die aus der Anwendung des HNS-Abkommens hervorgehen, zu erfüllen. Diese staatlichen Verpflichtungen können in folgender Liste zusammengefasst werden:

- jeder Vertragsstaat ist zur Ausstellung oder Bestätigung der Pflichtversicherungsbescheinigung seiner Schiffe verpflichtet⁵⁰⁹.
- jeder Vertragsstaat ist zur Anerkennung der Pflichtversicherungsbescheinigungen, die von anderen Vertragsstaaten ausgestellt wurden, verpflichtet (selbst wenn sie für Schiffe ausgestellt wurden, die nicht im Schiffsregister dieses Staates eingetragen sind, für die jedoch von diesem fremden Staat eine Pflichtversicherungsbescheinigung ausgestellt wurde)⁵¹⁰
- jeder Vertragsstaat muss den eigenen Schiffen, die nicht über eine Pflichtversicherungsbescheinigung verfügen (gemäß Art.12 Abs. 2

⁵⁰⁷ Art. 22 Abs.2 HNS-Abkommen

⁵⁰⁸ Art.21 Abs.1 HNS-Abkommen

⁵⁰⁹ Art. 12, Abs. 2 bis Abs. 6 HNS-Abkommen

⁵¹⁰ Art. 12, Abs. 7 HNS-Abkommen

oder Abs. 12), den Handel untersagen⁵¹¹.

- jeder Vertragsstaat muss nach seinem innerstaatlichen Recht sicherstellen, dass für jedes Schiff, „das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt oder das einen vor der Küste innerhalb seines Küstenmeers gelegenen Umschlagplatz anläuft oder verlässt“, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit an Bord mitgeführt wird⁵¹².
- jeder Vertragsstaat muss den HNS-Fonds als juristische Person und den HNS-Fondsdirektor als gesetzlichen Vertreter des HNS-Fonds anerkennen⁵¹³.
- jeder Vertragsstaat muss über die empfangenen beitragspflichtigen HNS-Substanzen dem HNS-Fondsdirektor berichten⁵¹⁴.
- jeder Vertragsstaat muss die Guthaben und die Einnahmen des HNS-Fonds, die zur Realisierung seiner Aufgaben (Art.13, Abs.1 HNS-Abkommen) beitragen, von jeder direkten Steuer befreien⁵¹⁵.
- jeder Vertragsstaat soll nach Möglichkeit geeignete Maßnahmen zum Erlass oder zur Erstattung der HNS-Fonds-Abgaben treffen, die bei der Ausübung seiner amtlichen Tätigkeit und zur Erreichung der in Art. 13, Abs. 1 HNS-Abkommen genannten Ziele angefallen sind⁵¹⁶.
- jeder Vertragsstaat muss eine uneingeschränkte Transferierung und Zahlung aller Beiträge an den HNS-Fonds und der vom HNS-Fonds gezahlten Entschädigungsbeiträge gestatten (ungeachtet der bestehenden oder künftigen Devisen- oder Transferbestimmungen)⁵¹⁷.
- jeder Vertragsstaat muss dafür Sorge tragen, dass seine Gerichte für die Schadensersatzklagen gegen die Schiffseigentümer (die HNS-Substanzen befördern) oder seine Versicherung/oder seine

⁵¹¹ Art.12, Abs. 10 HNS-Abkommen

⁵¹² Art. 12, Abs.11 HNS-Abkommen

⁵¹³ Art.13, Abs.2 HNS-Abkommen

⁵¹⁴ Art. 21, Abs. 1 und Abs. 2 HNS-Abkommen

⁵¹⁵ Art. 35, Abs. 1 HNS-Abkommen

⁵¹⁶ Art. 35, Abs. 2 HNS-Abkommen

⁵¹⁷ Art. 35, Abs. 6 HNS-Abkommen

Sicherheitsgeber gemäß HNS-Abkommen zuständig sind⁵¹⁸.

- jeder Vertragsstaat muss dafür Sorge tragen, dass seine Gerichte für die Klagen gegenüber dem HNS-Fonds (gemäß Art.39, Abs.3 HNS-Abkommen) zuständig sind⁵¹⁹.
- jeder Vertragsstaat muss dafür Sorge tragen, dass in jedem Rechtsstreit (bei dem zuständigen Gericht des betreffenden Staates) dem HNS-Fonds das Recht als Nebenintervenient beizutreten sichergestellt ist⁵²⁰.
- jeder Staat muss die Gerichtsurteile eines anderen Staates (nach Art.38 und Art. 39 HNS Abkommen) und deren Vollstreckung gegen Schiffseigner, Versicherung/Sicherheitsgeber sowie gegenüber dem HNS-Fonds anerkennen.

7.3 Die Haftung des Inhabers einer Kernanlage und die Haftung bei Beförderung von Kernstoffen auf dem Meereswege

Zu Beginn der sechziger Jahre wurde das Atomhaftungsrecht durch drei internationale Abkommen koordiniert

- das Übereinkommen über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie, oder so genannte Pariser Übereinkommen⁵²¹, das im Zentrum des Rechts der Haftung für nukleare Schäden steht, und seine Ergänzung,
- das Brüsseler Zusatzübereinkommen⁵²², das die zivilrechtliche Haftung der privaten Betreiber der europäischen OECD-

⁵¹⁸ Art. 38, Abs. 4 HNS-Abkommen

⁵¹⁹ Art. 39, Abs. 3 HNS-Abkommen

⁵²⁰ Art. 39, Abs. 5 HNS-Abkommen

⁵²¹ Das Pariser Übereinkommen trat am 01.04.1968 in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28.01.1964 völkerrechtlich in Kraft / BGBl.1975 II, S.1007. Für Deutschland traten diese Bestimmungen des Pariser Übereinkommens am 30.09.1975 in Kraft.

⁵²² Sowohl das Pariser Übereinkommen als auch das Brüsseler Zusatzübereinkommen wurden durch die Protokolle von 16.11.1982 geändert; BGBl. 1985 II, S. 691 bzw. 698. Die Änderung des Pariser Übereinkommens trat am 07.10.1988 in Kraft und die Änderung des Brüsseler Übereinkommens trat am 01.08.1991 in Kraft.

Vertragsstaaten im Bereich der Atomenergie regelte,

- sowie die Wiener Konvention (Convention on Civil Liability for Nuclear Damage), die im Rahmen der Internationalen Atomenergie-Agentur -IAEA- erarbeitet wurde.

Diese Übereinkommen regeln nicht nur die Haftung des Inhabers für Kernanlagen und radioaktiven Stoffe, sondern sie enthalten auch wichtige Haftungsbestimmungen, die den Transport von solchen Kernbrennstoffen oder sonstiger radioaktive Stoffe betreffen.

Andere spezifische rechtliche Haftungsbestimmungen regeln den Berührungspunkt zwischen Atom- und Seerecht. Sie beziehen sich auf zwei Aspekte: auf der einen Seite die Haftung des Inhabers eines Schiffes, das von einem Kernreaktor/Kernenergie betrieben wird, und auf der anderen Seite die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterialien auf See.

7.3.1 Das Pariser Übereinkommen

Das in den meisten westeuropäischen Staaten wie Deutschland⁵²³, Belgien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Norwegen, Niederlande, Portugal, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland, Slowenien, Schweden, Schweiz und der Türkei geltende Pariser Übereinkommen enthält materiell-rechtliche Regeln über die zivilrechtliche Haftung des Inhabers einer Kernanlage für Schäden, die durch ein nukleares Ereignis verursacht werden. Das Pariser Übereinkommen, das am 01.04.1960 in der Fassung eines Zusatzprotokolls vom 28.01.1964 völkerrechtlich in Kraft trat⁵²⁴, enthält Haftungsgrundsätze, die inzwischen weltweit als adäquate Regelungen zur haftungsrechtlichen Bewältigung des nuklearen

⁵²³ In Deutschland trat am 30.09.1975 in Kraft

⁵²⁴ BGBl. 1975 II, S.1021

Risikos anerkannt sind⁵²⁵.

Das Anwendungsgebiet des Übereinkommens ist in Artikel 2 festgelegt. Zur Eingrenzung des Anwendungsgebietes wird nicht nur das Territorium eines Vertragsstaates des Pariser Übereinkommens herangezogen, in dessen Hoheitsgebiet oder völkerrechtliche Meereszone der nukleare Schaden eintritt⁵²⁶. Seine Geltung erstreckt sich auch auf das Territorium eines Nichtvertragsstaates, der zum Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses Vertragspartei des Wiener Übereinkommens sowie dessen Änderungen und des Gemeinsamen Protokolls vom 21.09.1988 über die Anwendung des Wiener Übereinkommens und des Pariser Übereinkommens ist, aber hier unter der Bedingung, „dass die Vertragspartei des Pariser Übereinkommens, in deren Hoheitsgebiet die Anlage des haftenden Inhabers gelegen ist, eine Vertragspartei des Gemeinsamen Protokolls ist“⁵²⁷. Die Gültigkeit des Pariser Übereinkommens erstreckt sich auch auf das Gebiet eines Nichtvertragsstaates, der keine Kernanlage betreibt⁵²⁸, oder auf das Gebiet eines Nichtvertragsstaates, der zum Zeitpunkt des schadenstiftenden nuklearen Ereignisses identische Bestimmungen mit dem Pariser Übereinkommen in der innerstaatlichen Gesetzgebung eingeführt hat⁵²⁹.

Nach den Prinzipien der Gefährdungshaftung und im Sinne des Pariser Übereinkommens ist der Inhaber einer Kernanlage (bemerkenstwert hier ist eine ausschließliche Konzentrierung/eine rechtliche Kanalisierung der Haftung allein auf den Inhaber der Kernanlage) verpflichtet⁵³⁰, für die

⁵²⁵ Österreich und Luxemburg haben das Pariser Übereinkommen und sein Zusatzprotokoll von 1964 sowie das Protokoll von 1982 unterzeichnet, aber jedoch nicht ratifiziert. Sie haben auch das Protokoll vom 12.02.2004 nicht unterzeichnet. Slowenien ist dem Pariser Übereinkommen in der Fassung des Zusatzprotokolls von 1964 und des Protokolls von 1982 mit Wirkung 16.10. 2001 beigetreten; sie hat das Protokoll vom 12.02.2004 unterzeichnet – Stand 12.02.2004.

⁵²⁶ Art. 2, Abs. a, I Pariser – Übereinkommen

⁵²⁷ Art 2, Abs. a, II Pariser - Übereinkommen

⁵²⁸ Art 2, Abs. a, III Pariser - Übereinkommen

⁵²⁹ Art. 2, Abs. a, IV Pariser Übereinkommen

⁵³⁰ Art. 6, Abs. a Pariser Übereinkommen

„nuklearen Schäden“⁵³¹ – u.a. Schäden an Leben und Gesundheit eines Dritten sowie für Schäden oder Verlust seiner Vermögenswerte - aufzukommen.

Hinsichtlich des ersatzfähigen Schadens regelt Artikel 11 Pariser Übereinkommen, dass „Art, Form und Umfang des Schadensersatzes sowie dessen gerechte Verteilung“ (innerhalb des Pariser Übereinkommens) sich nach der innerstaatlichen Gesetzgebung bestimmt.

Trotz dieser rechtlichen Kanalisierung der Haftung auf die Person des Betreibers der Kernanlage sichert das Pariser Übereinkommen nicht nur einen Anspruch des Geschädigten gegenüber dem Inhaber, sondern, soweit es die nationale Gesetzgebung vorsieht, kann dieser Anspruch auch gegen denjenigen gelten, der die Versicherung oder die finanzielle Sicherheit der Haftung gewährleistet⁵³². Zur Sicherung des Schadensersatzes im Falle eines nuklearen Schadens sieht das Pariser Übereinkommen vor, dass der Betreiber einer Kernanlage eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten verpflichtet ist⁵³³. Die Höhe dieser Versicherung, die sich nach Artikel 7, Absatz a und b sowie Artikel 21 Absatz c des Pariser Übereinkommens richten soll, und ihre formale Struktur wird von der zuständigen nationalen Behörde festgelegt.

Die Haftung des Inhabers der Kernanlage tritt erst ein, wenn vom Geschädigten bewiesen werden konnte, dass der Schaden oder Verlust die Konsequenz eines „nuklearen Ereignisses“⁵³⁴ darstellt, „das in der Kernanlage eingetreten oder das auf aus der Kernanlage stammende Kernmaterialien zurückzuführen ist“⁵³⁵.

Der Inhaber einer Kernanlage haftet selbst für die nuklearen Schäden, die im Zusammenhang mit der Beförderung oder Lagerung von radioaktiven Stoffen steht. Die Haftung des Betreibers bei der Beförderung/Lagerung von Kernbrennstoffe oder sonstiger radioaktiver Stoffe beginnt/endet mit deren

⁵³¹ Art. 1, Abs. a, VII Pariser Übereinkommen

⁵³² Art.6, Abs. a, Pariser Übereinkommen

⁵³³ Art.10, Abs. a Pariser Übereinkommen

⁵³⁴ in Definition des Art. 1, Abs. a, I Pariser Übereinkommen

⁵³⁵ Art.3, Abs. a, II Pariser Übereinkommen

Übernahme⁵³⁶ oder mit dem Datum, das vertraglich schriftlich vereinbart wurde⁵³⁷.

Um die Haftung des Betreibers für aus seiner Anlage abgesendete radioaktive Stoffe auszulösen, muss bewiesen werden, dass der Schaden eine Konsequenz eines nuklearen Ereignisses ist, das außerhalb der Kernanlage von radioaktiven Stoffen verursacht worden ist, und dass diese Kernbrennstoffe oder sonstigen radioaktiven Stoffe „von der Anlage aus befördert worden sind“⁵³⁸. Auch für die im Verlauf des Transports von radioaktiven Stoffen zu der Anlage verursachten Schäden (durch ein nukleares Ereignis außerhalb der Anlage) haftet der Kernanlagebetreiber. Besonders wurde die Haftung bei der Versendung von radioaktiven Stoffen in das oder aus dem Hoheitsgebiet eines Nichtvertragsstaates geregelt⁵³⁹. In dieser Situation haftet der versendende Anlageinhaber bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kernstoffe aus dem Beförderungsmittel ausgeladen worden sind. Beim Empfang solcher radioaktiver Stoffen aus Nichtvertragsstaaten besteht die Haftung des empfangenden Anlageinhabers vom Zeitpunkt der Einladung auf das Transportmittel an⁵⁴⁰.

Artikel 3, Abs. b des Pariser Übereinkommens bietet eine Erleichterung für den Geschädigten in Bezug auf die Beweisführung. Diese Regel des Art.3, Abs. b Pariser Übereinkommen spielt vor allem bei Langzeitschäden eine wichtige Rolle. In einem solchen Fall fällt es schwer, wissenschaftlich zu unterscheiden, inwieweit die entstandene Beeinträchtigung Folge eines nuklearen Ereignisses oder eines nichtnuklearen Ereignisses ist. Der Artikel bestimmt, dass bei derartigen Schadensursachen das nukleare Ereignis als das verursachende gilt⁵⁴¹.

Für eine unkomplizierte und effizientere Entschädigung des Geschädigten

⁵³⁶ Art. 4, Abs. a, II Pariser Übereinkommen

⁵³⁷ Art. 4, Abs. a, I Pariser Übereinkommen

⁵³⁸ Art. 4, Abs. a Pariser Übereinkommen

⁵³⁹ Art. 4, Abs. a, IV Pariser Übereinkommen

⁵⁴⁰ Gehring, Thomas/ Jachtenfuchs, Markus – Haftung und Umwelt, Interessenkonflikte im internationalen Weltraum-, Atom- und Seerecht . Frankfurt/M 1988, S. 53

⁵⁴¹ Art. 3, Abs. b, Satz 1 Pariser Übereinkommen

bestimmt das Pariser Übereinkommen⁵⁴² für den Fall, dass die Verursachung eines nuklearen Schadens mehrere Inhaber einer Kernanlage betrifft, dass sie gemeinsam und einzeln nebeneinander für den entstandenen Schaden haften. Laut dieser Bestimmung kann der geschädigte Dritte Schadensersatz nicht nur von gemeinsamen Inhabern der Kernanlage sondern auch von jedem Betreiber verlangen.

Die Haftung des Betreibers einer Kernanlage tritt nicht ein, wenn die nukleare Schädigung eine direkte Konsequenz eines bewaffneten Aktes, „von Feindseligkeiten, eines Bürgerkriegs, oder Aufstandes“ darstellt⁵⁴³.

Nach dem Pariser Übereinkommen beträgt der Haftungshöchstbetrag des Inhabers einer Kernanlage für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten Schaden mindestens 700 Mil. Euro⁵⁴⁴. Trotzdem gewährleistet Artikel 7 Abs. b des Pariser Übereinkommen jeder Vertragspartei die Freiheit zur Festlegung eines niedrigeren Haftungsbetrages für die Kernanlage oder für die Beförderung von radioaktiven Stoffe (unter Beachtung verschiedener Faktoren u.a.: Art der Kernanlage, Wahrscheinlichkeit des nuklearen Schadenseintritts, Art der radioaktiven Stoffe).

Dieser Regel zufolge darf der niedrigste Haftungsbetrag für eine Kernanlage, der von einer Vertragspartei festgelegt werden kann, nicht unter 70 Mil. Euro liegen⁵⁴⁵. Auch für den Fall einer niedrigen Festlegung des Haftungsbetrages von einer Vertragspartei für die Beförderung von radioaktiven Stoffen ist geregelt, dass dieser nicht weniger als 80 Mil. Euro betragen darf⁵⁴⁶. Diese Regelungsfreiheit, die vom Pariser Übereinkommen der Vertragspartei verliehen wurde, hat zur Folge, dass beim Eintritt eines grenzüberschreitenden nuklearen Schadensfalls die Bestimmungen zur Haftungshöchstsumme angewendet werden müssen, die von dem Staat festgelegt worden sind, auf dessen Territorium die Anlage betrieben wird.

