

SCHRIFTEN DES  
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT  
*REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE*

---

HEFT 41

DR. REINHARD H. GANTEN

**Entschädigung  
für Ölverschmutzungschäden  
aus Tankerunfällen**

**ENTSCHÄDIGUNG FÜR ÖLVERSCHMUTZUNGSSCHÄDEN  
AUS TANKERUNFÄLLEN**

**Vortrag**

**von**

**Dr. Reinhard H. Ganten**

**gehalten vor dem**

**Deutschen Verein für Internationales Seerecht**

**am 28. Januar 1980**

---

ENTSCHÄDIGUNG FÜR ÖLVERSCHMUTZUNGSSCHÄDEN  
AUS TANKERUNFÄLLEN 1)

I. DIE HAFTUNGSREGELUNGEN

Das Bestehen einer besonderen internationalen Haftungsordnung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen erscheint uns heute selbstverständlich. Dabei ist es erst 13 Jahre her, daß eine Notwendigkeit für ein solches neues Rechtsinstitut erkannt wurde und sich internationale Gremien mit der Ausarbeitung von Vorschriften einer zivilrechtlichen Haftungsordnung für Ölverschmutzungsschäden zu beschäftigen begannen. Seien wir uns auch dessen bewußt, daß heute noch immer kein international vereinheitlichtes Recht für die Schadensersatzleistung für von Bohrplattformen ausgehende Verschmutzungen in Kraft ist.

Rufen wir uns in Erinnerung zurück:

Nach dem "Torrey Canyon"-Unfall im Jahre 1967 wurden eifrigste Aktivitäten im Hinblick auf die Verhinderung und die Beseitigung der Folgen von Tankerunfällen eingeleitet. Ergebnis dieser Aktivitäten auf privatrechtlichem Gebiet sind zwei internationale Übereinkommen und zwei Vereinbarungen der Industrie. Die Übereinkommen auf der einen Seite und die Industrievereinbarungen auf der anderen Seite sehen jeweils eine Gefährdungshaftung des Reeders für Ölverschmutzungsschäden bis zu einer bestimmten Höchstsumme und eine zusätzliche Entschädigung durch einen von der Ölwirtschaft gespeisten Fonds vor.

Die Reederhaftung ist geregelt in dem

- Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen, CLC)

und dem

- Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability For Oil Pollution (TOVALOP).

Die zusätzliche von der Mineralölwirtschaft finanzierte Entschädigung richtet sich nach dem

- Übereinkommen von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden (Fondsübereinkommen)

und dem

- Contract Regarding An Interim Supplement To Tanker Liability For Oil Pollution (CRISTAL).

Das Verhältnis dieser vier Instrumente kann am besten durch die folgende Darstellung veranschaulicht werden:

	Reederhaftung	Zusatzentschädigung durch Beiträge der Ölindustrie
zwischenstaatl. Übereinkommen	Haftungsübereinkommen	Fondsübereinkommen
Industrievereinbarungen	TOVALOP	CRISTAL

Das Haftungsübereinkommen ist 1975, das Fondsübereinkommen 1978 in Kraft getreten. TOVALOP und CRISTAL haben ihre Tätigkeit 1969 bzw. 1971 aufgenommen. Das Haftungsübereinkommen hat heute 42, das Fondsübereinkommen 20 Mitglieder<sup>2)</sup>. Die Bundesrepublik Deutschland gehört beiden Übereinkommen an. In TOVALOP sind die Eigentümer von etwa 97 % aller Tanker über 3000 BRT Mitglied und zum CRISTAL-Aufkommen tragen 92 % des über See transportierten Roh- und Heizöls bei.

1. Das Haftungsübereinkommen 3)

Das Haftungsübereinkommen beruht im wesentlichen auf fünf Prinzipien:

- a) Das Übereinkommen ist immer, aber auch nur dann anwendbar, wenn das Hoheitsgebiet (einschließlich der Hoheitsgewässer) eines Vertragsstaats verschmutzt worden ist;
  - b) die Haftung ist auf den Reeder kanalisiert;
  - c) es wird eine Gefährdungshaftung eingeführt;
  - d) die Haftung kann auf einen Höchstbetrag beschränkt werden, wenn nicht den Reeder persönlich ein Verschulden am Ereignis trifft;
  - e) der Reeder muß seine Haftung versichern.
- 
- a) Die Regelung in Artikel II des Haftungsübereinkommens über den geographischen Anwendungsbereich gewährleistet, daß Vertragsstaaten des Übereinkommens immer, wenn in ihrem Hoheitsgebiet ein Verschmutzungsschaden eingetreten ist, nach den Vorschriften des Übereinkommens gegen den Reeder Ansprüche geltend machen können, unabhängig davon, ob das den Schaden verursachende Schiff die Flagge eines Vertragsstaates führt oder ob andere Beziehungen zwischen dem Schiff oder seinem Eigentümer zu einem Vertragsstaat bestehen. Damit ist das Übereinkommen auf Schiffe von Nicht-Vertragsstaaten erstreckt; denn jedes Schiff, das auf seinen Reisen den Küstengewässern von Vertragsstaaten nahekommt, muß mit seiner Inanspruchnahme nach dem Haftungsübereinkommen rechnen. Die Vorschriften über die Zwangshaftpflichtversicherung in Artikel VII tragen diesem Umstand weitgehend Rechnung. Sie verpflichten Vertragsstaaten, auch von Schiffen aus Nicht-Vertragsstaaten den Nachweis über das Bestehen einer Versicherung der

se Schiffe in Häfen von Vertragsstaaten einlaufen. Der geographische Anwendungsbereich des Übereinkommens ist damit sicherlich ein Grund, aus dem Tankerreedern die Mitgliedschaft in TOVALOP und damit die Aufrechterhaltung einer Versicherung nach Maßgabe des Haftungsübereinkommens erleichtert wird. Die Vorschrift hat damit sehr zur Universalität des Haftungsübereinkommens beigetragen.

Die unterschiedliche Breite der Hoheitsgewässer in den Vertragsstaaten bedeutet praktisch erhebliche Unterschiede im tatsächlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens. Diese Schwierigkeit, die bei der Definition des örtlichen Anwendungsbereichs vieler internationaler Übereinkommen auftritt, kann solange nicht befriedigend gelöst werden, solange keine internationale Übereinstimmung über die Ausdehnung der Hoheitsgewässer erzielt ist. Diese Problematik gewinnt beim Haftungsübereinkommen jedoch nur in Ausnahmefällen Bedeutung. Da wohl allgemein anerkannt ist, daß Vorbeugungsmaßnahmen außerhalb der Hoheitsgewässer zur Verhütung von Schäden innerhalb der Hoheitsgewässer durch das Übereinkommen gedeckt sind (dies ist im Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelt, aber auf der Folgekonferenz 1971 als Interpretation des Haftungsübereinkommens in die Präambel des Fondsübereinkommens aufgenommen worden), wird ein Staat bei Tankerunfällen außerhalb seiner Hoheitsgewässer wohl immer vom Haftungsübereinkommen gedeckte Vorbeugungsmaßnahmen ergreifen können, wenn die Gefahr der Verschmutzung der Küste tatsächlich zu besorgen ist. Besteht eine solche Gefahr nicht, etwa wegen der Entfernung des Unfallortes von der Küste oder wegen besonderer Strömungs- oder Windverhältnisse, dürften Maßnahmen selbst dann nicht vom Haftungsübereinkommen gedeckt sein, wenn sich der Unfall innerhalb der Hoheitsgewässer ereignet hat.