Die Schadensersatzansprüche gegenüber dem Betreiber einer Kernanlage unterliegen den in Artikel 8 des Pariser Übereinkommens geregelten

⁵⁴² Art. 5, Abs. d Pariser Übereinkommen

⁵⁴³ Art. 9 Pariser Übereinkommen

⁵⁴⁴ Art. 7, Abs. a Pariser Übereinkommen

⁵⁴⁵ Art.7, Abs. b, I Pariser Übereinkommen

⁵⁴⁶ Art.7, Abs. b, II Pariser Übereinkommen

Verjährungsfristen. Da versteht das Abkommen ein Erlösungsgrund, nicht nur ein Leistungsverweigerungsrecht. Je nach Klageart - Klage wegen Tötung oder Verletzung eines Menschen und Klage wegen anderen nuklearen Schadens – (verjährt oder) erlischt der Anspruch des durch das nukleare Ereignis Geschädigten unterschiedlich. Gemäß Artikel 8, Absatz a, I und II des Pariser Übereinkommens erlischt das Klagerecht des Geschädigten dreißig Jahre nach der Tötung oder Verletzung eines Menschen und in dem Fall einer andern nuklearen Schädigung zehn Jahre nach dem nuklearen Ereignis. Diese Verjährungsfristen, so sieht es Artikel 8, Abs. b des Pariser Übereinkommens vor, können in der nationalen Gesetzgebung jeder Vertragspartei verlängert werden.

Für die Klagen hinsichtlich nuklearer Schäden - i.S.v. Art.3, Art.4 und Art.6 Abs. a des Pariser Übereinkommen – sind nur die Gerichte der Vertragspartei zuständig, „in deren Hoheitsgebiet das nukleare Ereignis eingetreten ist“⁵⁴⁷. Dieser Artikel 13, Absatz a des Pariser Übereinkommens bildet eine Ausnahme zu dem allgemeinen Prinzip des internationalen Zivilverfahrensrechts, gemäß dem der Geschädigte seine Schadensersatzansprüche entweder vor dem Gericht des Handlungs- oder vor dem Gericht des Erfolgsortes geltend machen kann.

7.3.2 Zusatzübereinkommen zum Pariser Übereinkommen - Brüsseler Zusatzübereinkommen

Das Brüsseler Zusatzübereinkommen⁵⁴⁸, das am 31 Januar 1963 unterzeichnet wurde (ergänzt durch das Protokoll vom 28 Januar 1964, das Protokoll vom 16 November 1982 und das Protokoll vom 12 Februar 2004), und am 4 Dezember 1974 völkerrechtlich in Kraft trat⁵⁴⁹, ist eine Ergänzung des Pariser Übereinkommens. Die Anwendung dieses Brüsseler Zusatzübereinkommens unterliegt den Bestimmungen des Pariser Übereinkommens und damit erfüllt es eine akzessorische Funktion.

⁵⁴⁷ Die Grundsatzregel betreffend die gerichtliche Zuständigkeit des Art. 13, Abs. a Pariser Übereinkommen

⁵⁴⁸ Inkrafttretung in Deutschland am 1 Januar 1976

⁵⁴⁹ in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28 Januar 1964, BGBl. 1975 II, S.992

Es vervollständigt das Pariser Übereinkommen durch die Regelung, weitere finanzielle Mittel zur Erhöhung der Entschädigungssumme über den Betrag hinaus bereitzustellen, den der haftpflichtige Kernanlageinhaber nach dem Pariser Übereinkommen erbringen muss.

Das Brüsseler Zusatzübereinkommen sieht ein dreistufiges Entschädigungssystem vor:

- -die erste Stufe der Entschädigung ist aus Mitteln des haftpflichtigen Inhabers⁵⁵⁰ bereitzustellen, die bis zu 700 Mil. Euro betragen muss;
- für einen nuklearen Schaden, der zwischen 700 Mil. und 1200Mil. Euro beträgt, stellt die Vertragspartei, auf deren Hoheitsgebiet sich die Kernanlage des haftpflichtigen Inhabers befindet, die weitere Entschädigungssumme sicher;
- für einen nuklearen Schaden, dessen Entschädigungsbetrag zwischen 1200 Mil. und 1500 Mil. Euro liegt, stellen die Vertragsparteien gemeinsam durch Beiträge aus öffentlichen Mitteln nach dem vorgesehenen Aufbringungsschlüssel⁵⁵¹ weitere Entschädigungssummen sicher.

7.3.3 Das Wiener Übereinkommen über die Haftung für Nuklearschäden

Das Wiener Übereinkommen, das innerhalb der Internationalen Atomenergie-Organisation erarbeitet wurde, ist ein Echo auf die immer größere Notwendigkeit zur Erreichung eines allgemein gültigen Haftungssystems im Bereich der Nuklearschäden. Das Pariser Übereinkommen, das nur für westeuropäische Staaten der OECD die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden regelte, hat sich als ungenügendes Mittel zur Eindämmung der Auswirkungen möglicher Beeinträchtigungen erwiesen. Auf dieser Grundlage regte sich der Bedarf zur Etablierung eines Haftungssystems für die osteuropäischen Staaten, woraufhin am 21.05.1963 – nach dem Beispiel des Pariser Übereinkommens

⁵⁵⁰ Nach Art 3, Abs. I Brüsseler Zusatzübereinkommen durch einer Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit oder durch gemäß Art.10, Abs. c des Pariser Übereinkommens bereitgestellte öffentliche Mittel

⁵⁵¹ i.S.v. Art.12 und 12 bis des Brüsseler Zusatzübereinkommen

- das Wiener Übereinkommen unterzeichnet⁵⁵² wurde.

Bis zur Nuklearkatastrophe von Tschernobyl, 1986, funktionierten beide Übereinkommen voneinander unabhängig, obwohl sie nicht konkurrierende, sonder äquivalente/gleichwertige Haftungsprinzipien beinhalteten.

Nach diesem nuklearen Ereignis wurde durch „Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention“⁵⁵³ - das sog. Gemeinsame Protokoll vom 21.09.1988 - eine Annäherung beider Übereinkommen verwirklicht. Dieses Gemeinsame Protokoll stellt eine Verbindung zwischen dem Pariser Übereinkommen und dem Wiener Übereinkommen her, indem die Vorteile des einen Übereinkommens auf Geschädigte im Vertragsgebiet des anderen Übereinkommens ausgeweitet werden. Der Betreiber einer Kernanlage eines Staates, der Partei des Pariser Übereinkommens ist, haftet somit auch für Schäden, die er auf dem Gebiet des Wiener Übereinkommens verursacht, nach dem Pariser Übereinkommen, und umgekehrt gilt Entsprechendes.

Das Übereinkommen trifft ferner Regelungen über das jeweils anwendbare Übereinkommen. Danach gilt ausschließlich entweder das Wiener oder das Pariser Übereinkommen. Bei Schäden durch Kernanlagen gilt das Übereinkommen, das für den Staat verbindlich ist, in dessen Hoheitsgebiet die Anlage gelegen ist, bei Schäden während Transportvorgängen ist das Übereinkommen des haftpflichtigen Inhabers des Kernanlage anwendbar.

Das Wiener Übereinkommen von 1963 wurde durch das Wiener Zusatzprotokoll am 12.09.1997 -Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention-geändert. Seine revidierte Form erfasst grundsätzlich als Anwendungsgebiet „...nuclear damage wherever suffered“⁵⁵⁴. Ferner soll der Geltungsbereich über die Hoheitsgebiete der Vertragsstaaten hinaus erweitert und die Konvention auf alle Kernanlagen angewandt werden.

Zu den ersatzfähigen Schäden wie Körper- und Sachschäden, die schon vom Wiener Übereinkommen von 1963 erfasst wurden, wurden in der Fassung des Wiener Übereinkommens von 1997 noch andere Arten von Schäden

⁵⁵² Wiener Übereinkommen trat am 12.11.1977 in Kraft

⁵⁵³ BGBl. 2001 II, 202

⁵⁵⁴ Art.1 A, Abs.1 Wiener Übereinkommen 1997

aufgenommen. Nunmehr zählen auch die Umweltschäden und die Belastungen, die durch Wiederherstellungsmaßnahmen, Schutzmaßnahmen zur Schadensverhinderung und Schadenseindämmung der Umwelt hervorgerufen worden sind, sowie entgangener Gewinn, als Folge einer nuklearen Umweltbeeinträchtigung, zu den ersatzpflichtigen Schäden⁵⁵⁵.

Die Verpflichtung zur Kostenerstattung der Wiederherstellungsmaßnahmen, (Maßnahmen „...to reinstate or to restore damaged or destroyed components of the environment, or to introduce, where resonable, the equivalent of these components into the environment.“) und Schadensverhinderungsmaßnahmen („...to prevent or minimize damage...“) tritt ein, wenn diese den Rahmen der Angemessenheit nicht überschreiten. Die Bedeutung des Begriffs „angemessene Maßnahmen“, die zur Widerherstellung⁵⁵⁶ oder Schadensverhinderung⁵⁵⁷ beitragen sollen, wird vom Art. I, Punkt o des Zusatzprotokolls zum Wiener Übereinkommen als, „...measures which are found under the law of the competent court to be appropriate and proportionate having regard to all the circumstances...“ beschrieben. Zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit und/oder der Angemessenheit der Maßnahmen sind Faktoren für jeden Fall individuell zu analysieren u.a.: die Natur und Größe des Schadens, die Natur und Größe des Risikos, die Effektivität der möglichen Maßnahmen sowie die wissenschaftliche und technische Expertise. Nach der Gesetzgebung des geschädigten Staates wird (durch die zuständige Dienststelle) bestimmt, welche Wiederherstellungs- und Präventionsmaßnahmen durchzuführen sind und welcher Personenkreis entsprechend zu deren Verwirklichung kompetent ist.

Der Katalog der Haftungsausschlussgründe des Art IV Abs. 2,3, und 5 des Zusatzprotokolls zum Wiener Übereinkommen, entsprechend denen der Anlageninhaber von seiner absoluten Haftung⁵⁵⁸ befreit werden kann, beinhaltet neben Schäden, die Folge der Fahrlässigkeit des Geschädigten „from an act or omission of such person done whith intent to cause damage“

⁵⁵⁵ gemäß Art. I, Abs.1, Punkt k, Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

⁵⁵⁶ Art. I, Punkt m, des Zusatzprotokolls zum Wiener Übereinkommen

⁵⁵⁷ Art. I, Punkt n des Zusatzprotokolls zum Wiener Übereinkommen

⁵⁵⁸ Art. IV Abs. 1 Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

sind⁵⁵⁹ (die zur Teil- oder Vollentlastung führen können), die Schäden, die von bewaffneten Konflikten, Bürgerkriegen, Aufständen herbeigeführt sind⁵⁶⁰, sowie die Schäden, die von einer Kernanlage in der Bauphase verursacht worden sind⁵⁶¹.

Die Haftungshöchstgrenze wurde auf maximal 300 Millionen SZR festgesetzt, aber es ist einer Vertragspartei nicht erlaubt, sie unter einem Minimum von 150 Millionen SZR festzusetzen⁵⁶². 15 Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens kann die Haftung des Kernanlagebetreibers - gemäß den Übergangszeitvorschriften hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages⁵⁶³ - auf 100 Millionen SZR oder weniger (in dem Fall, dass der Staat verpflichtet ist, die Differenz-Summe bis zu einem Ausgleichbetrag von 100 Millionen SZR zu sichern) festgesetzt werden.

Einer Vertragspartei kann den Haftungshöchstbetrag des Kernanlageinhabers für seine Kernanlagen oder radioaktiven Stoffe unter Berücksichtigung deren Gefährdungspotentials auf ein niedriges Quantum festsetzen, das nicht unter die Grenze von 5 Mil. SZR sinken darf.

Selbst hier, im Fall von Kernanlagen oder radioaktiver Stoffe, die ein minimales Risiko darstellen, ist der Staat, auf dessen Territorium sich die Kernanlage befindet, verpflichtet, die Haftungshöchstgrenze – gemäß Art. V Abs. 1 Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen - in Höhe von 300 Mil. SZR -, aus öffentlichen Mitteln zu sichern.

Um den Entschädigungsanspruch eines durch ein nukleares Ereignis eventuell Geschädigten zu befriedigen, sieht Art. VII Abs. 1 a vor, dass der Kernanlagebetreiber eine Versicherung oder andere finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten verpflichtet ist. Die Aufrechterhaltung dieser Versicherung von Seiten des Kernanlageinhabers wird von dem Staat

⁵⁵⁹ Art. IV Abs. 2 Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

⁵⁶⁰ Art. IV Abs. 3 Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

⁵⁶¹ Art. IV Abs. 5 Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

⁵⁶² In diesem Fall soll der Staat für die restliche Haftungssumme bis 300 Millionen SZR von einem öffentlichen Mitteln sichern – “to not less than 150 million SDRs provided that in excess of that amount and up to at least 300 million SDRs public funds shall be made available by that State to compensate nuclear damage”, Art. V, Abs.1, b Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

⁵⁶³ Art. V Abs. 1 a Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

geprüft, in dem die Kernanlage betrieben wird. Die Höhe des Betrages dieser Versicherung/finanziellen Sicherheit richtet sich nach den Regelungen des Artikels V Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen.

Die Ansprüche des Geschädigten eines nuklearen Ereignisses „...shall be extinguished...“ je nach Art des Schadens nach unterschiedlichen Zeiträumen. Der Schadensausgleich für Personenschäden kann innerhalb einer Frist von dreißig Jahren⁵⁶⁴ verlangt werden, und für Sachschäden erlischt der Anspruch der geschädigten Person innerhalb einer Frist von zehn Jahren⁵⁶⁵. Auch wenn der Geschädigte innerhalb von drei Jahren, ab dem Datum von dem an er Wissen von dem schädigenden Ereignis hatte oder Wissen „reasonably“ haben konnte, seinen Schadensersatzanspruch nicht geltend macht, verjährt sein Entschädigungsanspruch⁵⁶⁶.

7.3.4 Besondere Haftungsregelungen auf dem Gebiet des Atom- und Seerechts

7.3.4.1 Das Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen / BrüsselRSchÜbk

Das Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen⁵⁶⁷, das am 25.05.1962 unterzeichnet wurde, ist bis heute völkerrechtlich noch nicht in Kraft getreten⁵⁶⁸. Weil Schiffe, die als Treibkraft die Atomenergie benutzen, bis jetzt praktisch noch selten sind, ist das Übereinkommen noch

⁵⁶⁴ Art. VI Abs.1 a, i Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

⁵⁶⁵ Art. VI Abs.1 a, ii Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

⁵⁶⁶ Art. VI Abs.3 Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen

⁵⁶⁷ BGBl. 1975 II S. 977;

⁵⁶⁸ In Kraft nur für Deutschland seit 30. Dezember 1975 BGBl. 1976 II, S.307. Dieses Übereinkommen ist nach dem deutschen Recht „...unabhängig von seiner völkerrechtlichen Verbindlichkeit für die Bundesrepublik Deutschland innerstaatlich anzuwenden soweit nicht seine Regeln eine durch das Inkrafttreten des Übereinkommens bewirkte Gegenseitigkeit voraussetzen“ - Art. 25a Satz II Atomgesetz / Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren BGBl. I S. 1565 in der zuletzt geänderten Fassung des Art. 161 der Verordnung vom 31. Oktober 2006, BGBl. I S. 2407

nicht in Kraft getreten⁵⁶⁹.

Nach dem Modell des vorher dargestellten Übereinkommen, das die Haftung für nukleare Schäden regelt, wurde die Haftung hier ebenfalls nach dem Grundsatz der Gefährdungshaftung auf die Person des Eigners der Kernanlage kanalisiert – hier aber als Inhaber des Schiffes⁵⁷⁰, das durch Kernenergie angetrieben wird. Im Sinne dieses Übereinkommens ist der Inhaber eines Reaktorschiffes verpflichtet, für die nuklearen Schäden aufzukommen, soweit der Geschädigte beweist, dass diese nuklearen Beeinträchtigungen Folge eines nuklearen Ereignisses ist, das von dem Kernstoffe oder anderen auf dem Schiff angefertigte radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen herbeiführt worden ist⁵⁷¹.

Gemäß diesem Übereinkommen beinhaltet der Begriff „nuklearer Schaden“ folgende Beeinträchtigungen: „...Tötung oder Körperverletzung eines Menschen und den Verlust oder die Beschädigung von Sachen, sofern der Schaden von den radioaktiven Eigenschaften oder einer Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen herrührt oder sich daraus ergibt...“⁵⁷². Zusätzlich kann dieser Schadensbegriff durch sich hieraus ergebende Verluste, Schäden oder Aufwendungen ergänzt werden, wenn das „anzuwendende innerstaatliche Recht“ (d.h. konform diesem Übereinkommen das Recht, das die Gerichtsbarkeit ausübt)⁵⁷³ dies vorsieht.

Auch dieses Übereinkommen sorgt - nach dem Modell des Pariser Übereinkommens⁵⁷⁴ - für eine Erleichterung der Position des Geschädigten

⁵⁶⁹ Nur in Russland werden einige Schiffe mit Kernenergie betrieben.

⁵⁷⁰ Zur Begriffserklärung, Inhabers eines Reaktorschiffes heißt: „...die Person, welcher der Genehmigungsstaat den Betrieb eines Reaktorschiffs erlaubt hat, oder, wenn ein Vertragsstaat ein Reaktorschiff betreibt, diesen Vertragsstaat“ – Art.1 Abs. 4 Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen

⁵⁷¹ Art. 2 Abs. 1 BrüsselRSchÜbk.

⁵⁷² Art. 1 Abs.7 BrüsselRSchÜbk.

⁵⁷³ Art. 1 Abs. 12 BrüsselRSchÜbk.

⁵⁷⁴ Art. 3 Abs. b Pariser Übereinkommen

hinsichtlich des Beweises bei den schwer unterscheidbaren Schäden (wenn sich infolge eines nuklearen und eines nichtnuklearen Ereignisses ereignet). In Art. 4 Abs.1 Satz 1 BrüsselRSchÜbk. wird geregelt, dass in einer solchen Situation, in der sich eine deutliche Trennung zwischen dem nuklearen und nichtnuklearen Ereignis nicht feststellen lässt, „...für die Zwecke dieses Übereinkommens der gesamte Schaden als ein ausschließlich durch das nukleare Ereignis verursachter nuklearer Schaden“ gilt.

In der Situation, dass bei der Verursachung eines nuklearen Schadens mehrere Inhaber beteiligt sind und der Schadensanteils für den jeweiligen Inhaber nicht hinreichend bestimmt werden kann, haften die beteiligten Schiffsinhaber (gemäß dem Haftungshöchstbetrag des Art. 3 BrüsselRSchÜbk) gesamtschuldnerisch. Laut die Bestimmung über die gesamtschuldnerische Haftung kann „...jeder Inhaber einen Ausgleichsanspruch gegen die anderen nach dem Maß des jedem von ihnen zuzurechnenden Verschuldens“ haben⁵⁷⁵.

Die Haftung des Betreibers des Schiffsreaktors ist ausgeschlossen, wenn die Kernbrennstoffe, die die nuklearen Schäden verursacht haben, nicht in dem Risikobereich des Inhabers befinden. Dieser Fall betrifft auf den Zeitraum, in dem die Kernbrennstoffe vom Inhaber entweder noch nicht übernommen wurden, oder die Kernbrennstoffe/radioaktiven Erzeugnisse/Abfälle von einer hierzu per Gesetz ermächtigten Person schon übernommen worden sind (in dieser letztgenannten Situation haftet diese Person „für den durch diese Stoffe verursachten nuklearen Schaden“)⁵⁷⁶.

Zu einer totalen oder nur partiellen Haftungsbefreiung des Inhabers des Reaktorschiffes kann der gelungene Beweis darüber führen, dass der eingetretene Schaden die Konsequenz einer Handlung oder Unterlassung der geschädigten Person ist⁵⁷⁷. Zu einer Haftungsbefreiung des Inhabers eines Schiffsreaktors für die nuklearen Schäden führen auch die nuklearen Ereignisse, die direkt eine Konsequenz einer Kriegshandlung, einer

⁵⁷⁵ Art. 7 Abs. 3 Buchstabe a BrüsselRSchÜbk.

⁵⁷⁶ Art. 2 Abs. 4 BrüsselRSchÜbk.

⁵⁷⁷ Art. 2 Abs. 5 BrüsselRSchÜbk.

Feindseligkeit, eines Bürgerkriegs oder eines Aufstandes sind⁵⁷⁸.

Die Haftung des Inhabers wurde für jedes Reaktorschiff und jedes nukleare Ereignis auf 1.500 Poincaré Franken beschränkt („Franken ist eine Rechnungseinheit im Werte von 65 $\frac{1}{2}$ Milligramm Gold von 900/1.000 Feingehalt“- Art.3 Abs.4 BrüsselRSchÜbk).

Diese Regelung findet selbst Anwendung in dem Fall, dass das nukleare Ereignis auf das Verschulden des Inhabers zurückzuführen ist⁵⁷⁹.

Um die Kosten der entstandenen Schäden zu decken, sieht Art. 3 Abs. 2 BrüsselRSchÜbk. eine Verpflichtung des Inhabers vor, dass er eine Versicherung oder ein Vertrag über eine sonstige finanzielle Sicherheit abschließen muss. Der Genehmigungsstaat kann frei über Höhe, Art und andere Bedingungen der vom Inhaber abzuschließenden Versicherung bestimmen.

Erweist sich die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit für die Schadensersatzansprüche als nicht hinreichend, muss der Genehmigungsstaat für die Erfüllung dieser Ansprüche - und zwar bis zur Höhe der Haftungsbeschränkungssumme des Art. 3 Abs.1 BrüsselRSchÜbk. - vorsorgen⁵⁸⁰.

Die Schadensersatzansprüche gegenüber dem Inhaber eines Schiffes, das mit einer Kernenergieanlage ausgerüstet ist, sind zeitlich beschränkt.

Diese Ansprüche des Geschädigten erlöschen, gemäß Art. 5 Abs. 1 BrüsselRSchÜbk., wenn sie nicht innerhalb von zehn Jahren nach dem nuklearen Ereignis geltend gemacht werden. Eine längere zehnjährige Erlösungsfrist als zehn Jahre kann von dem Genehmigungsstaat bestimmt werden, soweit die Haftungssumme für diese verlängerte Periode von einer Versicherung, sonstigen finanziellen Sicherheit oder einer staatlichen Schadloshaltung gedeckt wird. Das BrüsselRSchÜbk. regelt durch Art. 5 Abs.2 desweiteren, dass in bestimmten Fällen (wenn die Schäden „durch Kernbrennstoffe oder durch radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle verursacht wurden, die gestohlen, verloren oder über Bord geworfen worden sind oder deren Besitz aufgegeben worden ist“) die Verjährungsfrist mit dem Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses beginnt, das die Schäden verursacht hat, und endet

⁵⁷⁸ Art.8 BrüsselRSchÜbk.

⁵⁷⁹ Art. 3 Abs. 1 BrüsselRSchÜbk.

⁵⁸⁰ Art. 3 Abs. 3 BrüsselRSchÜbk.

„spätestens zwanzig Jahre nach dem Diebstahl, dem Verlust, dem Überbordwerfen oder der Besitzaufgabe“.

Das BrüsselRSchÜbk lässt den Vertragsparteien allerdings die Möglichkeit, dass sie in ihren innerstaatlichen Rechts die Frist für die Verjährung / das Erlöschen den Ansprüche den Geschädigten auf mindestens drei Jahre von dem Zeitpunkt an, zu dem er vom „Schaden und über die Person des Haftpflichtigen Kenntnis erlangt hat oder zumutbarerweise hätte haben müssen“ - festzusetzen.

Art. 10 Abs.1 BrüsselRSchÜbk bestimmt für Schadensersatzklagen, dass dem geschädigten Kläger die Gerichte des Genehmigungsstaats oder die Gerichte der Vertragsstaaten, in deren Hoheitsgebiet der nukleare Schaden eingetreten ist, zur Wahl stehen⁵⁸¹.

7.3.4.2 Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterialien

Im Bereich der Beförderung von Kernmaterial auf See bestanden parallel - bis zur Verabschiedung⁵⁸² und zum völkerrechtlichen Inkrafttreten⁵⁸³ des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterialien – zwei Arten von Haftung. In Folge dieser doppelten Haftung haftete der Reeder nach den älteren internationalen Übereinkommen über die Haftung bei der Beförderung⁵⁸⁴, und parallel galten die Haftungsregelungen des Pariser Übereinkommens und Wiener Übereinkommens gemäß denen der Inhaber der Kernanlage haftbar ist. Die Anerkennung der Anwendung der bestehenden traditionellen seerechtlichen Abkommen resultiert aus dem Inhalt des Pariser Übereinkommens⁵⁸⁵ und aus

⁵⁸¹ Art. 10 Abs. 1 BrüsselRSchÜbk.

⁵⁸² 17.12.1971 wurde das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See in Brüssel unterzeichnet

⁵⁸³ 17.07.1975 tritt das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See in Kraft, BGBl. 1975 II, S. 957

⁵⁸⁴ Hier kommen in Diskussion: Das Übereinkommen über den Zusammenstoß von Schiffen von 1910 und das Konnossemetsübereinkommen (s.g. Haager Regeln) von 1924.

⁵⁸⁵ Art. 6 Abs. 6 Pariser Übereinkommen

den ähnlichen Bestimmungen des Wiener Übereinkommens⁵⁸⁶.

Dem Reeder, der während der Beförderung von Kernmaterial einen nuklearen Schaden verursacht, wird durch beide Übereinkommen (sowie Pariser als auch Wiener Übereinkommen) ein Rückgriffsrecht gegenüber dem Inhaber der Kernanlage gewährt, dessen Haftungshöchstbetrag begrenzt sein kann.

Wenn sich in bestimmten Situationen die festgestellten Schadensersatzkosten über die Haftungshöchstbetragssumme, für die der Inhaber der Kernanlage haftet, belaufen, muss der Reeder selbst - oder seine Versicherung - die Differenzsumme ausgleichen. Als Konsequenz eines solchen vorstellbaren Falls reagierte der Versicherungsmarkt in den sechziger Jahren mit der Ablehnung, Versicherungspolice für die Beförderung von Kernmaterial auf dem Seewege abzuschließen. Aufgrund dieser Marktbedingungen verzeichnete der maritime Kernmaterialtransport in dieser Periode eine erhebliche Kapazitätsminderung. Als Konsequenz wurde das Übereinkommen über zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See verabschiedet⁵⁸⁷.

Das Übereinkommen regelt, dass bei der Beförderung auf See die Haftung einer Person für einen Schaden, der Folge eines nuklearen Ereignisses ist und der „auf Grund einer für die Beförderung auf See geltenden internationalen Übereinkunft oder eines entsprechenden innerstaatlichen Gesetzes haftbar gemacht werden kann“, trotzdem nicht eintreten kann. Voraussetzung für diese Haftungsbefreiung ist, dass der Inhaber der Kernenergieanlage auf Grund des Pariser Übereinkommens oder des Wiener Übereinkommens haftet⁵⁸⁸. Diese Haftungsbefreiung greift auch dann, wenn der Inhaber der Kernanlage auf Grund einer nationalen Norm über die Haftung für solche Schäden für den entstandenen Schaden haftet. In dem letzt erwähnten Fall muss die innerstaatliche Norm den Geschädigten ebenso günstig wie beim

⁵⁸⁶ Art. II Abs. 5 Wiener Übereinkommen

⁵⁸⁷ Das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial wurde zur Unterzeichnung am 17.12.1971 in Brüssel aufgelegt, und lag danach bis 31.12.1972 in London am Sitz der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts - Organisation zur Unterzeichnung.

⁵⁸⁸ Art.1 Buchstabe a) Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung

Pariser oder Wiener Übereinkommen behandeln (i.S.d. Entschädigung)⁵⁸⁹.

Die Bestimmungen hinsichtlich der Haftungsbefreiung nach Art. 1 des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterialien finden keine Anwendung, wenn eine natürliche Person den Schaden in Schädigungsabsicht oder in Folge einer Unterlassung verursacht hat⁵⁹⁰. Keine Anwendung findet das Übereinkommen auch bezüglich der Haftung des Inhabers eines Reaktorschiffes, der einen Schaden durch ein nukleares Ereignis, „...das auf Kernbrennstoffe dieses Schiffes oder auf dem Schiff erzeugte radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle zurückzuführen ist...“ verursacht hat⁵⁹¹.

Wie bei den vorher dargestellten Übereinkommen, die die Haftung für nukleare Schäden regeln, ist auch beim Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterialien die Haftung auf den Inhaber der Kernanlage kanalisiert.

8. Haftungsrecht ein Beitrag gegen die Meeresumweltschmutzung

8.1 Funktionen der Haftungsregelungen

Die Beförderung auf dem Meereswege bringt eine Reihe von Gefahren mit sich - sowohl für die hohe See als auch für nationalen Bereich der See. Die bisherigen Unfälle mit einer Meeresverschmutzung haben gezeigt, dass die Haftungsnormen für den Ausgleich der entstandenen Schäden eine entscheidende Rolle spielen. Die Haftungsnormen legen fest, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Haftungsumfang ein Schaden des Geschädigten auszugleichen ist.

von Kernmaterial, BGBl. 1975 II, S.957

⁵⁸⁹ Art.1 Buchstabe b) Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial

⁵⁹⁰ Art.2 Abs. 2 Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial

⁵⁹¹ Art.3 Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial

Zur Klärung der Rolle des Haftungsrechts - Haftung als Beitrag zur Risikominimierung, Haftung als Anreiz für die Schadensverursacher zur Schadensvermeidung –bedarf es eine Differenzierung des Haftungsrechts nach seinen Hauptanwendungsgebieten.

Begrifflich bedeutet Haftung auf der Tatbestandseite, dass ein Rechtssubjekt unter bestimmte Voraussetzungen dem Anspruch eines anderen ausgesetzt ist. Haftung bedeutet in diesem Sinne die Auslösung der Verantwortlichkeit des Schädigers. Damit stellt die Haftung die Verbindung zwischen dem Rechtssubjekt und der Schadensersatzpflicht dar⁵⁹². Jede haftungsrechtliche Überlegung beginnt mit dem Gedanken, dass jeder Inhaber für den vom eigenen Gut verursachten Schaden einstehen muss – *casum sentit dominus*-Prinzip. Die Gültigkeit dieses Prinzips besteht, soweit nicht eine andere Person für den entstandenen Schaden einstehen soll, da diesem der Schaden zugerechnet werden soll.

In der Rechtsordnung wird auf der Rechtsfolgenseite bei der Vermögenshaftung zwischen beschränkter und unbeschränkter Haftung unterschieden. Man redet von unbeschränkter Haftung, wenn der Schuldner mit seinem ganzen Vermögen aufkommen soll, und von beschränkter Haftung, wenn der Schuldner prozentual, oder ziffernmäßig begrenzt haften soll. Generell wird unbeschränkt gehaftet⁵⁹³. Die beschränkte Haftung wird angewendet, wenn dies vorher vereinbart wurde, oder im Fall, dass dies vom Gesetzgeber so bestimmt wurde.

Die Haftung als Schädigerverantwortlichkeit ist ein der Wirtschaftsordnung adäquates Rechtskonstrukt⁵⁹⁴. Sie stellt eine Voraussetzung einer Gesellschaftsordnung dafür dar, dass in ihr Freiheit und Selbstverantwortung herrschen⁵⁹⁵. Entsprechend unserer Rechtsordnung dient die Haftung an erster Stelle einer Erzwingung des verantwortlichen Verhaltens.

Die Rechtswissenschaft unterscheidet zwei Typen der Haftung, und zwar die

⁵⁹² Larenz, Karl – Lehrbuch des Schuldrechts, Erster Band, Allgemeiner Teil, S. 22

⁵⁹³ Larenz, Karl – Lehrbuch des Schuldrechts, Erster Band, Allgemeiner Teil, S. 21 ff.

⁵⁹⁴ Eucken, Walter - Die Wettbewerbsordnung und ihre Verwirklichung, ORDO - Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft, Band II, Düsseldorf, München /1949, S. 57

⁵⁹⁵ Eucken, Walter - Die Wettbewerbsordnung und ihre Verwirklichung, ORDO Band

vertragliche und die außervertragliche Haftung. Charakteristisch ist bei der vertraglichen Haftung, dass eine Vertragspartei für ihr schuldhaftes Verhalten (welches hier vorsätzlich oder fahrlässig sein kann) und ausnahmsweise aus übernommener Garantie oder einem Beschaffungsrisiko haftet - § 276 Abs.1 BGB.

Die außervertragliche Haftung, die hier relevant ist, ist Folge eines Schuldverhältnisses, das vom Gesetzgeber speziell bestimmt ist. Sie dient der Schadensabnahme durch die Überwälzung der Risikozuständigkeit auf den Schädiger.

Die außervertragliche Haftung im Seetransportrecht (die allgemein im nationalen Recht in den Anordnungen des §§ 823 ff. BGB geregelt ist) betrifft den Reeder und den Ausrüster und knüpft an Fälle an wie u.a. Schiffszusammenstoß⁵⁹⁶ oder Schiffsverlust (und begründet in diesem Fall die Pflicht zur Wrackbeseitigung)⁵⁹⁷.

Nicht zuletzt findet die außervertragliche Haftung Anwendung beim Drittschaden, der vom Seetransport der gefährlichen Güter, von kernreaktorgetriebenen Schiffen oder vom Seetransport von Kernmaterial verursacht wird.

8.2 Verschuldens- und Gefährdungshaftung

8.2.1 Verschuldenshaftung

Allgemein ist jedes Rechtssubjekt für sein Verhalten verantwortlich und verpflichtet (im Fall eines Schadens) als Konsequenz seines Verhaltens den Schaden in vollem Umfang zu ersetzen. Im Sinne der Verschuldenshaftung haftet der Schädiger, wenn er bei der Ausübung einer schädigenden Tätigkeit eine ihm obliegende Sorgfaltspflicht vernachlässigt hat und dies beim Opfer einen Schaden herbeiführt. Es wird damit die Haftung an ein bestimmtes

II/1949, S. 62

⁵⁹⁶ In der nationalen Gesetzgebung haben Anwendung die Bestimmungen betreffend den Schaden durch Zusammenstoß von Schiffen §§ 734 ff. HGB.

⁵⁹⁷ In der nationalen Gesetzgebung wird die Haftung für Wrackbeseitigung durch Bundeswasserstraßengesetz von 02.04.1968 geregelt. BGBl. II 173 in der Fassung der

Verhalten der schädigenden Person geknüpft (sogenannte Verhaltenshaftung), die zur Einhaltung eines Sorgfaltniveaus verpflichtet ist⁵⁹⁸. Die Haftung des Schädigers wird ausgelöst, wenn er die Stufe der per Gesetz geschuldeten Sorgfalt unterschreitet.

Hält der Schädiger einen höheren oder gleichen wie vom Gesetz festgelegten Sorgfaltstandard ein, dann haftet er nicht. Damit bewirkt die Verschuldenshaftung einen Anreiz bei dem Schädiger, seine Verfahren und Technologien zu verbessern. Allerdings wird dieser Standard vom potentiellen Schädiger unter Umständen nur gerade bis zur erforderlichen Sorgfalt erfüllt, weil die wirtschaftlichen Kosten für die Sorgfaltsmaßnahmen aus Sicht des Unternehmers niedrig gehalten werden sollen, um seinen Gewinn zu erhöhen. Diesem Sachverhalt zufolge ist die Effizienz der Verschuldenshaftung hinsichtlich ihrer Anreizwirkung zur Prävention auf Seiten der schadensverursachenden Person nur von beschränkter Wirkung. Die negativen Effekte – hinsichtlich der Ineffizienz der Verschuldenshaftung⁵⁹⁹ - erfahren eine Verstärkung, wenn die Aufgabe des Gesetzgebers zur Festlegung des optimalen Sorgfaltniveaus von Ungenauigkeiten (Komplexe Arbeitsprozesse oder andere Tätigkeiten und verschiedene Sachverhalte neben unzureichenden Informationen auf Seiten des Gesetzgebers) beeinflusst ist.

8.2.2 Gefährdungshaftung

Die Gefährdungshaftung ist in gewisser Weise ein Gegensatz zur Verschuldenshaftung. Die Gefährdungshaftung ist nicht begründet durch ein Verschulden - oder anders ausgedrückt, sie ist von einem Verschulden unabhängig zu betrachten. Sie wird allgemein als eine Maßnahme zum Schutze Dritter vor den Risiken der Technik gesehen und bezieht sich daher in erster Linie auf Risiken, die durch eine Produktions- oder

Bekanntmachung BGBl. 1990 I 1818 und in der geänderte Form BGBl. 1997 I 3108

⁵⁹⁸ i.S.d § 276 Abs.2 BGB

⁵⁹⁹ Eine relativ negative Bewertung der M. Fritsch, T. Wein, H.J. Ewers – Marktversagen und Wirtschaftspolitik- Mikroökonomische Grundlagen staatlichen Handelns, 4. Auflage, S. 151 ff.