Zwei praktische Beispiele mögen die Situation verdeutli-

für die Kosten eintreten, die durch das Auspumpen von Öl aus einem vor den Hoheitsgewässern eines Vertragsstaates gesunkenen Schiffsteiles entstehen. Da das beim Auseinanderbrechen des Schiffes in das Meer gelangte Öl an den Küsten dieses Staates bereits erhebliche Schäden verursacht hatte, bestand kein Zweifel, daß das Auspumpen des Öls als Maßnahme zur Verhütung einer weiteren Verschmutzung der Küste dieses Staates anzuerkennen ist.

Problematisch ist jedoch ein anderer Fall, bei dem ebenfalls ein Schiff infolge einer Kollision vor der Küste des gleichen Staates gesunken ist. Die gesamte Ladung befindet sich noch in den nahezu unversehrt gebliebenen Tanks und sickert nur sehr langsam aus kleinen Lecks und verteilt sich auf dem Meeresgrund. Da das Öl wegen seines spezifischen Gewichts nicht an die Wasseroberfläche kommen wird, besteht kaum die Gefahr einer Verschmutzung der Hoheitsgewässer dieses Staates. Möglicherweise enthält das Öl jedoch giftige oder krebserregende Substanzen, was im Ergebnis zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Fischfangs in diesem Gebiet führen könnte. Trotz der unbestreitbar von diesem Öl ausgehenden Gefahr erscheint es zweifelhaft, ob Maßnahmen zur Abwendung dieser Gefahr (Auspumpen oder Abdecken des Wracks mit Beton) vom Haftungs- und Fondsübereinkommen gedeckt wären.

- b) Die Kanalisation der Haftung auf den Reeder bedeutet zunächst einmal positiv, daß nach dem Übereinkommen nur der Reeder und nicht der Kapitän oder die Mannschaft oder andere Bedienstete des Reeders auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden können. Zweifelhaft ist jedoch, wer zu dem Personenkreis "Bedienstete" ("servants or agents") zu zählen ist. Zählen dazu auch Berger, die vom Eigentümer mit Bergungsmaßnahmen beauftragt worden sind? Das deutsche Ausführungsgesetz bezieht die Berger aus-

beigeführt wird. Es geht also wohl davon aus, daß Berger nicht als "agents" des Eigentümers angesehen werden können. Das englische Recht und die skandinavischen Ausführungsgesetze gehen weiter und erstrecken diesen Begriff auf alle Personen, die auf Instruktion des Eigentümers handeln. In der schwedischen Denkschrift wird die Auffassung vertreten, daß auch der Ausrüster und der Charterer erfaßt seien.

Die Problematik der Kanalisierung der Haftung wird durch das französische Vorgehen nach dem "Amoco Cadiz"-Unfall aufgezeigt. Frankreich hat, um die Haftungsbegrenzung nach dem Haftungsübereinkommen zu vermeiden, statt in Frankreich nach dem Haftungsübereinkommen den Eigentümer (Amoco Transport in Liberia) in den USA die Gesellschaft Amoco International (zuständiges Management für die weltweite Amoco-Flotte) verklagt. Wenn Amoco International nicht als "agent" von Amoco Transport anzusehen ist, und das ist als Tatfrage zu entscheiden, ist das französische Vorgehen mit dem Wortlaut des Übereinkommens sicherlich zu vereinbaren. Es stellt sich jedoch die Frage nach dem Sinn und dem Wert des Haftungsübereinkommens, wenn dessen Umgehung so relativ leicht ist.

- c) Die Gefährdungshaftung ist durch Haftungsausschlüsse versicherbar gemacht worden. Diese Ausnahmen - kriegerische Handlungen, unabwendbare Naturereignisse, vorsätzliche Schadensherbeiführung durch Dritte oder Verschulden einer für die Schiffsverkehrszeichen zuständigen Behörde - haben aber bisher, soweit bekannt, keine Bedeutung erlangt.
  
- d) Gemäß Artikel V des Haftungsübereinkommens haftet der Reeder auf 2000 Goldfranken pro Tonne bis zum Höchstbetrag von 210 Millionen Franken. Die Haftung ist aber nicht so einschränkt, sondern nur durch die Errichtung des

Haftungsbeschränkungs fonds beschränkbar. Das Verfahren richtet sich nach nationalem Recht. Das Ölhaftungsgesetz der Bundesrepublik Deutschland hat die seerechtliche Verteilungsordnung, die bei der Übernahme des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1957 in das deutsche Recht geschaffen worden war, mit bestimmten Maßgaben für anwendbar erklärt <sup>4)</sup>.

In engem Zusammenhang mit der Haftungsbeschränkung steht das Problem der Umrechnung des Goldfranken in nationale Währungen. In der Bundesrepublik Deutschland hat das Goldfrankenumrechnungsgesetz vom 13.6.80 <sup>5)</sup> die aufgetretenen Probleme gesetzlich gelöst; aber auch vorher schon hatte die deutsche Rechtsprechung die jetzt gesetzlich vorgeschriebene Umrechnung über das Sonderziehungsrecht des IWF anerkannt. So unproblematisch ist die Situation aber keineswegs in allen anderen Vertragsstaaten der Übereinkommen. In Frankreich ist in einer Entscheidung des Cour d'Appel de Paris vom 31. Januar 1980 über einen luftrechtlichen Sachverhalt der (Gold-)Franken des Haftungsübereinkommens mangels anderweitiger gesetzlicher Regelung einfach mit dem französischen Franken geltender Währung gleichgesetzt worden <sup>6)</sup>. Dies bedeutet eine Erhöhung der Haftungssumme um etwa 170 %. Andere Länder erwägen eine Umrechnung nach dem freien Goldpreis. Eine solche Umrechnung des Franken würde bedeuten, daß der Reeder häufiger den vollen Schaden zu zahlen und der Entschädigungsfonds seltener einzutreten hätte. Es könnte aber auch geschehen, daß in einem Katastrophenfall die Haftungshöchstgrenze für den Fonds von einem Gericht des geschädigten Staates nach dem freien Goldpreis berechnet und statt auf 60 Millionen US \$ auf etwa 900 Millionen \$ festgesetzt würde. Wären in einem solchen Fall in einem anderen Vertragsstaat, der nach dem SZR umrechnet, die Ölgesellschaften verpflichtet, Beiträge in 15-facher Höhe an den Fonds zu zahlen? Erheblich mehr Rechtssicherheit

nach der der Umrechnungswert des Franken jeweils durch Verordnung festgelegt wird (z.B. Großbritannien und Japan); rechtsdogmatisch scheint mir dieses Verfahren allerdings auch nicht frei von Bedenken zu sein.