Gewerbetätigkeit entstehen können.

Bei der Gefährdungshaftung soll ein potentieller Schädiger für ein Risiko ständig und unabhängig von einem begangenen Unrecht oder Verschulden aufkommen, weil er die Gefahrquelle unterhält.

Die Gefährdungshaftung statuiert eine Haftung für Halter oder Nutznießer einer Gefahrenquelle, die vom Gesetzgeber als erlaubtes Risiko eingestuft ist und für die Allgemeinheit einen sozialen Nutzen darstellt. Die Haftung tritt erst ein, wenn durch das Risiko ein Schaden eingetreten ist. Unter Risiko versteht man unter anderem das Betreiben von Anlagen sowie andere Tätigkeiten, die von Seiten der gesetzgebenden Gewalt nicht verboten sind, aber trotzdem für die Rechtsgüter der anderen eine gewisse Gefahr darstellen. Der Inhaber/Betreiber einer Anlage oder einer Sache soll für den durch die Inbetriebnahme möglicherweise entstehenden Schaden aufkommen, soweit dieser Schaden durch die Gefahr verursacht ist.

Der Zurechnungsgrund für die Einstandspflicht des Schädigers bei der Gefährdungshaftung ist nicht ein rechtswidriges schuldhaftes Verhalten wie im Fall der Verschuldenshaftung. Bei der Gefährdungshaftung ist das ursächliche Verhalten weder rechtswidrig noch schuldhaft.

Die Analyse davon, was den Haftungsgrund bei der Gefährdungshaftung darstellt, ist in der Rechtsliteratur nicht einheitlich. Die rechtswissenschaftliche Literatur argumentiert, die Haftungsbegründung liege allein in der Tatsache, dass der Staat den Betrieb der gefährlichen Anlage genehmigt und im Gegenzug vom Anlagenbetreiber als Ausgleich die Verantwortlichkeit für den von seiner Anlage verursachten Schaden fordert⁶⁰⁰. Die Einstandspflicht des Schadensverursachers wird daneben auch auf der Basis gesehen, dass er aufgrund der sozialen Gerechtigkeit für den entstandenen Schaden aufzukommen habe, weil er das Wagnis des Betriebs auf sich nehmen soll, soweit er aus seiner Anlage – der Gefahrenquelle – Nutzen zieht.

⁶⁰⁰ Esser, Josef – Grundlage und Entwicklung der Gefährdungshaftung: Beiträge zur Reform des Haftpflichtrechts und zur seiner Wiedereinordnung in die Gedanken des allgemeinen Privatrechts, 1941, S. 97; Koziol, Helmut – Möglichkeiten und Grenzen des Umwelthaftungsrechts. Erlaubte Risiken und Gefährdungshaftung, in: Prävention im Umweltrecht, S.145

Die Gefährdungshaftung entspricht aber vielmehr einer Haftung für ein Unglück⁶⁰¹ und sei somit nicht der „kommutativen“ Gerechtigkeit unterzuordnen (wie die Verschuldenshaftung), sondern entspreche dem Prinzip der „distributiven“ Gerechtigkeit⁶⁰². Diese zwei Formen der Gerechtigkeitsfunktionen wurden erstmals von Aristoteles artikuliert⁶⁰³. Distributive Gerechtigkeit bezieht sich auf die Verteilung der verschiedenen (materiellen und immateriellen) Güter in einer Gesellschaft, während sich die kommutative Gerechtigkeit auf vertragliche Verhältnisse zwischen Privatpersonen bezieht. Gemäß dieser Tradition wird in der Rechtsliteratur zwischen der *iustitia distributiva* – die die Verteilung von Gütern bestimmt – und der *iustitia commutativa* – die „freiwillige“ und „unfreiwillige“ vertragliche Verhältnisse bestimmt getrennt⁶⁰⁴. Aristoteles versteht die Verschuldenshaftung als unfreiwilliges vertragliches Verhältnis.

Typisch für die Gefährdungshaftung ist die Begrenzung des Umfangs der Ersatzpflicht mittels einer vom Gesetzgeber festgesetzten Höchstgrenze.

Die Haftung ohne Verschulden (Gefährdungshaftung) stellt eine Ausnahme zur herrschenden Verschuldenshaftung dar und wird konsequent hierzu zum Beispiel im deutschen Recht von der Legislative immer durch spezielle Normen bestimmt. Folglich ist sie nicht a priori vorgegeben, sondern wird exklusiv für bestimmte Fälle herangezogen, wo darüber zu entscheiden ist, wer die Lasten eines Unglücksschadens zu übernehmen hat.

Im nationalen Umweltrecht findet sich die für Schiffsunfälle relevante Gefährdungshaftung, neben dem am 1.1.1991 in Kraft getretenen Umwelthaftungsgesetz, im § 22 Wasserhaushaltsgesetz und in den §§ 25 ff.

⁶⁰¹ Esser, Josef – Grundlage und Entwicklung der Gefährdungshaftung: Beiträge zur Reform des Haftpflichtrechts und zur seiner Wiedereinordnung in der Gedanken des allgemeinen Privatrechts, 1941, S. 69 ff.;

Larenz, Karl – Die Prinzipien der Schadenszurechnung, JuS 1965, S.373-374

⁶⁰² Esser, Josef – Grundlage und Entwicklung der Gefährdungshaftung: Beiträge zur Reform des Haftpflichtrechts und zur seiner Wiedereinordnung in die Gedanken des allgemeinen Privatrechts, 1941, S. 73

⁶⁰³ Aristoteles – Nikomachische Ethik, Übersetzt und kommentiert von Franz Dirlmaier, in: Aristoteles Werke in deutsche Übersetzung, Hrsg. von H. Flashar, Bd. 6, S. 100

⁶⁰⁴ Dirlmaier, Franz - Kommentierung, in: Aristoteles Werke in deutsche Übersetzung, Hrsg. Von H. Flashar, Bd. 6, S. 404

Atomgesetz⁶⁰⁵.

Durch die Gefährdungshaftung wird ein Ersatz von Schäden aufgrund dieser Normen ermöglicht und dadurch können bei der schadensverursachenden Person Kosten (wie Sorgfalts- und auch Schadenskosten) entstehen. Als Kosequenz wird der Schädiger (ähnlich wie bei der Verschuldenshaftung) bestimmte Sorgfaltsmaßnahmen einleiten, die zu einer Vermeidung/Minimierung seiner möglichen individuellen Belastung beitragen sollen. Dies ist erwünscht als Prävention gegen Meeresumweltverschmutzung.

8.2.2.1 Spezifische Probleme der Gefährdungshaftung im Seetransportrecht

In den nationalen Seetransportsrechtsnormen vieler Staaten wurde die Gefährdungshaftung nicht eingeführt⁶⁰⁶, weil ein Schiff nicht als riskantes Transportmittel angesehen wird.

Lange Zeit fand in der Seeschifffahrt nur die Verschuldenshaftung Anwendung. Das hatte zur Folge, dass der Dritte, der durch ein Schiff geschädigt wurde, die Beweisführung in Bezug auf die Schadensursache und die Schuld des Schiffsbetreibers oder seiner Leute leisten musste. Im Fall, dass seine Beweisführung keinen Erfolg hatte, musste der Geschädigte die Konsequenzen des Schadens selbst tragen und der Schädiger war entsprechend diesem Umstand gegenüber dem geschädigten Dritten von seiner Haftung befreit.

⁶⁰⁵Die Gefährdungshaftung findet sich noch in der Tierhalterhaftung nach § 833 BGB und in den folgenden Spezialnormen: § 1 Reichshaftpflichtgesetz (RHG), § 1 Gesetz über die Haftung der Eisenbahnen und Straßenbahnen bei Sachschäden, § 7 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz, § 1a RHG für Elektrizitäts- und Gaswerke und deren Fortleitungsanlagen, sowie in § 84 Arzneimittelgesetz, § 114 Bundes-Berggesetz, § 1 Produkthaftungsgesetz, § 32 Gentechnologiegesetz.

⁶⁰⁶ Abraham, Hans Jürgen – Die Haftung des Reeders, vornehmlich auch im Vergleich mit der Regelung für andere Verkehrsmittel, in: Deutscher Verein für Internationale Seerecht, Reihe A, Heft 5, S. 2

Es stellt sich die Frage, ob in einer solchen Situation die Verschuldenshaftung überhaupt eine gerechte Norm für die Regelung von Schäden darstellen würde, die von technischen Gefahren ausgehen, nur weil sie generell in der seerechtlichen Tradition galt.

Das Seetransportrecht entstand in Zeiten, in denen nur die Beteiligten an der Seeschifffahrt von seinen Normen betroffen waren, während Dritte (unbeteiligte an der Seeschifffahrt) kaum einbezogen worden sind. Heutzutage herrschen andere Verhältnisse. Der Dritte ist durch Betreiben eines Schiffes verschiedenen Risiken ausgesetzt und wird entsprechend durch verschiedene nationale/internationale Normen geschützt.

Das herkömmliche Fehlen der Gefährdungshaftung des Reeders gegenüber dem geschädigten Dritten steht der Eröffnung der Diskussionen über die Einführung einer solchen Haftung im Seetransportrecht nicht entgegen. Die Beförderung von gefährlichen Substanzen (wie Öl, Kernmaterialien und andere gefährliche Substanzen) auf dem Seewege beeinträchtigt häufig das Interesse der Allgemeinheit und nicht nur das Interesse der Beteiligten der Seeschifffahrt, und aus diesem Grund bedarf die Öffentlichkeit eines besonderen Schutzes.

Seeschifffahrtsunfälle wie „Torrey Canyon“ und „Amoco Cadiz“ haben verdeutlicht, dass das Seetransportrecht eine Korrektur benötigt. Um die Schäden aus solchen Ereignissen, denen Einzelne und/oder die Allgemeinheit durch wachsende Risiken der technischen Entwicklung ausgesetzt sind, zu kompensieren, wurde die Gefährdungshaftung für die Seeumweltverschmutzung gefordert.

Die Gefährdungshaftung hat sich beim Seetransport von gefährlichen Schiffsladungen (in Übereinstimmung mit der „Befürchtung“, dass durch Implementierung der Gefährdungshaftung in diesem Bereich weitere andere internationale seerechtliche Abkommen präjudiziert werden könnten) nunmehr durchgesetzt.

Die internationalen Organisationen verabschiedeten in dieser Richtung mehrere seerechtliche Normen, die an die neuen technischen Herausforderungen angepasst sind.

Zur Erhöhung des Risikos der Allgemeinheit (Dritte) gegenüber den Gefahren tragen neben dem Seetransport von gefährlichen Materialien

ebenso diverse Umstände bei wie: überfüllte Fahrrouten und dichter Seeverkehr.

Allgemein ist der Seetransport (und insbesondere hier die Seebeförderung von gefährlichen Substanzen) immer an die Entwicklungen der Technik und Wirtschaft fest gebunden. Gegenwärtig werden immer mehr Technologien im Transportbereich eingeführt, um seine Leistungsfähigkeit zu maximieren.

Das Schiff ist für die Gesellschaft ein unverzichtbares Transportmittel und wird – trotz aller Gefahren - entsprechend von ihr gebilligt. Ein Schiffsbetreiber soll aber mindestens für die von ihm durch den Transport verursachten Schäden (Öl-, Atomare-, und HNS – Schäden) aufkommen, weil er den Betrieb des Schiffes als Gefahrquelle in Besitz hat (Beherrschung der gefährlichen Anlage/Tätigkeit) und ein überragendes Interesse an dem Transport hat.

8.3 Aufgaben des Haftungsrechts

Den Haftungsregelungen werden diverse Funktionen zugewiesen, die sowohl für das Individuum wie auch für die Allgemeinheit gelten sollen. Mit der Haftung soll primär zweierlei bewirkt werden:

- Ausgleich: Der Geschädigte soll einen Ausgleich erhalten vom Schädiger für den ihm zugefügten Schaden.
- Prävention: potentielle Schädiger können/sollen in gewissem Umfang zu Schadensvermeidungsmaßnahmen angeregt werden.

Das allgemeine Regelungskonzept der (Umwelt-)Haftung sieht vor, dass der Verursacher eines (Umwelt-)Schadens dem Geschädigten den ihm entstandenen Schaden entsprechend den haftungsrechtlichen Regelungen ersetzen muss. Das Haftungsrecht ist von dem Kompensationscharakter geprägt, was die Hauptfunktion des Haftungsrechts kennzeichnet. Durch die Haftung des Schädigers sollen die Beeinträchtigungen, die beim Geschädigten entstanden sind (sowohl materielle, als auch immaterielle), ausgeglichen werden. Durch den Ausgleich der eingetretenen Beeinträchtigungen des Geschädigten erfüllt das Haftungsrecht den Zweck der Schadensabnahme⁶⁰⁷.

⁶⁰⁷ Esser, Josef/Weyers, Hans-Leo – Schuldrecht. Ein Lehrbuch begründet von Josef Esser,

Durch die Schadensersatzpflicht werden bei dem Entscheidungsträger (potentieller Schadensverursacher) Überlegungen ausgelöst, in welchem Umfang Maßnahmen seinerseits zweckmäßig sind, um die Möglichkeit des Eintretens der durch seine Tätigkeit verursachten Schäden und/oder das Ausmaß potentieller Schäden zu minimieren.

Schadensverhinderung war immer ein ideelles Ziel des Haftungsrechts⁶⁰⁸, obwohl in der Gesetzesbegründung ursprünglich nicht geäußert wurde⁶⁰⁹, dass eine Haftungstatbestand neben dem Ziel Schadensausgleich (für den Geschädigten) auch einen präventiven Effekt (auf Seiten des Schädigers) – Schadensvermeidung oder mindestens Schadensminderung - hat. Der Aktionsspielraum des Haftungsrechts soll sich nicht auf die Kompensationsebene begrenzen⁶¹⁰, sondern es wird von ihm erwartet, dass es zur Bekämpfung des Unrechts einen Beitrag leistet, um die Rechtsordnung besser zu sichern.

Die präventive Funktion des Haftungsrechts wurde in der Rechtsliteratur⁶¹¹ weitgehend akzeptiert, und es besteht heute nicht mehr die Tendenz, diese Aufgabe des Haftungsrechts absolut zu leugnen. Ein großer Teil der juristischen Literatur identifiziert die Prävention zumindest als Nebenzweck

Band II Besondere Teil, 7. Auflage, Heidelberg 1991, S. 526

⁶⁰⁸ Deutsch, Erwin – Haftungsrecht, Erster Band: Allgemeine Lehre, Köln 1976, S. 72

⁶⁰⁹ von Liszt, Franz – Die Deliktobligationen im System des Bürgerlichen Rechts – Kritische und dogmatische Rahmenbedingungen-, Belin 1898, S.1. – „Der Gesetzgeber lässt jede Klarheit über die soziale Funktion des Schadensersatzes vermissen, der die Unrechtsfolge des privatrechtlichen Delikts bildet.“

⁶¹⁰ v. Liszt, Franz – Die Deliktobligationen im System des Bürgerlichen Rechts – Kritische und dogmatische Rahmenbedingungen-, Belin 1898, S.1

⁶¹¹ Esser, Josef – Grundlage und Entwicklung der Gefährdungshaftung: Beiträge zur Reform des Haftpflichtrechts und zur seiner Wiedereinordnung in der gedanken des allgemeinen Privatrechts, München 1941, S.74; Larenz, Karl – Präventionsprinzip und Ausgleichprinzip im Schadensersatzrecht, NJW 1959, S. 865; Weyers, Hans Leo – Unfallschäden. Praxis und Ziele von Haftpflicht und Vorsorgesystemen, Frankfurt/1971, S. 452 ff.z

der Haftung⁶¹².

Auf Seiten des potentiellen Schädigers soll ein Schadensvermeidungsverhalten bewirkt werden, oder anders ausgedrückt, diese präventive Funktion des Haftungsrechts soll ein Verhalten steuern. Die Haftungsnormen können beim potentiellen Schädiger eine bestimmte präventive Haltung fördern und deshalb verlangen sie von ihm, ein gewisses Verhalten an den Tag zu legen, das den potentiellen Schadenseintritt verhindert.

Ein Schädiger, der sich nicht im Sinne einer Schadensvermeidung verhält, kann potentiell einen Schaden verursachen. Seine Haltung, die von der Gesellschaft unerwünscht ist, wird demzufolge als eine potentielle Beeinträchtigung gewertet, die ihn im Fall einer wirklichen Beeinträchtigung zum Schadensersatz verpflichtet. Er ist sich von Anfang an dessen bewusst, dass sein nicht präventives Verhalten einen Schaden herbeiführen könnte. Deshalb kann man annehmen, dass er wegen einer Androhung der Schadensersatzpflicht eine Maßnahme (zur Schadensvermeidung) ergreift.

Die Androhung der Ersatzpflicht (auf Seiten des potentiellen Schädigers) könnte unmittelbar zu präventiven Maßnahmen führen. Je größer die Abschreckung der Haftung wäre, desto mehr Vorsichtsmaßnahmen könnten zur Schadensprävention eingeführt werden, d.h. dass der Reeder durch die eingeführten Präventionsmaßnahmen eine erhebliche Reduzierung der Schadensersatzkosten erzielen kann.

Diese Art der Prävention wirkt zum Teil deshalb besonders stark, weil das Haftungsrisiko oft unkalkulierbar ist und ein unvorstellbares Ausmaß erreichen kann⁶¹³ - somit wird durch die Haftungsnormen der Schadenseintritt gehemmt, da sie eventuell zur Vermeidung von Sanktionen

⁶¹² Larenz, Karl – Lehrbuch des Schuldrechts, Erste band, Allgemeine Teil, München 1987, 14 Auflage, S.423; Münchener Kommentar – Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 5, Schuldrecht, Besonderer Teil III, München 1997, 3 Auflage, vor §§ 823-853 Rdn.44; Kötz, Hein – Deliktsrecht, Neuwied, 7 Auflage 1996, Rdn. 136; Wagner, Gerhard – Die Aufgaben des Haftungsrechts – Eine Untersuchung am Beispiel der Umwelthaftungsrechts – Reform, JZ 1991, S. 175f.; Rosengarten, Joachim – Der Präventionsgedanke im Zivilrecht; NJW 1996, S.1935 bff.

⁶¹³ Deutsch, Erwin – Haftungsrecht, Erster Band: Allgemeine Lehre, Köln 1976, S.71

anregen.

In der Rechtswissenschaft gibt es Kritiker, die die allgemeine präventive Wirkung der Haftungsnormen bezweifeln⁶¹⁴, soweit nicht eine grundlegende Feststellung der Ursachen und Wirkungen getroffen wird⁶¹⁵.

Zur Bestätigung der präventiven Wirkung des Haftungsrechts soll jeder Tatbestand daraufhin geprüft werden, inwieweit die Implementierung einer Haftungsnorm Konsequenzen hat, die sich auf das menschliche Verhalten auswirken. Nur das Ergebnis dieser Expertise, die die Ursachen und Wirkungen erforscht, kann bekräftigen, dass eine Haftungsnorm über eine präventive Wirkung verfüge. Der Autor der hier herangezogenen Untersuchung vertritt die Meinung⁶¹⁶, dass solche realen Prüfungsmethoden - im Vergleich zu Haftungsnormen, die kraft ihrer bloßen Existenz und der Überzeugung von ihrer Richtigkeit wirken sollen – für die Ermittlung und Bewertung der präventiven Funktion des Haftungsrechts zweckmäßig sind.

Unter Präventionswirkung des Haftungsrechts versteht man den Zukunftsglauben, dass der potentielle Schädiger auf Grund der möglichen materiellen Belastung (die von seiner Haftpflicht ausgelöst sein kann) sich beeindrucken läßt und dementsprechend Verhütungsmaßnahmen einführt, die die Schadensfolge reduzieren. Durch die Anreizwirkung der präventiven Funktion des Haftungsrechts wird eine Ordnung realisiert, bei der ex ante Maßnahmen zur Schadensvermeidung ergriffen werden, um die Eintrittswahrscheinlichkeit und das Schadenausmaß eines potentiellen Unfalls in Grenzen zu halten.

Sowohl diese präventiven Maßnahmen als auch der Ersatz der potentiellen Schäden sind mit Kosten verbunden. Nach dem Konzept der ökonomischen Analyse des Haftungsrechts sollen diese Kosten zugunsten einer Maximierung der gesamtgesellschaftlichen Wirtschaftlichkeit/Effizienz minimiert werden.

8.4 Haftungsrecht aus der ökonomischen Sicht

⁶¹⁴ Einer der ersten war Weyers, Hans Leo – Unfallschäden. Praxis und Ziele von Haftpflicht und Vorsorgesystemen, Frankfurt/1971, S.452ff.

⁶¹⁵ Weyers, Hans Leo – Unfallschäden. Praxis und Ziele von Haftpflicht und Vorsorgesystemen, Frankfurt/1971, S.456

⁶¹⁶ Weyers, Hans Leo – Unfallschäden. Praxis und Ziele von Haftpflicht und

Immer mehr ist heutzutage bei der Untersuchung der Aufgaben des Haftungsrechts der Einfluss der ökonomischen Analyse des Rechts zu spüren, bei der die Wohlfahrtstheorie und die Mikroökonomie eine entscheidende Rolle spielt⁶¹⁷. Ziel dieser wirtschaftspolitischen ökonomischen Untersuchung des Rechts ist eine bessere Koordinierung der Gesellschaft und deren Institutionen zur maximalen Erreichung ihrer Bedürfnisbefriedigung mit den existenten knappen Mitteln (i.S.d. paretianischen Optimierungskalküls⁶¹⁸). Die Normen in einem Rechtssystem sollen so festgesetzt werden, dass die knappen Ressourcen der Gesellschaft effizient und rational genutzt werden und damit ein Beitrag zur Wohlfahrtsmaximierung der Gesellschaft geleistet wird.

Die ökonomische Analyse versucht demzufolge nicht nur eine Bewertung und Modellierung der rechtlichen Normen, sondern soll vielmehr eine Kontrolle der Realität gewährleisten. Zweck der Prüfung ist zu ermitteln, inwieweit die Rechtsnormen geeignet sind, die politisch vorgegebenen Ziele mit den vorgegebenen Mitteln tatsächlich zu erreichen⁶¹⁹.

Nach der ökonomischen Analyse des Rechts ist die Quote der Unfälle (nicht nur als Zahl sondern auch in der Schwere der Unfälle) umso geringer, je mehr präventive Maßnahmen ergriffen werden. Aber sowohl die Auswirkung eines schädlichen Unfalls als auch die präventiven Maßnahmen sind mit Kosten verbunden, die zu einer Vermögensminderung der beteiligten Parteien führen und gleichzeitig zu einer Beeinträchtigung der Wohlfahrt der

Vorsorgesystemen, Frankfurt/1971, S.457

⁶¹⁷ Schäfer, Hans-Berndt / Ott, Claus – Lehrbuch der ökonomischen Analyse des Zivilrechts, Berlin 1986, S.134

⁶¹⁸ Vilfredo Pareto (1848-1923), Sein zentraler Beitrag zur Wirtschaftswissenschaft bestand in der ordinalen Nutzenskala und damit verbunden im Entwurf des paretianischen Optimierungskalküls. Nach seinem Konzept gilt: eine Situation ist dann optimiert, wenn es unmöglich ist, eine ökonomische Größe zu erhöhen, ohne eine andere zu verkleinern. Bei der sozialen Wohlfahrt nimmt das paretianische Kriterium die bekannte Form an, dass eine bestimmte ökonomische Konfiguration dann optimal ist, wenn es nicht mehr möglich ist, ein Individuum besserzustellen, ohne ein anderes schlechter zu stellen.

⁶¹⁹ Taupitz, Joachim – Ökonomische Analyse und Haftungsrecht – Eine Zwischenbilanz - , AcP 196 (1996) S.114, 122

Allgemeinheit beitragen. Ein gerechtes und optimales Niveau der Kosten für die präventiven Maßnahmen wird vom Haftungsrecht bestimmt. Dessen Regeln sollen sich an dem Ergebnis der Summe der Kosten für die Sicherungsmaßnahmen und die Schadensersatzkosten für eingetretene Schäden (die trotz der Sicherungsmaßnahmen vorkommen) orientieren. Dieses Resultat soll zu einem minimalen gesellschaftlichen Wohlfahrtsverlust/Aufwand führen. Demzufolge wird dem Schadensersatz eine Koordinationsfunktion verliehen, die das Verhältnis zwischen den Präventionskosten und Schadenskosten bestmöglich reguliert⁶²⁰.

Ausgangspunkt der Analyse des Haftungsrechts ist, dass mit jeder Schadenszuteilung notwendigerweise ein Anreiz realisiert wird. „Jede Gewährung oder Versagung von Ausgleichs-(Schadensersatz-) Zahlungen bedeutet auch die Festlegung von Gewinn- und Verlustmöglichkeiten und stellt damit notwendigerweise einen Anreiz dar. Lediglich die Antwort der Individuen mag stark oder schwach auf diese Anreize hin ausfallen. Die Existenz der anreizschaffenden Kraft von Haftungsregelungen kann auch durch eine möglicherweise schwache Reaktion der Individuen nicht in Frage gestellt werden“⁶²¹.

Kann dieses imaginäre Bild, in dem mit knappen Gütern eine optimale Ressourcenallokation erreicht wird, in die Realität umgesetzt werden? Das Mittel zur Verwirklichung dieses Ideals, das von Ökonomen gefordert wird, ist die Internalisierung der externen Effekte. Unter Internalisierung externer Effekte versteht man, die durch das Unternehmen auf dessen Umwelt potentiell hervorgerufenen negativen Konsequenzen in die Bewertungs- und Entscheidungsprozesse *ex ante* zu integrieren und demnach insbesondere eine neue ökologieorientierte Unternehmensphilosophie zu verfolgen oder durch Umweltschutzmaßnahmen alte Zielsetzungen zu optimieren. Durch die Nutzung von Ressourcen im Rahmen der betrieblichen Leistungserstellung entstehen Beeinflussungen, die den direkten Nutzen anderer betreffen und

⁶²⁰ Kötz, Hein – Deliktsrecht, Neuwied, 7 Auflage 1996, Rdn. 121ff.

⁶²¹ Adams, Michael – Ökonomische Analyse der Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, Heidelberg 1985, S.17, Fn. 50

somit als externe Effekte zu bezeichnen sind.⁶²² Extern heißt in diesem Zusammenhang, dass ein Dritter für seine entstandenen Schäden keine Entschädigung erhält und entsprechend ein Nutznießer keine Gegenleistung entrichten muss, ohne sich (zwangsweise) dessen bewusst sein zu müssen.

Diese externen Effekte können sowohl positiven⁶²³ als auch negativen Charakters sein⁶²⁴. Ein positiver externer Effekt bezeichnet die Lage, wenn ein profitierender Dritter ein Gut nutzt, ohne dass er dafür eine Gegenleistung erbringen muss. Negative Auswirkungen unternehmerischen Handelns stellen Beeinträchtigungen und Störungen der Umwelt dar, die zu Lasten Dritter führen. Um diese negativen externen Effekte zu verhindern, spielen deren Internalisierung – Einbeziehung der externen Effekte in das Marktgeschehen, d.h. dass der Schadensverursacher in seinem ökonomischen Kalkül die externen Effekte berücksichtigen soll – eine wichtige Rolle.

Infolge der Internalisierung negativer externer Effekte entstehen neue Kosten, die von dem Unternehmer bzw. Betreiber des Schiffes gedeckt werden sollen. Diese neu entstandenen Kosten können Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Reeders haben.

Im Folgenden wird die Bedeutung dieser Kosten im Lichte einer umweltschonungsorientierten Seeschifffahrt und die damit verbundenen Auswirkungen diskutiert.

Generell sind die Kosten und Leistungen ein wichtiger Ausgangspunkt zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens. Wobei unter Wirtschaftlichkeit das Verhältnis zwischen Ertrag und Aufwand respektive zwischen Leistung und den Kosten, die für die Entstehung dieser Leistung aufgewendet wurden, verstanden wird. Um die Quote der Wirtschaftlichkeit und der Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, soll eine Minimierung der Kosten erreicht werden oder die Ertragskraft soll bei einem geringeren Anstieg der Kosten erhöht werden. In diesem Kontext stellt sich die Frage, welche Wirkung Umweltschutzmaßnahmen auf die Wirtschaftlichkeit eines

⁶²²Vgl. Günther, E.: Ökologieorientiertes Controlling: Konzeption eines Systems zur ökologieorientierten Steuerung und empirische Validierung, München 1994, S.140.

⁶²³ z.B. Erhöhung des Freizeitwerts einer Landschaft

⁶²⁴Vgl. Günther, E.: Ökologieorientiertes Controlling: Konzeption eines Systems zur ökologieorientierten Steuerung und empirische Validierung, München 1994, S.140.

Unternehmens ausüben. Umweltschutzmaßnahmen, die sich - wie schon dargestellt wurde - in Aktionen zur Vermeidung, Verminderung und Beseitigung von Schäden zeigen, sind zunächst mit Kosten verbunden.

In Verbindung mit der obigen Darstellung ist nun allerdings festzustellen, dass bei gegebenen konstanten Erlösen die Rentabilität aufgrund der zusätzlichen Umweltschutzmaßnahmen abnimmt⁶²⁵.

Mit einer Verringerung der Rentabilität verliert der Schiffsbetreiber aber an Wettbewerbsfähigkeit und wird sich gegen ein umweltorientiertes Reedereimanagement entscheiden. Das könnte den Schluss zulassen, dass Schiffsbetreiber Umweltschutzmaßnahmen vernachlässigen müssen, um am Markt bestehen zu können, sich eine umweltorientierte Unternehmenspolitik also nicht eigne, Kosten zu senken. Es ist damit hier anzumerken, dass sich die Implementierung von Umweltschutzmaßnahmen mit Gewinnerzielung der Reederei als Unternehmen im Konflikt befinden kann.

Umweltschutzmaßnahmen müssen aber nicht notwendigerweise zu einer Verschlechterung der Kostenlage und dementsprechend der Wirtschaftlichkeit der Reederei führen. Durch die Einführung von Umweltschutzmaßnahmen an Bord des Schiffes lassen sich auch langfristig Kosten senken (hier kommen in Betracht nicht nur Energieeinsparungen als realer Effekt, sondern auch die Vermeidung des Schadensersatzes bei einem Umweltschaden als potentiell Effekt), und dies in nicht geringem Umfang. Bestimmte Umweltschutzmaßnahmen sind, wie eben dargestellt, durchaus geeignet, Kosten einzusparen, um so ein Überleben am Markt zu ermöglichen.

Es ist festzustellen, dass sich aus Sicht der Kostenökonomie des Managements einer Reederei sowohl ein Pro als auch ein Kontra, Umweltschutzmaßnahmen durchzuführen, ergibt. Durch die Umweltschutzmaßnahmen kann eine Kostenreduzierung auf Ebene der Reederei erreicht werden, was zur Förderung der Implementierung solcher Umweltschutzmaßnahmen führt.

⁶²⁵ Günther, E.: Ökologieorientiertes Controlling: Konzeption eines Systems zur ökologieorientierten Steuerung und empirische Validierung, München 1994, S.146.

Man kann feststellen, dass mit Einführung der Schutzmaßnahmen zwei Effekte entstehen können, die von dem Faktor Zeit bestimmt sind. Kurzfristig entsteht durch Kosten für die Implementierung von Umweltschutzmaßnahmen eine materielle Belastung für die Schiffsbetreiber, womit eine Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsfähigkeit (insbesondere bei kleineren Reedereien) einhergeht.

Auf der anderen Seite bildet sich langfristig eine Kostenreduktion. Ersichtlich ist, dass für die Beurteilung der Tauglichkeit der Umweltschutzmaßnahmen zum Ansteigen der Wirtschaftlichkeit u.a. der Faktor Zeit entscheidend ist.

Die Sanktionskosten können auch das Reedereimanagement zu einer Implementierung der aktuellen Umweltschutzmaßnahmen bewegen. Je höher diese Sanktionskosten sind, desto mehr Aktionen des Schiffsbetreibers in Richtung Schutz der Meeresumwelt werden unternommen. Das kann der Fall sein, wenn eine Überwälzung von Kosten für den Umweltschutz auf die Transportkosten, die von dem Beförderer zu zahlen sind, möglich ist.

Bei der Unterstellung eines positiven Umweltbewusstseins seitens des Beförderers ist er der in dieser Lage bereit mit einem höheren Beitrag den Transport zu entgelten, sofern ihm ein konform dem Umweltstandard ausgestattetes Schiff zur Verfügung gestellt wird. Dies kann zu einem Anstieg des Rufs des Schiffsbetreibers führen und damit die Erhöhung seiner Wettbewerbsfähigkeit auf dem Seetransportmarkt bewirken.

Sind die Sanktionskosten kleiner als jene, die sich aus einer umweltgerechten Unternehmenspolitik ergeben, dann kann allerdings die Inkaufnahme von Sanktionskosten sinnvoller sein, als externe Effekte zu internalisieren.

8.4.1 Haftung als Einflusselement auf die Internalisierung externen Effekte

Wie schon dargestellt wurde, ist die Internalisierung der externen Effekte kein perfektes Mittel zur Auslösung von Umweltschutzaktivitäten. Inwieweit die Gefährdungshaftung ein Hilfsmittel zu einer vollkommenen Internalisierung der externen Effekte sein kann, ist auch schwer zu beurteilen, weil das Bild der Schäden, die sich ereignet haben, oft nicht mit

den geplanten oder im Voraus berechneten erwarteten Schäden übereinstimmen. Um diese Lage zu verdeutlichen, werden hier einige Unzulänglichkeiten des Haftungsrechts nachgezeichnet, die von den Entscheidungsträgern besonders analysiert und berücksichtigt werden. Die Gefahr, die hier besteht, beschränkt sich nicht auf die Übereinstimmung zwischen falsch geplanten kalkulierten Schäden mit Schäden, die sich tatsächlich ereignet haben. Insbesondere bewirkt diese Abweichung vom Kalkül der potentiellen Schäden eine falsche Ermittlung des Niveau - Optimums der Präventionsmaßnahmen, die eingeführt werden sollen, und entsprechend wird eine nicht optimale Ressourcenallokation erreicht. Dadurch entsteht ein Ungleichgewicht auf der Ebene des Präventionsniveaus, was eine Erhöhung des Unfallsrisikos auslösen kann.

Im Folgenden werden kurz die Unvollkommenheiten der Gefährdungshaftung skizziert, die zu einer lückenhaften Internalisierung der externen Effekte beitragen können.

8.4.1.1 Kausalitätsbestimmung

Eins der wichtigsten Grundelemente der Haftung ist die Zurechnungsmöglichkeit des entstandenen Schadens zu einem bestimmten Verursacher, dass sich also aus dem eingetretenen Schaden und der Aktivität des Verursachers ein Kausalzusammenhang ergibt. Die praktischen Erfahrungen (und hier insbesondere bei Umweltschäden, die sich beim Transport gefährlicher Substanzen auf dem Meereswege ereignen) haben gezeigt, dass der kausale Zusammenhang schwer nachweisbar ist. Besondere Probleme stellen sich bei Seeumweltschäden, wobei die üblichen allgemeinen Mittel zum Beweis der Kausalität (oder anders ausgedrückt, der Verbindung zwischen Schaden-Ursache-Verursacher) oft nicht hinreichend sind, weil:

- zwischen der schadensverursachenden Handlung und/oder Unterlassung und dem tatsächlichen Schadenseintritt eine längere Zeitperiode vergangen sein kann (Langzeitschäden),

- und/oder zwischen dem Ort der Schadensverursachung und dem Ort des Schadenseintritts eine große Distanz liegen kann (Distanzschäden),

- und/oder der Schadenseintritt von mehreren Stoffen und/oder mehreren Verursachern herbeigeführt worden ist und deren Anteile an der Schadensverursachung nicht zu ermitteln sein können (Summationsschäden).

In diesem Zusammenspiel kommen verschiedene Tatbestände in Betracht, die für die Meeresumwelt als schadensverursachend spezifisch sind, wie z.B.: Notwurf bei einer Schiffshaverie und/oder Ablassen von Brennstoff aus Flugzeugen.