Bei einer Umrechnung nach dem SZR haben die Haftungssummen der Übereinkommen im Juli 1980 etwa folgende Gegenwerte:

Franken	DM	US \$
2000	309	177,4
210 Millionen	32,5 Millionen	18,6 Millionen
675 Millionen	104,4 Millionen	60 Millionen
900 Millionen	139 Millionen	80 Millionen

- e) Die Zwangshaftpflichtversicherung scheint sich eingespielt zu haben. Dem Fonds sind jedenfalls Probleme in dieser Hinsicht nicht bekannt geworden.
- f) Große Bedeutung für den Anwendungsbereich des Übereinkommens haben die in Artikel I enthaltenen Definitionen. Im einzelnen kann hier auf die Ausführungen von Herber verwiesen werden <sup>7)</sup>. Ein Problem mag hier nur angesprochen werden, das bei Schadensregulierungen zunehmend eine grosse Rolle spielt. Dies ist die Frage, ob das Haftungsübereinkommen Aufwendungen deckt, die zur Verhütung eines Schadens ergriffen worden sind, bevor Öl tatsächlich ausgelaufen ist. Das Haftungsübereinkommen dreht sich mit

dafür, daß das Übereinkommen nur anwendbar ist, wenn schon Öl ausgelaufen ist. Dies hätte aber die unsinnige Konsequenz, daß jede wirtschaftlich denkende Person oder Behörde mit ernsthaften Vorbeugungsmaßnahmen eigentlich erst nach dem ersten Ölaustritt beginnen kann, auch wenn dies zu einer Erhöhung des Aufwandes führen würde<sup>8)</sup>. Es ist fraglich, ob eine solche offensichtlich nicht sachgerechte Auslegung des Haftungsübereinkommens zwingend ist; die Definitionen in Artikel I mögen eine andere Auslegung zulassen, Artikel III sagt jedoch sehr klar, daß der Eigentümer nur für solchen Schaden verantwortlich sein soll, der durch aus dem Schiff ausgetretenes Öl verursacht worden ist. Diese wichtige Frage bedarf baldiger Klärung.

## 2. Das Fondsübereinkommen

Das Fondsübereinkommen hat eine doppelte Zwecksetzung:

- es erhöht die den Opfern von Ölverschmutzungsschäden zur Verfügung stehende Entschädigungssumme und
- es gewährt den Tankerreedern einen Ausgleich für die verschärfte Haftung nach dem Haftungsübereinkommen.

Der Fonds hat grundsätzlich in drei Fällen Entschädigung zu zahlen, und zwar wenn der Schaden die Haftung des Reeders übersteigt, wenn der Reeder und seine Versicherung zahlungsunfähig sind oder wenn der Reeder ausnahmsweise nicht haftet, etwa weil er sich auf einen Haftungsausschluß berufen kann.

Die Obergrenze der nach dem Fondsübereinkommen zu zahlenden Entschädigung von etwa 105 Millionen DM schließt die Reederhaftung ein. Dies ist die Haftung nach dem Übereinkommen von 1969; denn da nach dem Fondsübereinkommen nur für Verschmutzungsschäden in Vertragsstaaten Entschädigung

aber notwendig auch dem Haftungsübereinkommen als Mitglied angehören, besteht bei einer Inanspruchnahme des Fonds immer auch eine Haftung nach dem Haftungsübereinkommen. Dies gilt jedenfalls für die Haftung dem Grunde nach. Die Höhe der Haftung kann sich auch nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1957 richten, wenn sowohl der Staat, der den Schaden erlitten hat, als auch der Staat, dessen Flagge das die Verschmutzung verursachende Schiff führt, Vertragsstaaten des Übereinkommens von 1957 sind, der Flaggenstaat aber nicht dem Übereinkommen von 1969 angehört. Da das Übereinkommen von 1957 bei Sachschäden nur die Hälfte der Haftungssumme des Übereinkommens von 1969 vorsieht, bedeutet dies, daß der Fonds u.U. für Schäden eintreten muß, die der Höhe nach an sich vom Haftungsübereinkommen gedeckt wären.

Die Tatsache, daß der Fonds meist nur zusätzlich zum Reeder haftet, bedeutet keineswegs, daß der Fonds nur Großschäden zu bearbeiten hat. Die Majorität der Fälle liegt im Bereich bis 2 Millionen DM. In einem Fall, der sich in Japan ereignet hat, beträgt die Haftungssumme nur etwa DM 5.000; der Schaden wird sich auf etwa DM 96.000 belaufen. Es handelt sich hierbei um einen seegehenden Leichter, der bei Reparaturarbeiten mit seiner gesamten Ladung gesunken ist.

Der Fonds ist von der Verpflichtung zur Zahlung von Entschädigung befreit, wenn der Schaden durch kriegerische Handlungen verursacht wurde, das Öl von einem nicht gewerblichen Staatsschiff kommt oder der Kläger nicht beweisen kann, daß der Schaden die Folge eines Ereignisses ist, in das ein oder mehrere Schiffe verwickelt waren. Zweifelhaft ist, ob in jedem Fall die Identität des Schiffes nachgewiesen werden muß. Der Wortlaut des Übereinkommens ist in dieser Hinsicht nicht eindeutig. Ich meine jedoch, daß sich aus der Zwecksetzung des Übereinkommens

wie sie in der Präambel definiert ist, ergibt, daß die Identität des Schiffes, von dem das Öl stammt, nachgewiesen werden muß. Diese Frage hat allerdings keine sehr große praktische Bedeutung; denn auf jeden Fall muß der Nachweis erbracht werden, daß das Öl von einem Schiff im Sinne des Übereinkommens, d.h. von einem Öl als Bulkladung befördernden Seeschiff, stammen muß. Wenn dieser Nachweis erbracht werden kann, wird man mit den heute zur Verfügung stehenden feinen analytischen Methoden wohl auch immer das Schiff identifizieren können.

Das Fondsübereinkommen folgt in seinem geographischen Anwendungsbereich dem Territorialitätsprinzip des Haftungsübereinkommens; es gibt also Entschädigung nur bei Verschmutzung des Hoheitsgebietes von Vertragsstaaten. Etwas anderes gilt allerdings für die Erstattung nach Artikel 5 an den Reeder: Hier zahlt der Fonds auch, wenn der Reeder gegenüber einem Vertragsstaat des Haftungsübereinkommens, der nicht auch dem Fondsübereinkommen angehört, verantwortlich ist, sein Schiff aber die Flagge eines Vertragsstaates des Fondsübereinkommens führt. Die Höhe der Erstattung richtet sich nach der Größe des Schiffes; sie liegt zwischen 25 und 40 % der Haftung nach dem Haftungsübereinkommen.