Ausgehend von diesen multiplen Schadensquellen und angesichts des besonderen Schadensorts – Meer (und insbesondere bei Schäden, die sich auf hoher See ereignen) - kann ein Nachweis der Kausalität oder die ursprüngliche Schadensquelle bei den Langzeit-/Distanz-/Summationsschäden schwer geführt werden, weil die gefährlichen Stoffe in dem bis dahin vergangenen Zeitraum weggeschwemmt worden sind oder mit anderen Substanzen vermischt worden sein können, die sich bereits im Meer befanden, oder weil der gefährliche Stoff sich durch die Meeresströmung vom Ort der Emission entfernt hat, oder weil das Schiff, das den Schaden verursachte, den Ort des Schadenseintritts verlassen hat.

8.4.1.2 Fehlende Individualisierungsfähigkeit der Schäden und fehlendes Interesse des Geschädigten

Gemäß dem Haftungsgrundsatz soll der Schädiger dem Geschädigten den Schaden ersetzen. Das bedeutet, dass der Schaden einer bestimmten Person zugeordnet werden soll, die für die erlittene Vermögensminderung einen Schadensersatzanspruch zu erheben berechtigt ist. Dieser ideelle Fall, bei dem der Schaden einem bestimmten Opfer zugeordnet werden kann, findet keine Anwendung bei dem Umweltschaden, der sich keinem Eigentümer zuordnen lässt. Man spricht hier über Schäden an der Natur, oder im Sinne der Umweltpolitik über Ökoschäden, bei denen Eigentumsrechte fehlen und die Eigentumszuordnung durch ein Interesse der Allgemeinheit ersetzt wird.

Diese Interessen der Allgemeinheit sind von der schädlichen Handlung/Unterlassung des Verursachers insofern betroffen, als deren Wohlfahrt aufgrund möglicher Störungen des natürlichen Umweltgleichgewichts gefährdet wird. Hier ist als Beispiel, der Fall des Öltankers „Prestige“ zu erwähnen, der am 13. November 2002 gegen die galizische Küste prallte, bei dem nicht nur das Interesse des Tourismus und der Fischerei - Branche in Mitleidenschaft gezogen wurde, sondern auch das Interesse der Öffentlichkeit in Bezug auf den Erholungswert eines sauberen Strandes und auf den Erhalt des Gleichgewichts des Meeresökosystems.

Eine weitere denkbare Situation ist, wenn eine bestimmte Alge, die als Nahrung für den Fischbestand dient, durch Seeumweltverschmutzung verseucht wurde. Als Konsequenz kann eine bestimmte Fischart kontaminiert werden, die in die nationalen Küstenwässer eines bestimmten Staates schwärmt und in die Netze der dortigen Fischer gelangt. Ein anderer Teil des Fischschwarms kontaminiert andere Fische und Seelebewesen und damit tritt bei der Tourismusbranche und der Gastronomie ein Verlust ein. Hier treten immaterielle Schäden (ökologische Schäden) ein, die materielle Schäden zur Folge haben können.

Wer ist berechtigt, für diesen ökologischen Schaden Ansprüche zu erheben? Soll dieser Schaden dem Staat oder einem Individuum zugeordnet werden? Eine Antwort auf diese Fragen bietet das geltende Haftungsrecht nicht, es wird argumentiert⁶²⁶, dass die rechtliche Verknüpfung zwischen Schadensverursacher und Geschädigtem unterbrochen ist. Soweit die materiellen Interessen eines Staates von der grenzüberschreitenden schädigenden Umweltverschmutzung betroffen sind, hat er die Möglichkeit, einen Unterlassungsanspruch gegen die grenzüberschreitende Umweltverschmutzung zu erheben⁶²⁷. Obwohl in der letzten Zeit im Vertragsentwurf der IUCN (The World Conservation Union) geregelt wurde,

⁶²⁶ Gerlach, JohanW. – Privatrecht und Umweltschutz im System des Umweltrechts, Berlin 1989, S 288

⁶²⁷ Kunig, Phillip: Grenzüberschreitender Umweltschutz, in Thieme Werner (Hrsg.), Umweltschutz im Recht / 1988, S. 213; Lagoni, Reiner: Umweltvölkerrecht, in Thieme Werner (Hrsg.), Umweltschutz im Recht, Berlin 1988, S. 233ff.

dass dem geschädigten Staat ein Schadensersatzanspruch gewährt wird⁶²⁸, räumt das internationale Recht noch keine Aktivlegitimation des Staates ein.

Weil hier vom öffentlichen Interesse die Rede ist, wäre denkbar, dass der Staat als Interessenvertreter der Allgemeinheit die Geltendmachung solcher Schadensersatzansprüche für ökologischen Schaden übernimmt⁶²⁹.

Des Weiteren könnten mögliche Interessenvertreter für den ökologischen Schaden die Umweltverbände sein, deren Status (in Bezug auf deren Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten) durch die Richtlinie (RL) 2003/35/EG vom 26. Mai 2003⁶³⁰ über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme, die am 25. Juni 2003 durch ihre Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft getreten ist, deutlich gestärkt wurde.

Zu der Kategorie von Schäden, denen eine Individualisierungsfähigkeit fehlt, zählen auch die Verschmutzungsschäden, die sich auf hoher See ereignen (weil die Hohe See nicht der Jurisdiktion eines Staates unterliegt).

Bei ihnen ist eine besondere Schwierigkeit in der Bestimmung einer bestimmten Person/Organisation oder eines bestimmten Staates, der für die entstandenen Schäden ersatzberechtigt wäre, zu verzeichnen. Dies ist eine Konsequenz der fehlenden Möglichkeit der Geltendmachung eines Eigentumsanspruchs auf hoher See.

Dieses Prinzip des Eigentums, als Berechtigung zur Erhebung eines Anspruchs für die Schäden auf hoher See, erweist sich als ungenügend für die Lösung solcher Aufgaben. Im Zusammenhang mit den vorher dargestellten Internationalen Abkommen über die Haftung beim Seetransport verschiedener verschmutzender Substanzen ist festzustellen, dass immer Schadensersatz für die Kosten, die von Wiederherstellungsmaßnahmen verursacht werden, zu leisten ist.

⁶²⁸ Part IX Art.49 des „Draft International Covenant on Environment and Development“ IUCN

⁶²⁹ Der Staat ist als Sachverwalter der Allgemeinheit angesehen von: Rehbinder, Eckhard – Fortentwicklung des Umwelthaftungsrecht in der Bundesrepublik Deutschland, in: Natur und Recht / 1989, S. 149, 162; nach dem Modell von § 36 VwGO

⁶³⁰ ABl. EG Nr. L 156 vom 25.6.2003 S. 17. Die RL 2003/35/EG wurde in der nationalen

Die Frage, die sich hier stellt, ist: wer ist autorisiert zur Realisierung der Maßnahmen auf hoher See, die zu einer Wiederherstellung der maritimer Umwelt beitragen können? Wenn jede interessierte Person Maßnahmen auf hoher See ergreifen darf und entsprechend ersatzberechtigt wäre, könnte dadurch ein Missbrauch entstehen. Zur Vermeidung dieser Situation soll der Kreis derjenigen, die für die Realisierung der Wiederherstellungsmaßnahmen berechtigt sind, in Zukunft völkerrechtlich definiert werden.

Ein weiteres Problem, das für die Unvollkommenheit des geltenden Haftungssystem spricht, ist die Situation, dass einer Person ein Schaden zugefügt wird, diese aber auf ihren Schadensersatzanspruch verzichtet, weil die Prozesskosten, die von ihrer Schadensersatzklage ausgelöst werden, über dem sich ergebenden kompensatorischen individuellen Ausgleich liegen. Das ist der Fall, wenn sich die Konsequenzen einer Meeresumweltverschmutzung auf ein Kollektiv von Geschädigten verteilt, und jeder einzelne Geschädigte sich von der Höhe der Transaktionskosten abschrecken lässt und somit keine Schadensersatzforderungen erhebt. Die Lösung für einen solchen Fall könnte ebenfalls die Klage eines Verbandes sein, der das Interesse aller einzelnen vom Schaden betroffenen Person vertritt.

8.4.1.3 Haftungsbegrenzung

Die Bestimmungen über die Haftungsbegrenzung finden in allen bisher dargestellten Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung von Öl und anderen gefährlichen und/oder schädlichen Stoffen auf See Anwendung.

Eine Haftungsbegrenzung kann zu einer unvollständigen Entschädigung des Geschädigten führen. Diese Situation entsteht, wenn der Haftungshöchstbetrag unter dem festgestellten Niveau des Schadens liegt, wodurch die Schäden nicht vollständig ersetzt werden könnten.

Generell erscheint als Sinn der Haftungsbegrenzung die Tatsache, dass der Verursacher nicht einem uneingeschränkten Haftungsrisiko ausgesetzt werden soll, umso mehr, wenn der Schadensverursacher allgemein ein Unternehmer ist, dessen Vermögen - je nach seiner Rechtsform - beschränkt

ist. Nach der Rechtsform des Unternehmers richtet sich seine Haftung. Man kann feststellen, dass die Regeln betreffend Haftungsbeschränkung zugunsten des Verursachers gedacht sind und ausschließlich dem Schädiger dienen. In diesem Sinne ist zu erwähnen, dass die Haftungsbegrenzung keinen Anreiz zur Schadensprävention übernehmen kann. Damit können die Normen bezüglich der Haftungsbeschränkung sogar zu einer generellen Verschlechterung des Präventionsniveaus und zur Entwicklung/Erweiterung neuer Risiken im Bereich der Seeschifffahrt beitragen.

Deshalb sollte der Gesetzgeber die Höhe der Haftungsgrenze so festlegen, dass ein ideelles Präventionsniveau realisiert werden kann, das dem pareto-optimalen Kriterium angenähert ist.

8.4.1.4 Monetarisierung

Nicht zuletzt stellt auch die Bewertung von Schäden (insbesondere immaterielle Schäden und vor allem die Umweltschäden) besondere Probleme für den Ersatz und demzufolge für die Internalisierung externer Effekte dar.

Das Haftungsrecht bringt auch in diesem Fall einige Schwierigkeiten mit sich, weil generell die immateriellen Schäden nicht einheitlich für alle Geschädigte qualifizierbar und quantifizierbar sind.

Um dies zu verdeutlichen, ist hier zu erwähnen, dass der Schadensersatz in Form eines Geldausgleichs nicht die Lösung für immaterielle Schäden sein kann, weil Schäden, obwohl durch gleiche schädigende Tätigkeit und in gleichem Ausmaß herbeigeführt, beim Geschädigten unterschiedliche Auswirkungen in Bezug auf Intensität und Ereignisform hervorrufen. Bei einer Mehrzahl solcher Geschädigter könnte eine pauschale Betrachtung des individuellen Geschädigten vom Gericht zu einer falschen oder nicht realen Schadensniveau-Beurteilung beitragen. Gleichzeitig kann die Schadenshöhe jeden Einzelnen vom Gericht schwer ermittelbar sein. Eine weitere Schwierigkeit stellt die subjektive Empfindung einer jeder geschädigten Person in Bezug auf Niveau und Intensität des Schadens dar. Selbst der Geschädigte kann in dem Fall den immateriellen Schaden höher einschätzen als den real eingetretenen Schaden.

Zur Vermeidung solch denkbarer Fälle wenden die Gerichte trotzdem eine Pauschalierung des Niveaus der Schäden als letzte praktische Lösung an. Aus diesem Grund entsteht eine Diskrepanz zwischen dem Wert des eingetretenen Schadens und dem geleisteten Schadensersatz.

9. Taugliche ökonomische Mittel zur Förderung der Präventionsmaßnahmen im Seeschiffahrtbereich

In den letzten dreißig Jahren wurde zunehmend erkannt, dass die Seeumweltschäden von technischen Fehlern (SOLAS und MARPOL 73/78 Konventionen) und menschlichem Fehlverhalten (ISM Code, ISPS Code, STCW) herrühren. Zur vollständigen Lösung dieser Umweltprobleme oder zur Minimierung der Folgen der schädlichen Substanzeinleitungen in die Meere und Ozeane, verursacht durch Unfälle, wurden mehr leistungsorientierte/perfektionierte technische Mittel eingesetzt. Bis heute wurden verschiedene Lösungsansätze für die Seeumweltprobleme (Abgase, Ölabfälle, Schiffsabwässer und Schiffsmüll) gefunden und manche davon sind kurz vor ihrer Umsetzung. Allgemein bereitet die Realisierung der technischen Umweltlösungen für die Wissenschaft hinsichtlich der Umweltschonung nicht so viele Probleme wie die Unternehmensphilosophie der an der Schifffahrt Beteiligten. Ein Umdenken in der Philosophie der Reedereien und der anderen Akteure, die an der Umweltverschmutzung des Meeres aktiv oder passiv beteiligt sind, kann stattfinden, wenn die Kosten für die Implementierung und Aufrechterhaltung der Präventionsmaßnahmen durch verschiedene ökonomische Mittel gesenkt werden können. Diese ökonomischen Maßnahmen sollen in dem Maße die Entscheidung der Reederein beeinflussen, dass sie erforderliche Prozesse und Investitionen (die ständig mit höheren Kosten verbunden sind) in Gang setzen.

9.1 Direkte ökonomische Anreizwirkung

Um die Umsetzung von Präventionsmaßnahmen sicherzustellen, sollte zwischen einem Unternehmer, der Präventionsmaßnahmen auf seinem Schiff eingeführt hat, und einem Unternehmer, der keine Investitionen im Sinne der Seeumweltschonung auf seinem Schiff getätigt hat, unterschieden und entsprechend die Reederei, die ein umweltfreundliches Schiff betreibt, begünstigt werden. Das Prinzip der ökonomischen Begünstigung/Benachteiligung der Schiffe, die umweltverträglich/nicht umweltverträglich sind (wobei die Umweltverträglichkeit eines Schiffes von zwei Faktoren bestimmt wird: Mensch und Technik), findet sich bei der Berechnung der Hafengebühren⁶³¹.

Zur Förderung der Umweltverträglichkeit von Schiffen (hier kommen nicht nur das Schiff selbst in Betracht, sondern auch seine Besatzung und sein Management) wurde das Zertifizierungssystem vom Green Award 1994 entwickelt, das im Jahr 1995 in Kraft getreten ist.

Dieses System, das stetig an die Dynamik der neuen Entwicklungen angepasst wird, beinhaltet als entscheidendes Kriterium für die Verleihung des Green Awards die Erfüllung verschiedener Normen, u.a. internationale Qualitäts- und Umwelt-Standards wie ISM, ISO 9001:2000 und ISO 14001:2004. Das Green-Award-System ist für Öltanker oder Bulk Carrier gedacht, die über mehr als 20.000 tdw⁶³² verfügen. In diesem Zusammenhang können über 1500 Öltanker und 1500 Bulk Carrier weltweit im Green-Award-System zertifiziert werden. Leider wurden bis heute nur 196 Schiffe nach diesem Standard zertifiziert⁶³³. Der Nutzen dieses Systems besteht darin, dass ein Schiff, das den Standard des Green Awards einhält, die Begünstigungen der differenzierten Hafengebühren genießen kann, weil dieses Zertifikat bestätigt, dass es über einen sicheren und

⁶³¹ U.a. reduzieren die Häfen Hamburg, Wilhelmshaven, und Emden die Hafengebühren für Tanker mit getrennten Ballasttanks um 17 %, und für Doppelhülltanker um 25 %. Hafen Antwerp und Rotterdam reduzieren die Hafengebühren für Tanker mit getrennten Ballasttanks um 17 %. Der Suezkanal reduziert die Hafengebühren für Tanker mit getrennten Ballasttanks um 2% und für die Doppelhülltanker um 4 %.

⁶³² Tonns Deadweight - Maximal zulässige Ladefähigkeit eines Schiffes in Tonnen

umweltverträglichen Schiffsbetrieb verfügt. Dieses System beinhaltet neben dem Vorteil des angestrebten Ziels der Zertifizierung – mit dem Ziel der Erhöhung der Schiffssicherheit und seiner Umweltfreundlichkeit und dadurch eine Verbesserung des Standards des Schiffsbetriebs – auch einige Nachteile. Dies ist der Fall bei einem Supertanker - VLCC⁶³⁴ -, dessen Tragfähigkeit zwischen 200.000 tdw. und 320.000 tdw. liegt und der pro Anlauf in einen bestimmten Hafen nur von einem Teil der Hafengebührermäßigung profitieren kann im Vergleich zu einem kleineren Tanker, dessen Tragfähigkeit nur 20.000 tdw. beträgt. Dieser Umstand resultiert daraus, dass kleinere Schiffe öfter einen Hafen anlaufen, weil sie für kleinere Strecken eingesetzt werden, so dass die Anlauffrequenz in einen Hafen bei kleineren Schiffen höher (und dementsprechend vorteilhaft für sie, weil sie öfter von den differenzierten Hafengebühren profitieren können) und bei größeren Schiffen niedriger ist (und dadurch bewirkt dieses Green-Award- System bei solchen Schiffen einen Nachteil). Ein anderer Nachteil des Green-Award- Systems besteht in den geringeren Unterschieden bei den Zertifizierungsgebühren und jährlichen Beträgen. Deshalb können es sich die kleineren Schiffe nicht leisten (auf Grund der Höhe der Zertifizierungsgebühren), sich in Zukunft von der Green-Award- Stiftung zertifizieren zu lassen. Dieses Problem wirkt sich ebenso auf größere und kleinere Reedereien aus. Die Last der Zertifizierungskosten wird unterschiedlich - je nach Größe der Reederei - empfunden. Die großen Reedereien (mit einer größeren Zahl von Schiffen) werden begünstigt, weil die Prüfung des Managements nur einmalig vorgenommen wird. Das hat zur Folge, dass die Kosten für die Prüfung des Managements auf eine größere Zahl von Schiffen verteilt sind.

Aus diesen Gründen sollte eine Lösung gefunden werden, bei der die Green-Award-Zertifizierungskosten auch für kleinere Schiffe und Reedereien attraktiv werden.

⁶³³ Stand 04.05.2007, <http://www.greenaward.org/PDF%27s/GA%20Ships.pdf>

⁶³⁴ VLCC bedeutet Very Large Crude Carrier

9.2 Indirekte ökonomische Anreizwirkung

9.2.1 Indirekte Anreizwirkung durch unternehmerische Tätigkeiten

Die Schifffahrtsgesellschaften, die Interesse an einem sicheren Seetransport haben, die Versicherungsgesellschaften (durch begünstigende Prämien für umweltschonende Schiffe) sowie die verschiedenen Finanzierungsinstitute (Banken oder sogar staatliche Finanzhilfen) können auch als ökonomische Anreizinstrumente indirekt wirken, um die Präventionsmaßnahmen an Bord der schon existierenden oder der zukünftigen Schiffe der Reedereien attraktiv zu machen.

Ein Beispiel für eine Institution, die Interesse an dem sicheren Seetransport (hier für Seetransport von Rohöl und seine Derivate, Gas und andere Petrochemikalien) hat, ist das 1970 gegründete Oil Companies International Marine Forum – OCIMF, dessen Hauptziel Sicherheit an Bord des Schiffes ist. In dem Fall, dass der Sicherheitsstandard eines Schiffes unter dem des OCIMF-Standards liegt, läuft es Gefahr, nicht gechartert zu werden.

Zur Aktivität des OCIMF gehören Tankerinspektionen und Prüfungen, die in ein System eingebettet sind, das zur Ermittlung der Qualität von Schiffen dient.

Die Ergebnisse der Kontrollen – Ship Inspection Report Exchange Programm (SIRE) -, die Angaben über den Zustand der Schiffe beinhalten, sind nicht nur den OCIMF-Mitgliedern, sondern auch den Nicht-OCIMF-Mitgliedern zur Kenntnis zu geben⁶³⁵.

Die Existenz vom OCIMF-Standard und von OCIMF-Berichten könnte in diesem Zusammenhang eine Anreizwirkung für die Öltanker - Reedereien haben, sodass sie mehr Investitionen in die Schiffsicherheit tätigen, was eine Tendenz zum Betrieb von umweltfreundlichen Schiffen mit sich bringen kann.

Um den Willen der Chemiebranche, ihre Produkte unter sicheren Bedingungen auf dem Seewege zu transportieren und zu lagern, zu wecken,

⁶³⁵ Zu den Nicht-OCIMF-Mitgliedern können Regierungen, Verlader, Reedereien gehören. OCIMF; Tanker Safety and Pollution Prevention, The OCIMF View on the Issues, London 1993, S. 4

wurde im Jahr 1994 das Chemical Distribution Institute (CDI) gegründet, das mit verschiedenen Chemiefirmen zusammenarbeitet⁶³⁶. Die Arbeitsmethode der CDI besteht in einer Prüfung der Schiffe, die chemische Stoffe transportieren, durch akkreditierte Inspektoren. Sie erfassen in ihren Inspektionsberichten (die in einer Datenbank zusammengefasst werden) Daten über den Zustand des Schiffes hinsichtlich der Sicherheit (Safety und Security) und der Transportleistung.

Das CDI macht keine Empfehlungen zu Schiffen, sondern es wird dem Unternehmer die Freiheit gelassen, zu entscheiden, ob er ein Schiff mit CDI-Standard chartern will oder nicht. Wenn die Charterung eines Schiffes abgelehnt wird, werden der Schiffsreederei die Resultate der Prüfung bekannt gegeben. Durch diese Auskünfte kann die Reederei die Schiffssicherheitsmängel beseitigen und entsprechend wird es der Reederei ermöglicht, den Standard des Schiffes zu erhöhen⁶³⁷.

⁶³⁶ Die Firmen, die mit CDI zusammenarbeiten, sind: Agility Chemical, Chevron, Perstorp Oxo AB, DOW, Lyondell, BP, Hydro Polymers, DSM, Shell, Du Pont, Arkema, ConocoPhillips, Exxon/Mobil, Centrotech, Ecofuel SpA, Polimeri Europa S.r.l., Celanese, RAG Beteiligungs AG, Kemira Agro, Koch Industries Inc, Sabic, Statoil, Methanex, Orica (Australia), Akzo Nobel Chemicals, Solvay S.A., BASF, Rohm and Haas, Cognis Oleochemicals GmbH, Norfalco, Aughinish, BIC UK, INEOS Phenol, Huntsmann Holland BV, Sunoco, INVISTA, Total Petrochemicals, QVC, NOVA Chemicals, Flint Hills Resources, LP, Petrobras, Shin-Etsu PVC b.v., Copesul CPDS, Erg Petroli, Kuwait Petroleum, Holborn Europa, Borealis, YARA Switzerland Ltd, Ciba Spezialitätenchemie AG, PMI Comercio Int'l, Cargil International, Mitsui & Co., Grande Paroisse, Braskem SA, Infineum, Idemitsu, Chemtura, Petromont Inc., ED & F Alcohols, Preem Petroleum AB, NESTE OIL, Rhodia, Qenos Pty Ltd, Gulf Petrochemical Ind. Co., Marubeni Corporation, AFROX, EQUATE.

⁶³⁷ Haralambides, H.E., Introduction: A Synthesis, in: Haralambides, H.E.(Hrsg.), Quality Shipping, MarketMechanisms for Safer Shipping and Cleaner Oceans, Rotterdam 1998, S. XXIX

9.2.2 Indirekte Anreizwirkung durch Versicherungsgesellschaften

Je nach Art, Baujahr, Sicherheitsstandard und Zustand des Schiffes werden die Prämien, die die Reederei für die Versicherung zu zahlen hat, berechnet. Diese Prämien können reduziert werden, soweit bestimmte Voraussetzungen hinsichtlich des Schiffes erfüllt werden. Z.B. soll ein altes Schiff einen äquivalenten Sicherheitsstandard zu einem jungen Schiff aufweisen. Das bedeutet, dass ein altes Schiff die Einführung von bestimmten Maßnahmen der aktuellen Technik, Umbauarbeiten, oder Inspektionen nachweisen können muss, um von einem Versicherungsnachlass profitieren zu können.

Einen anderen Ansatz in Richtung auf die Erhöhung der Schiffssicherheit stellt die Prämie für Ladungsversicherung dar. Die Prämien für Ladungsversicherung sind vom Eigentümer der Ladung zu bezahlen. Das kann zur Folge haben, dass in dem Fall, dass er für den Seetransport seiner Ladung ein altes Schiff einsetzt, das nicht mehr dem modernen Sicherheitsstandard entspricht, oder nicht in gutem Standard gehalten wurde, mit höheren Versicherungskosten rechnen muss. Um trotzdem seine gesamten Transportkosten zu reduzieren, kann der Ladungseigner vom Schiffseigentümer verlangen, dass die Frachtkosten reduziert werden. Das kann als Anreiz für den Schiffseigner dienen – der Schiffseigner wird Modernisierungsmaßnahmen an Bord des Schiffes einführen oder nur qualitativ bessere Schiffe einsetzen, die den internationalen Schiffssicherheitsnormen und Standards konform sind, um eine solche Situation zu vermeiden.

Ein anderer Anreiz zur Implementierung von Schiffssicherheitsprozessen kann von der Seekasko-Versicherung geschaffen werden. Die Prämien für die Schiffe werden von den Versicherungsgesellschaften nach von ihnen selbst entwickelten Kriterien berechnet. Eines der wichtigsten Elemente, die zur Kalkulation von Prämien für Seekasko-Versicherungen beitragen, ist die Frequenz der Schäden bei der Reederei. Daneben kommen auch andere Faktoren in Betracht wie z.B.: Besitzverhältnisse, Management der Reederei, Mannschaft (hinsichtlich Training, Qualität, Zahl). Nicht zuletzt bestimmt auch hier das Alter des Schiffes sowie sein Zustand, wie auch der Marktpreis des Schiffes die Höhe der Prämie. Die Versicherungsgesellschaften haben ein

höheres Interesse, Seekasko-Versicherungen für wenig riskante Schiffe abzuschließen, weshalb sie – entgegen ihrer tatsächlichen Praxis - in erster Linie neue oder gut gewartete Schiffe begünstigen sollten. Eine Unvollkommenheit der Anreizwirkung zur Einführung der Schadenspräventionsmaßnahmen der Seekasko-Versicherung besteht darin, dass die Schiffe, deren Standard gut erhalten ist, einen höheren Marktpreis im Vergleich zu einem nicht in gutem Zustand erhaltenen Schiff aufweisen und demzufolge die Reedereien eine höhere Versicherungsprämie zahlen müssen. Das kann die Attraktivität von Schiffen hoher Qualität für die Reederei mindern. Im Prinzip hat die Seekasko-Versicherung eine minimale Wirkung auf die Begünstigung von Schiffen, die eine seumweltfreundliche Aktivität betreiben, weil durch sie nur die Schäden an Schiff und Schiffsmaschine ersetzt werden. Die Schäden gegenüber Dritten sind nicht durch die Seekasko-Versicherung gedeckt, sondern durch die P&I Haftpflichtversicherung.

9.2.3 Anreizwirkung durch Kreditinstitute und staatliche Hilfe

Ein Beitrag zur Verhinderung von Meeresumweltschäden kann mit Hilfe der Finanzierungsinstrumente auch geleistet werden.

Eine Bank und/oder ein anderes Geldinstitut kann einen Unternehmer mit einem Kredit unterstützen, wenn sein eigenes Kapital für den Bau oder die Ausrüstung eines Schiffes nicht ausreichend ist. Kann dieser Kredit die Reederei zur Implementierung der neuesten Maßnahmen hinsichtlich Sicherheit und Seesumweltschutz bewegen? Zweifellos könnten sich selektive Finanzierungsbedingungen (z.B. Ausschluss von Krediten für Einhüllentanker, für Schiffe, die älter sind als 20 Jahre, oder die unter dem Standard betrieben werden) positiv auf den Seeschiffmarkt auswirken, indem eine Verbesserung des Sicherheitsniveaus und der Umweltverträglichkeit von Schiffen erreicht wird.

Auf der einen Seite liegt es im Interesse des Kreditinstituts, ein Schiff zu finanzieren, das sicher und umweltverträglich auf dem Meereswege Ladungen befördert, weil dies für das Kreditinstitut wenig Risiko bedeutet. Vorteilhaft für die Einführung der Sicherheits- und

Umweltstandardtechnologien kann als Anreizfaktor der Wiederverkaufswert des Schiffes wirken. In diesem Fall ist der Wiederverkaufswert umso höher, je höher der Standard des Schiffes zum Zeitpunkt des Wiederverkaufs den geltenden nationalen und internationalen Normen entspricht, weil dadurch der potentielle Käufer mehr von den reduzierten Hafengebühren profitieren kann.

Andererseits kann als Nachteil angesehen werden, dass ein Finanzierungsinstitut durch einen solchen Finanzierungskriterienkatalog einen Teil seiner Kundschaft verlieren kann.

Nicht außer Betracht lassen sollte man die Möglichkeit, dass auch ein staatliches Zuschusssystem (auf nationaler, europäischer oder internationaler Ebene) einen Anreiz zur Einführung und Nutzung eines sicheren und umweltfreundlichen Schiffes bieten könnte.

Durch ein nationales/regionales/internationales, prozentual gesteuertes Rückerstattungssystem der Ausgaben, die von der Reederei während des Aufbaus oder der technischen Aufrüstung eines Schiffes zur Erhöhung des Sicherheits- und Umweltschonungsstandards gemacht wurden, kann die Entstehung einer neuen Generation von Schiffen bewirkt werden, die von den aktuellen Normen und Märkten gefordert werden.

Literaturverzeichnis:

- Abraham, Hans Jürgen:* Die Haftung des Reeders, vornehmlich auch im Vergleich mit der Regelung für andere Verkehrsmittel, Schriften des Deutschen Verein für Internationale Seerecht, Reihe A, Heft 5, Hamburg 1958.
- Adams, Michael:* Ökonomische Analyse der Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, Heidelberg 1985.
- Aristoteles:* Nikomachische Ethik, Übersetzt und kommentiert von Franz Dirlmaier, in: Aristoteles Werke in deutsche Übersetzung, Hrsg. von H. Flashar, Bd. 6, Berlin 1979.
- Barns, John:* Security or freedom, in: Safety at Sea International, No. 10/2002.
- Batsch, Karl Ludwig:* Aufwendungsersatzanspruch und Schadensersatzpflicht des Geschäftsführer im Fall berechtigter und unberechtigter Geschäftsführung ohne Auftrag, AcP 171, S. 218 -233.
- Baxter, R. R.:* International Law in "Her Infinite Variety", in: International and Comparative Law Quarterly (ICLQ), Vol. 29/1980, S. 549-566.
- Bekiashev, Kamil A./
Serebrickov, Vitali V.:* International Maritime Organisation: Essays on Structure and Activities; Den Haag/Boston/London 1981.
- Bellew, Jim:* Security at forefront, in: Safety at Sea International, Heft 12/2003, S. 23.
- Beyerlin, Ulrich /
Marauhn, Thilo:* Rechtssetzung und Rechtsdurchsetzung im Umweltvölkerrecht nach Rio-Konferenz 1992, Berichte / Umweltbundesamt, Berlin 1997.
- Beyerlin, Ulrich:* Umweltvölkerrecht, München 2000.
- Bierzanek, Remigius:* Some Remarks on "soft" international law, in: Polish Yearbook of International Law 17/1988, S. 39ff.
- Bleckmann, Albert:* Völkerrecht, 1. Auflage, Baden-Baden 2001.
- Bleckmann, Albert:* Allgemeine Staats – und Völkerrechtslehre. Von Kompetenz- zum Kooperationsvölkerrechts, Köln 1995.
- Böhme, H.:* Weltseeverkehr, in: Die Weltwirtschaft (2) 1972; S. 196-230.

- Böhme, H.:* Restraints on Competition in World Shipping. Thames Essays No. 15 London 1978.
- Böhmert, V.:* Meeresfreiheit und Schelfproklamation – Jahrbuch für Internationales Recht/1954, S. 9.
- Bornheim, Gaby:* Haftung für grenzüberschreitende Umweltbeeinträchtigungen im Völkerrecht und im internationalen Privatrecht, Europäische Hochschulschriften, Reihe 2: Rechtswissenschaft, Vol. 1803 Frankfurt/M., Berlin, Bern, New York, Paris, Wien 1995.
- Bothe, Michael:* Legal and non legal norms – A Meaningful Distinction in International Relations?, in: Netherlands Journal of International Law, Vol.11, 1980, S. 65-95
- Boyle, Alan E.:* Some Reflection of the Relationship of Treaties and Soft Law, in: International and Comparative Law Quarterly Vol.48, Nr. 4, 1999, S. 901-915.
- Brans, Edward H. P.:* Liability and Compensation for Natural Resource Damage Under the International Oil Pollution Conventions, in Review of European Community and International Environmental Law 1996, Vol.5(4), S. 297-304.
- Brewer James:* North England tells owners to prepare for ISPS perils, in: Lloyd's List / 13.02.2004, S. 1 ff.
- Brown, E. D.:* The International Law of the Sea, Vol. I, Introductory Manual, Dartmouth 1994.
- Brownline, Jan:* Principles of Public International Law, 5. Auflage, Oxford 1998.
- Bullinger, Martin:* Haftungsprobleme der Umweltschutz aus der Sicht des Verwahrungsrecht, in: Versicherungsrecht 1972, S.599-630.
- Carreau, Dominique:* Droit international, Paris 1986.
- Castaneda, J.:* Diskussionsbeitrag, La protection de l'environnement et le droit international, in: Academié de Droit international de la Haye, Colloque de la Haye 14.08.1974-16.08.1974, S.535ff.
- Churchill, Robin:* „Das Meer“, Freiburg 1977.
- Churchill, R. R./
Lowe, A. V.:* The Law of the Sea, 3 Auflage, Manchester 1999.

- Coenen, Hanns Wolf:* Das Küstenmeer im Frieden, in: Frankfurter Abhandlungen zum modernen Völkerrecht, Heft 38, Leipzig 1933.
- Dahm, Georg/
Delbrück, Jost/
Wolfrum, Rudiger:* Völkerrecht, Band I, 2. Auflage, Berlin/New York 1989.
- Deutsch, Erwin:* Haftungsrecht, Erster Band: Allgemeine Lehre, Köln 1976.
- Dupuy, Pierre-Marie:* Soft Law and the International Law of the Environment, in: Michigan Journal of International Law, 12/1991, S 420-435.
- Dupuy, René-Jean:* Droit declaratoire et droit programmatore: de la coutume savage à la soft law, in: Société française pour le droit international, Colloque de Toulouse / organisé par Société Française pour le Droit International 1974, Paris 1975.
- Enders, Rainald:* Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für Altlasten und Abfälle, Berlin 1999.
- Enge, Hans Joachim:* Ölverschmutzung der Meere und Versicherung, in: Versicherungsrecht 1981, S. 207 -211.
- Epiney, Astrid:* Umweltrecht in der Europäischen Union, Primärrechtliche Grundlagen - Gemeinschaftliches Sekundärrecht, Köln 1997.
- Epiney, Astrid/
Scheyli, Martin:* Strukturprinzipien des Völkerrechts, 1. Auflage, Baden Baden 1998.
- Esser, Josef:* Grundlage und Entwicklung der Gefährdungshaftung: Beiträge zur Reform des Haftpflichtrechts und zur seiner Wiedereinordnung in die Gedanken des allgemeinen Privatrechts, München/Berlin 1941.
- Esser, Josef/
Weyers, Hans-Leo:* Schuldrecht. Ein Lehrbuch begründet von Josef Esser, Band II Besondere Teil, 7. Auflage, Heidelberg 1991.
- Eucken, Walter:* Die Wettbewerbsordnung und ihre Verwirklichung, ORDO - Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft, Band II, Düsseldorf/München 1949, S. 1-99.

- Feldhaus, Heinrich:* Zur Entwicklung der Haftung beim Seetransport gefährlicher Güter, Karlsruhe 1985.
- Frenz, Walter:* Europäisches Umweltrecht, München 1997.
- Friedmann, Wolfgang:* The Changing Structure of International Law, 1964.
- Fritsch, M./
Wein, T./
Ewers, H. J.:* Marktversagen und Wirtschaftspolitik: Mikroökonomische Grundlagen staatlichen Handelns, 4. Auflage, München 2001.
- Gassner, Erich:* Der Ersatz des ökologischen Schadens nach dem geltenden Recht, in: Umwelt- und Technikrecht 1987, S. 370-374.
- Ganten, Reinhard H.:* Die Regulierungspraxis des internationalen Ölschadensfonds, Versicherungsrecht 1989, S.329-334.
- Gehring, Thomas/
Jachtenfuchs, Markus:* Haftung und Umwelt, Interessenkonflikte im internationalen Weltraum-, Atom- und Seerecht, Frankfurt am Main 1988.
- Geimer, Reinhold/
Schütze, Rolf A.:* Europäisches Zivilverfahrensrecht, Kommentar zum EuGVÜ und zum Lugano-Übereinkommen, München 1997.
- Gerlach, Johan W.:* Privatrecht und Umweltschutz im System des Umweltrechts, Berlin 1989.
- Göransson, Magnus:* The HNS Convention, in: Uniform Law Review, 1997, S.249ff.
- Grey, Michael:* Zero tolerance and no delay, in: Lloyd's List, 25.11.2003, S. 14.
- Grey, Michael:* Compliance deadline looms ever closer for liner trade, in: Lloyd's List, 29.03.2004.