Die Beiträge an den Fonds werden nach einem relativ komplizierten System von der Mineralölwirtschaft aufgebracht. Grundsätzlich werden die Beiträge auf jede in den Vertragsstaaten erhaltene Tonne Rohöls und schweren Heizöls erhoben. Einzelfragen, wie z.B. unter welchen Umständen eine bestimmte Menge Öl als "erhalten" anzusehen ist und welche Person das Öl erhalten hat, haben Anlaß zu erheblichen praktischen Schwierigkeiten in der Verwaltung des Fonds gegeben. Es zeichnet sich jedoch ab, daß sich eine gewisse Praxis einspielt, die jedenfalls in den wesentlichen Grundzügen in allen Vertragsstaaten gleich ist. Hervorzuheben

System hakt immer nur dort, wo die staatliche Bürokratie beteiligt ist, sei es, daß Staatsgesellschaften verpflichtet sind, daß Genehmigungen für die Devisenausfuhr gefordert werden, daß ein nationales Recht die Zahlung von Zinsen verbietet oder daß schon die Regierungen nicht rechtzeitig oder unrichtig die Statistiken vorlegen, aufgrund deren die Beiträge festgesetzt werden.

Es gibt Anfangsbeiträge, eine Art Eintrittsgeld, und Jahresbeiträge, die sich nach dem Finanzbedarf des Fonds richten. Die Jahresbeiträge für 1979 sind von der Versammlung auf £ 750.000 festgesetzt worden; für 1980 ist wegen der Regulierung eines großen Unfalls mit etwa 11 Millionen £ an Jahresbeiträgen zu rechnen. Der Fonds sammelt kein Vermögen an, soll jedoch nach einem Beschluß der Versammlung ein Kapital von etwa 2 Millionen £ aufrechterhalten.

### 3. TOVALOP und CRISTAL

TOVALOP und CRISTAL kann man am besten durch den Hinweis charakterisieren, daß sie das Haftungsübereinkommen und das Fondsübereinkommen gewissermaßen auf privatwirtschaftlicher Ebene widerspiegeln.

Unter TOVALOP haben sich die Tankerreedere freiwillig zur Aufrechterhaltung einer Versicherungsdeckung in Höhe der Summen des Haftungsübereinkommens verpflichtet. Mit CRISTAL hat sich die Mineralölindustrie bereit erklärt, einen Fonds zu schaffen, der bis zu einer Höchstgrenze Schäden erstattet, die durch TOVALOP oder das Haftungsübereinkommen nicht gedeckt sind.

Die Unterschiede zwischen den IMCO-Übereinkommen und die-

Gesetzgebung, bei TOVALOP und CRISTAL um Verträge des Privatrechts. Ob CRISTAL ein echter Vertrag zugunsten Dritter ist und damit den Opfern von Tankerunfällen einen Rechtsanspruch gegen CRISTAL einräumt, ist ungeklärt. Über diesen Unterschied im Rechtscharakter hinaus bestehen folgende wesentliche Unterschiede:

### TOVALOP

1. TOVALOP hat geringfügig geringere Haftungssummen als das Haftungsübereinkommen, nämlich \$ 160 pro Tonne und \$ 16,8 Millionen als Höchstgrenze gegenüber \$ 177,4 und \$ 18,6 Millionen.
2. TOVALOP bezieht den bareboat-charterer in die rechtliche Kanalisierung der Haftung ein und löst damit ein Problem, das im Haftungsübereinkommen offen geblieben ist. Der bareboat-charterer wird dem Eigentümer gleichgestellt.
3. TOVALOP erstreckt sich auf das Bunkeröl unbeladener Tanker. Die Beschränkung des Haftungsübereinkommens auf beladene Tanker wird allgemein als Mangel empfunden.
4. TOVALOP erfaßt ausdrücklich Aufwendungen für Vorbeugungsmaßnahmen vor tatsächlichem Ölaustritt; dies ist gegenüber dem Haftungsübereinkommen eine bedeutsame Erweiterung oder jedenfalls, folgt man der weiteren Auslegung, eine sehr begrüßenswerte Klarstellung.
5. TOVALOP sieht praktisch keine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung des Reeders vor. Lediglich bei "wilful misconduct" haftet der Reeder unbeschränkt; in diesem Fall gibt aber auch der P & I Club keine Deckung.

men besteht. Dies ist z.B. der Fall, wenn durch einen Unfall die Küstengewässer eines Vertragsstaates und eines Nichtvertragsstaates des Haftungsübereinkommens verschmutzt werden. In diesem Fall sind die Geschädigten des Nichtvertragsstaates auf das anwendbare nationale Recht verwiesen. Für den sich hieraus ergebenden Schadensersatzanspruch kann aber u.U. die Versicherungsdeckung fehlen, so daß ein solcher Anspruch möglicherweise nicht realisierbar ist.

#### CRISTAL

1. CRISTAL haftet nur bis 36 Millionen \$, der Fonds hingegen bis 60 Millionen \$.
2. CRISTAL haftet nicht, wenn die Haftungsausschlüsse des Haftungsübereinkommens vorliegen, im Gegensatz zum Fonds also auch nicht bei unabwendbaren Naturereignissen oder bei Verschulden einer für die Schiffsverkehrszeichen verantwortlichen Behörde.
3. CRISTAL tritt schließlich nicht ein, wenn der Geschädigte die Möglichkeit hat, von anderer Seite Schadensersatz zu bekommen. Dies ist eine sehr wesentliche Einschränkung. Der Geschädigte kann von CRISTAL z.B. an einen nationalen Fonds, wie er etwa in Kanada besteht, oder an das an einer Kollision beteiligte andere schuldige Schiff verwiesen werden. Nach dem Fondsübereinkommen jedoch muß in jedem Fall zunächst der Fonds zahlen; er kann dann versuchen, mögliche Rückgriffsrechte zu realisieren. Dadurch ist der Geschädigte nach dem Fondsübereinkommen wesentlich besser gestellt.
4. CRISTAL tritt nur ein, wenn das Öl, das die Verschmutzung verursacht hat, im Eigentum eines CRISTAL-Mit-

Auch CRISTAL erstattet dem Eigentümer einen Teil seiner Aufwendungen nach TOVALOP, d.h. es übernimmt, wie der Fonds, je nach Größe des Schiffes 25 - 40 % der Haftung des Tankers.

CRISTAL hat mit den P & I Clubs eine Vereinbarung getroffen, nach der die Clubs in allen Schadensfällen bis zu \$ 1 Million die Haftung voll übernehmen. CRISTAL ist damit nicht nur finanziell, sondern auch verwaltungsmäßig von allen Kleinschäden, die einen Großteil der Arbeit des Fonds ausmachen, entlastet.

Sowohl TOVALOP als auch CRISTAL sind Lösungen, die nur die Zeit bis zur weltweiten Geltung der IMCO-Übereinkommen überbrücken sollen. Am 1.6.1981 ist in beiden Organisationen zu überprüfen, ob diese Voraussetzungen vorliegen und die Verträge aufgehoben werden können. Da aber bisher weder das Haftungsübereinkommen trotz seiner 42 Vertragsstaaten noch das Fondsübereinkommen mit seinen 20 Vertragsstaaten weltweite Geltung beanspruchen können, besteht noch auf lange Zeit ein Bedürfnis für TOVALOP und CRISTAL.

## II. DIE ARBEIT DES FONDS

Nach den ersten einundeinhalb Jahren seiner Arbeit hat der Fonds seine Aufbauphase abgeschlossen. Das Sekretariat hat seine vorerst endgültige Zusammensetzung gefunden (neben dem Direktor besteht es aus einem weiteren Juristen, einem Buchhalter und drei Sekretärinnen), das Fondsübereinkommen ausführende und ergänzende Bestimmungen sind beschlossen worden und gewisse Praktiken hinsichtlich der Regulierung von Schadensfällen haben sich herausgebildet.

me, die sich dabei herausgestellt haben, erörtert werden.

Fall 1 hat sich in Japan ereignet

Der etwa 1000 BRT große Tanker "Miya Maru No. 8" ist am 22. März 1979 in der japanischen Inlandsee mit einem anderen Schiff zusammengestoßen. Die Schuld liegt bei dem anderen Schiff. Etwa 500 Tonnen Rohöl sind ausgeflossen und haben ein Gebiet verschmutzt, in dem intensiv Fischerei betrieben wird, zum großen Teil in Fischfarmen, die einzelnen Fischern oder Fischereigenossenschaften gehören. Die Fischer, ängstlich um ihre Fischgründe besorgt, haben den Schaden mit Hilfe japanischer Behörden in relativ kurzer Zeit beseitigt. Da das Öl wegen ständig wechselnder Winde und ungünstiger Strömungen an verschiedene Inselstrände und Fischgründe spülte, war der Schaden relativ hoch. Die an der Bekämpfung beteiligten Fischer aller benachbarten Regionen konnten für längere Zeit ihren Beruf nicht ausüben. Der Gesamtschaden beträgt etwa 180 Millionen Yen oder 1,3 Millionen DM. Die Reederhaftung beläuft sich auf etwa 38 Millionen Yen oder 272 000 DM.

Dieser Fall war der erste, den der Fonds abzuwickeln hatte. Für die P & I-Praxis stellte er sich als normaler und nur insofern neuartiger Fall dar, als mit dem Fonds nun eine neue Behörde beteiligt war. Der Fall war eine gute Gelegenheit für den Fonds, seine Regulierungspraxis zu entwickeln und bei dem zuständigen Club in London in die Lehre zu gehen.

Schwierigkeiten ergaben sich aus der rechtlichen Ausgangslage, daß das Haftungsübereinkommen eindeutig die Beschränkung der Haftung des Reeders von der Errichtung des Beschränkungsfonds abhängig macht. Der Fonds ist an diese Bestimmung gebunden; und die Rechtslage schien danach klar: Der Fonds darf nur zahlen, wenn und nachdem der Reeder sei-

keine Beschränkungsverfahren gegeben; die Dauer des Verfahrens wurde auf mindestens 1 Jahr geschätzt, wenn - und darauf mußte natürlich Wert gelegt werden - zunächst für die Feststellung der Frage, ob den Reeder persönlich am Unfall ein Verschulden trifft, der Unfalluntersuchungsbericht abgewartet wird.

Die japanischen Fischer waren nicht gewohnt und nicht gewillt, lange auf die Erstattung ihres Schadens zu warten. Ihnen war insbesondere nicht zu erklären, daß diese Wartezeit und ein Gerichtsverfahren erforderlich waren, obgleich die Zahlung des Schadensersatzes ja gewährleistet war, nämlich entweder durch den Fonds oder durch den Reeder. Früher waren die über die Reederhaftung hinausgehenden Schäden von CRISTAL erstattet worden, ohne daß der Haftungsbeschränkungs fonds errichtet wurde.

Die Lösung dieses Falles beruht auf der Erwägung, daß der Geschädigte als Dritter nicht durch den Verteilungsstreit zwischen Reeder und Fonds belastet werden soll. Es kann nicht Sinn des Fondsübereinkommens sein, das ja den Geschädigten besser stellen soll, daß nun - im Gegensatz zur Praxis von CRISTAL - der Geschädigte so lange auf sein Geld warten soll, bis sich der Reeder und der Fonds einig geworden sind oder zu Ende prozessiert haben. Um diese Schlechterstellung des Geschädigten zu vermeiden, haben der Reeder, sein Club und der Fonds eine Vereinbarung getroffen, nach der Reeder und Fonds gemeinsam die Haftung gegenüber dem Geschädigten übernehmen. Der Reeder zahlt den Betrag, zu dem er nach dem Haftungsübereinkommen verpflichtet ist, und der Fonds übernimmt den darüber hinausgehenden Betrag, so als ob das Recht zur Beschränkung der Haftung festgestellt worden wäre. In diesem Vertrag zwischen Reeder, Club und Fonds wird festgelegt, daß die Erstattung an den Reeder nach Artikel 5 des Übereinkommens und etwa dem Reeder entstehende Kosten aus Bekämpfungsmaßnahmen erst nach Ab-

der Reeder sämtliche Zahlungen des Fonds, einschließlich der Aufwendungen für Anwalt und Sachverständigen, mit einem vereinbarten Zinssatz an den Fonds zurückerstattet, falls sich herausstellen sollte, daß der Reeder seine Haftung nicht beschränken kann.

Gleichzeitig mit der Schadensregulierung errichtet der Reeder den Beschränkungsfonds nach Artikel V des Haftungsübereinkommens. Er bringt dieses Verfahren aber nicht zum Abschluß, sondern veranlaßt Vertagung, um dem Fonds die Möglichkeit zu belassen, das Recht zur Haftungsbeschränkung zu bestreiten, wenn nach Abschluß der See-Unfalluntersuchung oder anderen Ermittlungen Anlaß für die Annahme besteht, daß der Unfall auf das persönliche Verschulden des Reeders zurückzuführen ist. In Japan konnte in dem hier besprochenen Fall der Beschränkungsfonds durch eine Garantie des Clubs errichtet werden. Dies erlaubte dem Reeder, den Fonds zu errichten und dennoch Zahlungen in Höhe dieses Fonds an die Geschädigten zu leisten.