- Grool, Rob:* Ships and cargoes: terrorist tools? in: Seaways-The International Journal of the Nautical Institute, Heft 2/2005, S. 9 ff.
- Gründling, Lothar:* Ölungfälle bei der Ausbeutung des Festlandssockels, in: Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht Bd. 37, 1977, S. 530-571.
- Günther, E.:* Ökologieorientiertes Controlling: Konzeption eines Systems zur ökologieorientierten Steuerung und empirische Validierung, München 1994.
- Hailbronner, Kay:* Völkerrechtliche und staatsrechtliche Überlegungen zu Verhaltenskodizes für transnationale Unternehmen, in: Ingo von Münch (Hrsg.), Staatsrecht – Völkerrecht – Europarecht. Festschrift für Hans-Jürgen Schlochauer zum 75. Geburtstag Berlin & New York, 1981, S. 329-362.
- Hannak, Karl:* Die Verteilung der Schäden aus gefährlicher Kraft. Grundsätze einer Schadensordnung für die Gefahren der modernen Technik, Tübingen 1960.
- Haralambides, H. E.:* Introduction: A synthesis. Proceedings Quality Shipping market Mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam / Holland, 1998, S. XVII-XXXVIII
- Hausmann, Rainer:* Die Revision des Brüsseler Übereinkommen 1968, in: European Legal Forum 2000 / 01, S. 40 ff.
- Heck, H.:* Unterentwickelte Seehäfen als Engpässe der Weltwirtschaft; Die Weltwirtschaft (1) 1953; S. 118-124.
- Henry, Cleopatra Elmira:* The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organisation, New York 1985.

- Herber, Rolf:* Das internationale Übereinkommen für die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See, in: *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 1970, S.230ff.
- Herber, Rolf:* Internationales Fond zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden – zum Inkrafttreten des Übereinkommens von 18. Dezember 1971, in: *Hansa, Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen* 1978, S. 2047 ff.
- Herdegen, Mattias:* *Völkerrecht*, 2. Auflage, München 2002.
- Heusel, Wolfgang:* „Weiches“ Völkerrecht - eine vergleichende Untersuchung typischer Erscheinungsformen, Nomos Verlag, Baden-Baden 1991.
- Hillgenberg, Hartmut:* Soft law im Völkerrecht, in: *Zeitschrift für europarechtliche Studien*, 1998, S. 81-102.
- Holst, H.:* Eine gemeinsame EG Politik für sichere Meere, in: *Schiff & Hafen/Seewirtschaft*, Nr. 6/1993, S. 8 ff.
- Hüfner, Klaus:* *Die Vereinten Nationen und ihre Sonderorganisationen*, Bonn 1992.
- Hutter, Reinhard/
Neubecker, Karl Adolf:* Mehr Sicherheit gegen Terrorismus, in: *Homeland Security – Das Medium für innere Sicherheit und Bevölkerungsschutz*, Nr. 1/2003, S. 33 ff.
- Ipsen, Knut:* *Völkerrecht*, 4. Auflage, München 1999.
- Irminger, Peter:* Mögliche Auswirkungen des ISPS–Code auf haftungsrechtliche und versicherungstechnische Aspekte im Seehandelsrecht, in: *Veröffentlichungen der Mitglieder des German Maritime Arbitration Association*, Bremen, Februar 2003, verfügbar unter: <http://www.gmaa.de/gmitvoir.htm>.

- Jacobson, Mans:* Entwicklung des Schadenbegriffs im Recht der Haftung für Ölverschmutzungsschäden, in: Deutscher Verein für Internationales Seerecht / Reihe A: Berichte und Vorträge, Hamburg 1990, S. 13.
- Jacobson, Mans/
Trotz, Norbert:* The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention, in: *Jurnal of Maritime and Commerce* 1986, Vol. 17, S. 467 ff.
- Jenisch, U.:* Nuclear Tests and the Freedom of the Seas, *Jahrbuch für Internationales Recht*, Bd.17, 1974, S. 177-194.
- Johnson, D.H.N.:* IMCO: The First Four Jears (1959-1962), in: *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 12, 1963, S. 31-55.
- Kane, Solomon/
Passicousset, Laurent:* La piraterie, symptôme d'une Asie fragilisée, in: *Le Monde diplomatique*, Juni 2000, S. 6.
- Käster, Klaus:* Security – Herausforderung auch für die Schifffahrt – und zusätzliche Kosten, in: *Deutsche Seeschifffahrt* Nr. 1/2003, S.1.
- Kilian, Michael:* Umweltschutz durch Internationale Organisation: Die Antwort des Völkerrechts auf die Krise der Umwelt, Duncker & Humblot, Berlin 1987.
- Kimminich, Otto/
Hobe, Stephan:* Einführung in das Völkerrecht, 7. Auflage, Tübingen/Basel 2000, S. 193 ff.
- Klabbers, Jan:* Informal Agreements in International Law: Towards a Theoretical Framework, in: *The Finish Yearbook of International law* 5/1994, S. 267 ff.
- Klabbers, Jan:* The Concept of Treaty in International Law, Den Haag 1996.

- Koenig, Christian / Haratsch, Andreas:* Europarecht, 2. Auflage, 1998, Rn. 34 ff.
- Kötz, Hein:* Deliktsrecht, 7. Auflage, Neuwied 1996, Rn. 136.
- Koziol, Helmut:* Möglichkeiten und Grenzen des Umwelthaftungsrechts. Erlaubte Risiken und Gefährdungshaftung, in: Prävention im Umweltrecht, Heidelberg 1988, S.145.
- Kröger, Bernd:* Enger Zeitrahmen für die Schifffahrt, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 11/25.01.2003, S. 3.
- Kropholler, Jan:* Internationales Privatrecht, 3. Auflage, Tübingen 1997, S. 505-506.
- Kunig, Phillip:* Grenzüberschreitender Umweltschutz, in: Thieme Werner (Hrsg.), Umweltschutz im Recht, 1988, S. 213.
- Lachs, Manfred:* Some Reflections on Substance and Form in International Law, in: FS Philipp Jessup, New York-London, 1972, S. 99 ff.
- Ladeur, Karl-Heinz:* Schadensersatzansprüche des Bundes für die durch Sandoz Unfall entstandene ökologische Schaden?, in: Neue Juristische Wochenschrift, 1987, S. 1236.
- Lagoni, Rainer:* Der Hamburger Hafen, die internationale Handelsschifffahrt und das Völkerrecht, in: Archiv des Völkerrecht 26, 1988, S. 340.
- Lagoni, Reiner:* Umweltvölkerrecht, in: Umweltschutz im Recht, Thieme Werner (Hrsg.), Berlin 1988, S. 233 ff.
- Lampe, Wilhelm H.:* The „New“ International Maritime Organisation and Ist Place, in Development of International Law; Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 14, S. 305 ff.

- Lang, Winfred:* How to manage sustainable development? In: Ginthr, Konrad/Denters, Erik/de Waart, Paul J. i. M (eds.): Sustainable Development and Good Governance, Dordrecht/Boston/London 1995, S. 95 ff.
- Larenz, Karl:* Die Prinzipien der Schadenszurechnung, JuS 1965, S.373-374.
- Larenz, Karl:* Lehrbuch des Schuldrechts, Erster Band, Allgemeiner Teil, 14. Auflage München 1987.
- Larenz, Karl:* Präventionsprinzip und Ausgleichprinzip im Schadensersatzrecht, NJW 1959, S. 865.
- Larenz, Karl:* Die Schadenshaftung nach dem Wasserhaushaltsgesetz im System der zivilrechtlichen Haftungsgründe, in: Versicherungsrecht 1963, S. 593-605.
- Lauterpacht, E.:* Gentlemen's agreements, in: Festschrift für F. A. Mann zum 70. Geburtstag, München 1977, S. 396.
- von Liszt, Franz:* Die Deliktobligationen im System des Bürgerlichen Rechts – Kritische und dogmatische Rahmenbedingungen, Berlin 1898.
- Maffei, Maria Clara:* The Compensation for Ecological Damage in the "Patmos" Case, in: Francesco Fracioni/Tullio Scovazzi (Hrsg), International Responsibility for Environmental Harm, London 1991, S. 381 ff.
- MacGonigle, R. Michael/
Zacher, Mark W.:* Pollution, Politics and International Law: Tankers at Sea, Berkeley: Univ.of California Press 1979, S 47 f.
- Malanczuk, Peter:* Akehurt's Modern Introduction to International Law, 7. Auflage, London, New York 1997.
- Manin, Philippe:* L'incertitude de la règle internationale, in: Mélanges offerts au Professeur Robert Eduard Charlier, Paris 1981,

- S. 233 ff.
- Mann, Howard:* Commentary on the Paper by Philippe Sands; In: Lang, Winfried (ed.): Sustainable Development in International Law, London/Dordrecht/Boston 1995, S. 71 f.
- Meade, Richard:* ISPS compliance crisis imminent, in: Fairplay International Shipping Weekly, 25.03.2004, S. 19 ff.
- Mensah, Thomas A./
Zimmerli, Cristoph H.:* L'activité réglementaire de l'OMCI, in: Société française pour le droit international, Colloque de Toulouse, Paris 1975, S. 31 ff.
- Neuhold, Hanspeter/
Humer, Waldemar/
Schreuer, Cristoph:* Österreichisches Handbuch des Völkerrecht, 2. Auflage, Band I: Textteil, Wien 1991, Rn 536.
- Nguyen Quoc, Dinh/
Daillier, Patrik/
Pellet, Allain:* Droit international public, 6. édition, Rn 250 ff.
- Oppenheim, L/
Lauterpacht, Hersch:* International Law – A Treatise, Vol. I Peace, 8.Auflage London, 1955, S. 53 ff.
- Osler, David:* Where is the evidence for terrorist crews?, in: Lloyd's List, 21.10.2002, S. 5.
- Osler, David:* Piraterie und Terror: Das Problem wird nicht ernst genug genommen, in: Schiff & Hafen, 8/2003, S. 27.
- Osler, David:* The 2.6 percenters, in: Fairplay International Shipping Weekly, 25.03.2004, S. 1 ff.
- Osler, David:* Class societies warn of looming ISPS backlog, in: Lloyd's List, 03.05.2004, S. 1.

- Palmer, Geoffrey:* New Ways to Make International Environmental Law, in: American Journal of International Law Vol. 86, 1992, S. 259-283.
- Payer, Hans G.:* Link between Safe and Secure Shippings, in: HANSA-Schiffahrt-Schiffbau-Häfen, Heft Nr. 3, 140/2003.
- Pellet, Allain:* Le „bon droit“ et l’ivraie – plaidoyer pour l’ivraie, in: Le droit des peuples à disposer d’eux-mêmes, Mélanges offerts à Charles Chaumont, Paris 1984, S. 488.
- Pellet, Allain:* The normative dilemma: Will and consent in international Law-Making, in The Australian Yearbook of international law (AYIL) 12, 1989.
- Rao, Ramadas:* The forgotten scourge, in: Fairplay International Shipping Weekly, 22.01.2004, S. 16 ff.
- Rehbinder, Eckhard:* Fortentwicklung des Umwelthaftungsrecht in der Bundesrepublik Deutschland, in: Natur und Recht 1989 Bd. 11, S. 149-193.
- Reisman, Michael W.:* The Concept and functions of soft law in international politics, in: Essays in honour of Taslim Olawale Elias, Vol. I, Dordrecht/Boston/London, 1992.
- Reuter, Paul:* The operational and normative aspects of treaties, in: International Law Reports, Vol. 20, 1985, S. 123 ff.
- Reuter, Paul:* Le traité international, acte et norme, in: Archives de Philosophie du Droit 32, 1987, S. 111 ff.
- Riedel, Eibe:* Standard and Sources. Farewell to the Exclusivity of the Sources Triad in International Law? , in: European Journal of International Law 2, Nr. 2, 1991, S. 58-84.

- Riedel, Eibe:* Damages, in: Encyclopedia of Public International Law (EPIL) I/1992, S. 929 ff.
- Rinck, Gerd:* Gefährdungshaftung, Göttingen 1958.
- Rodière, R.:* Droit maritime, 3. Auflage, 1967.
- Rosengarten, Joachim:* Der Präventionsgedanke im Zivilrecht; in: NJW 1996, S. 1935 ff.
- Rosengarten, Ulrich:* Der Begriff der völkerrechtlichen Verträge in Sinne der Art. 59, Abs. 2, Satz 1, 1. Alt. GG im Lichte moderner Entwicklungen des Völkerrechts, Köln 1994.
- Rotter, Manfred:* Die Abgrenzung zwischen Völkerrechtlichem Vertrag und zwischenstaatlichen Abmachung, in: Internationale Festschrift für Alfred Verdross, München/Salzburg 1971, S. 421f.
- Rudolf, Walter:* Haftung für rechtmäßiges Handeln in Völkerrecht, in: Festschrift für Otto Mühl zum 70 Geburtstag 10.10.1981; Damrau, J./Kraft, A./Fürst, W. (Hrsg) 1981. S. 535-552
- Sagen, Arne:* ISPS could still cause slip ups, in: Lloyd's List, 21.08.2003, S. 5.
- Schachter, Oscar:* The Evolving International Law of Development, in: Columbia Journal of Transnational Law Vol.:15, 1976, S. 1 ff.
- Schachter, Oscar:* International Law in Theory and Practice- General Course in Public International Law, Recueil des cours, Vol. 178 (1982), S. 21 ff.
- Schack, Heimo:* Internationales Zivilverfahrensrecht, 2. Auflage, München 1997.

- Schäfer, Hans-Berndt/
Ott, Claus:* Lehrbuch der ökonomischen Analyse des Zivilrechts, Berlin 1986, 3. Auflage 2000.
- Schaps/Abraham:* Das deutsche Seerecht: Kommentar und Materialsammlung, 4 Auflage 1978, Berlin: de Gruyter 1959-1967
- Schimikowski, Peter:* Umwelthaftungsrecht und Umwelthaftpflichtversicherung, 5. Auflage, Karlsruhe 1998.
- Schlosser, Peter:* Vertragsautonome Auslegung, nationales Recht, Rechtsvergleichung und EuGVÜ, in: Johannes Baltzer, Gottfried Baumgärtel, Egbert Peters, Helmut Pieper Hrsg. - Gedächtnisschrift für Rudolf Bruns, München 1980, S. 45-64.
- Schlosser, Peter:* Europäisches Gerichts- und Vollstreckungsübereinkommen mit Luganer Übereinkommen und Haager Übereinkommen über Zustellung und Beweisaufnahme, Kommentar, München 1996, 2. Auflage 2002.
- Seidl-Hohenfeldern, I.:* Völkerrecht, 5. Auflage, Köln/Berlin/Bonn/München 1980.
- Simmonds, Kenneth R.:* The International Maritime Organisation, Simmonds&Hill, London 1994.
- Sinclair, Jan:* „The concept of treaty in international Law“, Rezension von Jan Klabbers in: American Journal of International Law 91, 1997, S. 749ff.
- Skubiszewski, Krzysztof:* International Legislation, in: Encyclopedia of Public International Law (EPIL), Instalment 5, Amsterdam/New York/Oxford 1983, S. 99 f.
- Sorensen, Max:* Manual of Public International Law, London 1968.

- Steiger, Heinhard/
Demel, Bruno:* Schutz der Küsten vor Verschmutzung vom Meer, in: Deutsches Verwaltungsblatt 1979, S. 205 - 221.
- Stehr, Michael:* Piraterie und maritimer Terror im asiatisch-pazifischen Raum, in: Schiff & Hafen, Nr. 3/2004, S. 13 ff.
- Sztucki, Jerzy:* Reflections on international "soft law", in Lars Ramberg, Ove Bring and Saaid Mahmoudi (Hrsg.), Festschrift till Lars Hjerner, Stockholm; 1990, S. 549-575.
- Tammes, A. J. P.:* Soft law, in: Essay`s on international law in honour of Judge Erades, TMC Asser Instituut, Den Haag 1983, S. 187-195.
- Taupitz, Jochen:* Ökonomische Analyse und Haftungsrecht – Eine Zwischenbilanz - , AcP 196, 1996, S. 114-167.
- Unser, Günther:* Die UNO-Aufgaben und Strukturen der Vereinten Nationen, 6. Auflage, 1996.
- Verdross, Alfred/
Simma, Bruno:* Universelles Völkerrecht: Theorie und Praxis, Berlin, 1976.
- Verdross, Alfred/
Simma, Bruno:* Universelles Völkerrecht: Theorie und Praxis, 3. Auflage, Berlin 1984.
- Vitzthum, Wolfgang Graf:* Völkerrecht, 2. Auflage neubearb. und erw. Auflage, Berlin / New York 2001.
- Vogt, U.:* Maßnahmen zur Sicherstellung eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verschmutzungsverhütung, in: Schiff & Hafen / Seewirtschaft Nr. 2 /1991, S. 66 ff.
- Wagner, Gerhard:* Die Aufgaben des Haftungsrechts – Eine Untersuchung am Beispiel der Umwelthaftungsrechts – Reform, JZ

- 1991, S. 175f.
- Wandt, Manfred:* Deliktstatut und internationales Umwelthaftungsrecht, in Schweizerische Zeitschrift für internationales und europäisches Recht, 1997, S. 147.
- Weyers, Hans Leo:* Unfallschäden. Praxis und Ziele von Haftpflicht und Vorsorgesystemen, Frankfurt 1971.
- Widdows, Kelvin:* What is an agreement in international law, in The British Yearbook of International Law 50/1979, S. 144 f.
- Wolf, Klaus D.:* Die Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen. Beiträge zur Reform der internationalen Ordnung und Entwicklungstendenzen im Nord-Süd-Verhältnis. Baden-Baden 1981.