Die für die Abwicklung des "Miya Maru No. 8"-Falles getroffene Vereinbarung hat folgende Vorteile:

1. Die Geschädigten, oft - wie im geschilderten Fall - einkommenschwache Personen, die auf eine unverzügliche Erstattung eines Verdienstausfalls oder anderer Verluste dringend angewiesen sind, kommen schnell zu ihrem Geld.
2. Reeder, bzw. P & I-Versicherer, und Fonds arbeiten von Anfang an bei der Regulierung der Drittschäden zusammen, so daß die Geschädigten nur mit einem Verhandlungspartner zu tun haben, und Reeder und Fonds können, wie in Japan geschehen, den gleichen Anwalt und Sachverständigen beauftragen.

Opfern gesetzten Zeitdruck, das Beschränkungsverfahren übereilt durchzuführen. Die Frage eines persönlichen Verschuldens des Reeders kann in Ruhe geprüft, Untersuchungsberichte können abgewartet werden.

Dieser letzte Aspekt ist für den Fonds von größter Wichtigkeit. Im Gegensatz zum Reeder und oft auch zum Opfer hat der Fonds grundsätzlich keine direkte Information über den Unfallhergang. Er ist auf Untersuchungsberichte angewiesen. Der Reeder und, wegen der Einstandspflicht des Fonds, auch die Geschädigten haben an der Feststellung des persönlichen Verschuldens des Reeders kein Interesse. Um so mehr muß der Fonds mit großer Sorgfalt und ohne Zeitdruck Zweifelsfälle prüfen und Untersuchungsberichte abwarten können.

#### Der zweite Fall ereignete sich in der Ostsee

Dieser Fall bot eine Vielzahl interessanter rechtlicher und tatsächlicher Schwierigkeiten.

Der russische Tanker "Antonio Gramsci" lief am 27. Februar 1979, nur 14 Tage nachdem der Fonds für Unfälle haftbar wurde, vor Ventspils, Litauen, auf Grund. Der Unfall beruhte offensichtlich auf Navigationsfehlern. Etwa 5.500 Tonnen Öl liefen aus. Das Öl konnte nur zu einem geringen Teil vom Wasser aufgenommen werden. Ein Rest von etwa 1000 Tonnen bewegte sich unter dem Eis und mit dem Eis vermischt von Wind und Strömung getrieben von der russischen Küste zu den finnischen Åland-Inseln und von dort in die Schären Stockholms.

Für die drei von dem Unfall betroffenen Länder gilt unterschiedliches Konventionsrecht: Schweden ist Vertragsstaat zum Haftungs- und Fondsübereinkommen, die UdSSR gehört nur dem Haftungsübereinkommen und Finnland keinem dieser Über-

übereinkommen von 1957, dem die UdSSR wiederum nicht angehört.

Der durch das ausgelaufene Öl angerichtete Schaden ist beträchtlich; Schweden machte insgesamt etwa 45 Millionen DM, die UdSSR etwa 136 Millionen DM und Finnland etwa 7 - 8 Millionen DM geltend. Es ergibt sich hiernach folgende Situation:

- a) Schweden und die UdSSR als Vertragsstaaten des Haftungsübereinkommens teilen sich prozentual nach der Höhe ihrer Ansprüche den Haftungsbeschränkungsfonds des Reeders.
- b) Die UdSSR bekommt sicher nichts vom Entschädigungsfonds. Die Differenz müßte an sich von CRISTAL bezahlt werden; CRISTAL wird sich aber wohl weigern, die sehr pauschalierte Form der Berechnung des geltend gemachten ökologischen Schadens anzuerkennen<sup>9)</sup>. Sollte nach CRISTAL überhaupt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch des Geschädigten bestehen, so ist dieser nach englischem Recht zu beurteilen. Hier könnte sich die interessante Frage ergeben, wieweit eine Entscheidung eines russischen Gerichts über die Höhe der russischen Forderung im Haftungsbeschränkungsverfahren von englischen Gerichten in einem Prozeß gegen CRISTAL anerkannt werden würde.
- c) Finnland hat gegen den Reeder einen Anspruch nach dem anwendbaren nationalen Recht; dieses dürfte als das Recht des Schadensortes das der UdSSR sein. Ein Anspruch nach TOVALOP dürfte nicht bestehen, da TOVALOP nicht eingreift, wenn aus dem gleichen Unfall eine Haftung nach dem Haftungsübereinkommen besteht. Sollte die nach CRISTAL zur Verfügung stehende Entschädigungssumme durch die Summe der vom Reeder nicht befriedig-

werden und damit eine anteilige Kürzung der Ansprüche nötig sein, richtet sich die Höhe des finnischen Anspruchs gegen CRISTAL nach der Höhe der russischen Forderung gegen CRISTAL und hängt damit wiederum von dem Anteil ab, den die UdSSR aus dem Haftungsbeschränkungsfonds erhält und damit mittelbar von der schwedischen Forderung gegen den Eigentümer des Schiffes. Alle vier Rechtsinstitute sind damit von diesem Fall berührt, und die im Einzelfall zu zahlende Entschädigung hängt von der nach anderen Vorschriften zu zahlenden Entschädigung ab.

Die Freude des Juristen an diesem Fall wird durch die prozessuale Situation noch gesteigert. Schweden hat in Stockholm vor dem dortigen Landgericht einen Teilbetrag seiner Forderung geltend gemacht. Die Klage ist im Oktober 1979 erhoben worden. Vorher aber, im September, ist beim Volksgericht von Riga, ohne daß in Schweden, beim Fonds in London oder bei dem Rückversicherer einer davon gewußt hätte, der Haftungsbeschränkungsfonds errichtet worden.

Nun sind in der UdSSR die maßgeblichen Juristen gegen die wohl eindeutig h.L. und m.E. auch gegen den Wortlaut des Haftungsübereinkommens der Auffassung, daß mit der Einleitung des Haftungsbeschränkungsverfahrens vor einem russischen Gericht die schwedischen Gerichte nicht mehr zur Entscheidung über den schwedischen Anspruch zuständig seien. Ein schwedisches Urteil würde daher in der UdSSR voraussichtlich nicht anerkannt werden. Schweden wollte aber aus Gründen, die nachvollziehbar sind, nicht in der UdSSR klagen. Müßte nun der Fonds voll eintreten, wenn Schweden nichts aus dem Beschränkungsfonds bekommt, weil es, wie nach dem Übereinkommen zulässig, in Schweden und nicht, wie vielleicht zumutbar, in der UdSSR geklagt hat?

Riga, einmal um die Frage klären lassen zu können, ob den Reeder ein persönliches Verschulden trifft und zum anderen, um zu gewährleisten, daß Schweden an dem Beschränkungs-fonds in angemessener Weise beteiligt wird. Aus eigenem Recht konnte der Fonds aber nicht intervenieren, weil die UdSSR dem Fondsübereinkommen nicht angehört und dessen Interventionsrecht nach Artikel 7 des Übereinkommens daher nicht anerkennt. Sollte der Fonds nun vor der sachlichen Prüfung der Ansprüche einen Teil der schwedischen Forderung begleichen, um aus erworbenem schwedischem Recht intervenieren und möglicherweise die unbeschränkte Haftung des Reeders geltend machen zu können?

Es stellten sich Probleme über Probleme im rechtlichen Bereich. Deren Lösung wurde nicht gerade dadurch erleichtert, daß auch im tatsächlichen Bereich große Schwierigkeiten einer schnellen Befriedigung der Ansprüche entgegenstanden. Erst ein Jahr nach dem Unfall hat der Reeder seine Verantwortung für den Schaden anerkannt. Die Schwierigkeiten bei der Schadensbeseitigung in den Schären Stockholms brachten notwendig auch Schwierigkeiten bei der Schadensregulierung mit sich. Der Unfall rief daher nach einer Regulierung durch außergerichtlichen Vergleich. Dieser Vergleich ist auch erzielt worden. Tatsächlich waren sogar zwei Vergleiche notwendig, um die schwedischen Ansprüche und die Haftung des Fonds abschließend zu regeln <sup>10)</sup>.

Im ersten Vergleich haben sich Schweden und der Reeder über die Aufteilung der Haftungsbeschränkungssumme geeinigt. Schweden erhält hiernach etwa, dem Verhältnis der schwedischen zu den russischen Ansprüchen entsprechend, 25 % des vom Reeder aufbrachten Fonds. Das Volksgericht von Riga hat in einer inzwischen rechtskräftigen Entscheidung eine entsprechende Verteilung der Haftungssumme vorgenommen. Auch der Entschädigungsfonds in London hat diesem Vergleich zugestimmt, da er keine Möglichkeit sah, auf

In einem zweiten Vergleich haben sich der Entschädigungsfonds und Schweden auf die Zahlung von 93 Millionen Schwedische Kronen, abzüglich des zu dieser Zeit noch nicht rechtskräftig festgestellten Anteils Schwedens am Haftungsbeschränkungsfonds des Reeders, plus Zinsen geeinigt. Der Exekutivausschuß des Fonds hat diesem Vergleich im März 1980 zugestimmt.

Bei der Beratung des Vergleichs mit Schweden hat sich der Fonds ausführlich mit einigen grundsätzlichen Fragen der Schadensregulierung durch den Fonds befaßt. Besonders intensiv ist die Definition des Schadensbegriffes erörtert worden.

Das Fondsübereinkommen, durch Verweisung auf das Haftungsübereinkommen, enthält eine Definition des Begriffes "Verschmutzungsschaden", die hilfreich ist, aber bei weitem nicht alle Zweifelsfälle klärt. Das Übereinkommen erstreckt den Schadensbegriff auf Vorbeugungs- und Verhütungsmaßnahmen und beschränkt ihn auf Schäden, die durch "Verunreinigung" hervorgerufen werden. Dadurch sind Explosions- und Feuerschäden ausgeschlossen. Fraglich bleibt aber, inwieweit Vermögensschäden zu erstatten sind, d.h. wo die Grenze bei Vermögensverlusten zu ziehen ist. Es mag noch eindeutig sein, daß Vermögenseinbußen von Fischern zu ersetzen sind, wenn deren traditionelle Fanggebiete verschmutzt werden. Gleiches mag auch gelten für Hoteliers an Ferienstränden. Von großer Bedeutung aber und sehr umstritten ist, inwieweit die Personalkosten für Regierungsbeamte oder Soldaten zu erstatten sind, die gezielt in bezug auf einen Schaden eingesetzt werden, oder etwa die Vorhaltekosten für Ölunfallbekämpfungseinheiten. Manche Staaten, so auch Schweden, haben gesetzlich festgelegt, daß solche Aufwendungen als Schaden erstattungsfähig sind, andere Staaten betrachten Aufwendungen dieser Art ohne besondere gesetzliche

als zusätzliche Kosten nur wegen dieses konkreten Unfalles entstanden sind. Dies sind z.B. Zusatzaufwendungen für Überstunden oder zusätzlich eingestelltes Personal. Gleiches gilt für Ausrüstung und Material: Soweit dies durch die Reinigungsarbeiten abgenutzt oder verbraucht worden ist, sind die Kosten sicher zu ersetzen. Fraglich ist jedoch die Erstattung der reinen Vorhaltekosten.

Es gibt gute Gründe für die Erstattungsfähigkeit der vollen Kosten etwa für den Einsatz von Militär oder der Coast Guard. Der Einsatz dieses Personals ist grundsätzlich billiger als etwa die Beschäftigung privater Firmen, deren Kosten ja allgemein als erstattungsfähig anerkannt sind. Gleiches gilt für die Vorhaltung von Ölunfallbekämpfungsdienststellen. Es muß aber auch gesehen werden, und dies spricht gegen eine Erstattungsfähigkeit, daß jeder Staat nicht nur nach dem Haftungs- und dem Fondsübereinkommen, sondern aus seiner allgemeinen Fürsorgepflicht gegenüber seinen Bürgern, zu einer gewissen Vorsorge und zum Einsatz der billigsten Mittel bei Reinigungsarbeiten verpflichtet ist. Es kann sehr wohl die Frage gestellt werden, ob die Erfüllung dieser allgemeinen staatlichen Pflicht nicht aus dem Staatshaushalt zu finanzieren ist. Es drängt sich der Vergleich auf, daß ja auch ein Autofahrer bei einem Unfall von dem Unfallgegner nicht Erstattung seiner höheren Aufwendungen für besondere Sicherheitsmaßnahmen, wie z.B. Kopfstützen oder verstärkte Stoßstangen, verlangt, selbst wenn diese Maßnahmen im konkreten Fall zur Minderung des Schadens beigetragen haben.

Eine andere Frage, die dem Fonds in Zukunft noch sehr zu schaffen machen wird, ist die Erstattungsfähigkeit des sog. "ökologischen Schadens". Es erscheint mir nicht undenkbar, daß auch bei uns ein Interesse der Gemeinschaft an der Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts einmal Anerkennung als absolutes Recht i. S. des § 223 BGB finden kann. Es

In einem Prozeß der USA gegen den Eigentümer des Tankers "Zoe Colocotroni" hat das Distriktgericht von Puerto Rico in einem Urteil aus dem Jahre 1978 einen ökologischen Schaden in der Weise berechnet, daß die Zahl der durch die Verschmutzung möglicherweise beeinträchtigten Bioorganismen gezählt (ca. 92 Millionen) und mit einem Preis von 6 Cent pro Organismus multipliziert wurde <sup>11)</sup>. Diese Berechnung ist ungewöhnlich, aber keineswegs ein Einzelfall. In Kalifornien sind für die Berechnung des ökologischen Schadens "Preislisten" für die verschiedenen Tiere und Pflanzen aufgestellt worden. In der UdSSR kann aufgrund eines Gesetzes von 1978 ein Anspruch wegen Verschmutzung sowjetischen Gewässers geltend gemacht werden. Dieser Anspruch wird aufgrund gesetzlich festgelegter Formeln abstrakt nur nach der Menge des in das Wasser geleiteten Öls berechnet; die Art des Öls, der biologische Zustand des Wassers, die Wetterbedingungen und ähnliche relevante Umstände des konkreten Falles bleiben außer Betracht. Die Formeln sind so gewählt, daß bei einer Einleitung von nur 1000 Tonnen Öl ein Schaden von 135 Millionen DM zu errechnen ist.

Problematisch für die Arbeit des Fonds ist jedoch weniger die Antwort auf die Frage, ob solche Aufwendungen im Einzelfall erstattungsfähig sind oder nicht; problematisch ist vielmehr, daß die Antwort in den einzelnen Vertragsstaaten verschieden ausfällt. Für den Fonds ist es weniger erträglich als etwa für die P & I Clubs, daß der Schadensbegriff nicht einheitlich definiert ist. Ein P & I Club als Individualversicherer kann (oder könnte jedenfalls theoretisch) für besondere Gefahren gestaffelte Prämien berechnen. Die Beiträge der Ölgesellschaften an den Fonds sind nicht an bestimmte Schiffe gebunden und können daher auch keine besonderen Risiken in Rechnung stellen. Es erscheint mir unabweisbar, daß sich die Vertragsstaaten des

langfristig kaum hinnehmen können, daß andere Staaten beträchtliche Forderungen an den Fonds für Schäden oder Aufwendungen stellen, die bei ihnen selbst nicht als erstattungsfähig angesehen werden.

### III. RECHTSPOLITISCHER AUSBLICK

Der Rechtsausschuß der IMCO befaßt sich seit einiger Zeit mit der Revision des Haftungs- und des Fondsübereinkommens. Bereits vor einiger Zeit ist ein Protokollentwurf beraten worden, der die Erstreckung des Haftungsübereinkommens auf das Bunkeröl von Tankern in Ballastfahrt vorsieht. Die Notwendigkeit und Wünschbarkeit einer Revision der beiden Übereinkommen im Hinblick auf die Haftungssummen ist einmal kurz diskutiert und dann auf eine spätere Sitzung verschoben worden. Auf Bitte des Rechtsausschusses haben die Sekretariate von IMCO und Fonds es unternommen, eine Studie auszuarbeiten, die die Probleme untersuchen soll, die sich aus einer solchen Revision ergeben können. Diese Studie wird in Kürze vorliegen.

In TOVALOP, CRISTAL und bei den P & I Clubs wird ebenfalls über eine Revision der Haftungssummen nachgedacht. Seit der Erhöhung des Höchstbetrages nach dem Fondsübereinkommen von 39 auf 60 Millionen US \$ liegt CRISTAL mit 36 Millionen \$ weit hinter den Summen des Fonds. Eine Erhöhung des TOVALOP/CRISTAL-Schemas auf bis zu 100 Millionen \$ wird erwogen. Die Diskussionen über dieses Thema werden sich jedoch wohl noch etwas hinziehen.

Das Haftungsübereinkommen und das Fondsübereinkommen haben, wie aufgezeigt, manche kleine und größere Mängel; auch über die Höchstbeträge und das Verhältnis von Reederhaf-

wir sollten uns hüten, diesen Fehlern einen weiteren hinzuzufügen, indem wir diese Mängel jeweils nach "Markt- und Stimmungslage" durch einzelne Protokolle zu beheben versuchen. Das Verhältnis von Haftungs- und Fondsübereinkommen zueinander ist derart kompliziert, daß es schwer erträglich wäre, mit verschiedenen Versionen und verschiedenen Arten von Vertragsstaaten zu arbeiten. Wenn eine Änderung nötig ist, sollte diese reiflich überlegt, gut vorbereitet und grundsätzlich in dem Sinne sein, daß sie weitere Änderungen auf absehbare Zeit überflüssig macht. Sie sollte Beträge für die Haftung enthalten, die auch bei Inkrafttreten der neuen Fassung noch als angemessen angesehen werden können. Als Direktor des Fonds betrachte ich es auch als meine Aufgabe, dafür einzutreten, daß das im Prinzip gut funktionierende System des Haftungs- und des Fondsübereinkommens nicht durch zu hastig beschlossene Protokolle zerstört wird.

Wenn die Industrie bereit ist, und dafür bestehen Anzeichen, die freiwilligen Leistungen bei der Ausgleichung von Ölverschmutzungsschäden zu erhöhen, dann sollte dieser Wille in einer Weise zum Ausdruck kommen, die die Bereitschaft der Staaten, das Haftungs- und das Fondsübereinkommen zu ratifizieren, erhöht und nicht mindert. Ein TOVALOP/CRISTAL-System, das weit über die Summe von Haftungs- und Fondsübereinkommen hinausgeht, wäre in diesem Sinne nicht hilfreich. TOVALOP und CRISTAL sind Interimslösungen; sie dürfen nicht langfristig an die Stelle von Haftungs- und Fondsübereinkommen treten.

FUSSNOTEN

1) Die tatsächlichen Angaben des Vortrags sind auf den Stand von Mitte August 1980 gebracht worden.

2) Dem Fondsübereinkommen gehören folgende Staaten an:

Algerien, Bahamas, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich, Ghana, Großbritannien, Indonesien, Italien, Island, Japan, Liberia, Monaco, Norwegen, Papua-Neuguinea, Schweden, Syrien, Tunesien, Tuvalu und Jugoslawien.

Es ist bekannt, daß sich weitere Staaten intensiv mit der Ratifizierung des Fondsübereinkommens befassen; das niederländische Zustimmungsgesetz liegt zur Zeit dem niederländischen Parlament vor.

3) Zur Darstellung und Entstehungsgeschichte des Haftungs- und des Fondsübereinkommens kann im einzelnen auf die Darstellungen von Herber und Ganten in den Heften 10 und 11 der Schriftenreihe B des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht verwiesen werden.

4) Zum seerechtlichen Verteilungsverfahren vgl. Schön, Heft 39 der Schriftenreihe A des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht.

5) BGBI II, 1980, S. 721

6) Jurisprudence Française, 1980, S. 287

7) s.o. Fußnote 3

8) Es könnte allerdings statt des Haftungsübereinkommens

tritt vorgenommene Vorbeugungsmaßnahmen erstattungsfähig.

- 9) s.u. S. 26/27
- 10) Auch Finnland hat mit dem Reeder einen Vergleich zur Regulierung seiner Ansprüche aus dem Unfall geschlossen. Lediglich die Ansprüche der UdSSR und Finnlands gegen CRISTAL und mögliche Rückgriffsansprüche sind noch nicht abgeschlossen.
- 11) Dieses Urteil ist am 12.8.1980 wegen der Schadensberechnung von dem US Court of Appeal aufgehoben und zur erneuten Verhandlung an das gleiche Gericht zurückverwiesen worden.