

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

HEFT 62

DR. SC. JUR. NORBERT TROTZ

**Haftung für Schäden aus dem Transport
gefährlicher Güter auf See —
hat die internationale Regelung noch eine Chance?**

HAFTUNG FÜR SCHÄDEN AUS DEM TRANSPORT
GEFÄHRLICHER GÜTER AUF SEE -
HAT DIE INTERNATIONALE REGELUNG NOCH EINE CHANCE?

Erweiterte und überarbeitete Fassung eines Vortrages
von

Dr. sc. jur. Norbert Trotz
Dozent am Institut für ausländisches Recht
und Rechtsvergleichung
Akademie für Staats- und Rechtswissenschaft der DDR

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 29. Mai 1986

INHALTSÜBERSICHT

	Seite
1. Der Ausgangspunkt	5
2. Der ursprüngliche Konventionsentwurf - Gründe für sein Scheitern	6
2.1. Das Problem im allgemeinen	6
2.2. Das Problem im besonderen: Wirkung des bestehenden international vereinheit- lichten Rechts der Reederhaftung	12
2.3. Die Regelungsalternativen auf der Konferenz	15
2.4. Einzelprobleme des Konventionsentwurfes	21
2.4.1. Definition des sachlichen Geltungsbe- reiches durch Festlegung der rele- vanten Güter	21
2.4.2. Definition des sachlichen Geltungsberei- ches durch die Schadensdefinition und deren Verhältnis zum örtlichen Geltungs- bereich	22
2.4.3. Das Problem der Definition des Begriffs "Ablader"	25
2.4.4. Konstruktion der Anschlußhaftung des Abladers	26
2.4.5. Pflichtversicherung des Abladers	27
2.4.6. Die Inkorporation der Konvention über die Haftungsbeschränkung des Reeders	29

	Seite
2.4.7. Das Problem Charterer - Ablader im Zusammenhang mit der Haftungsbeschränkung	32
3. Überlegungen zur künftigen Regelung bei Wiederaufnahme der Arbeiten in der IMO	33
3.1. Allgemeine Bemerkungen	33
3.2. Reederhaftung plus Pflichtversicherung der Ladung	36
3.3. Fond-Lösung	41
3.4. Revision des gegenwärtigen Reederhaftungssystems	44
3.4.1. Der diskutierte Vorschlag	44
3.4.2. Bewertung	45
3.4.3. Ausweg	47
3.4.4. Einbeziehung der Ladung in die Haftung	51
Fußnoten	53

HAFTUNG FÜR SCHÄDEN AUS DEM TRANSPORT
GEFÄHRLICHER GÜTER AUF SEE -
HAT DIE INTERNATIONALE REGELUNG NOCH EINE CHANCE?

1. Der Ausgangspunkt

Ausgangspunkt der vorliegenden Betrachtungen ist eine diplomatische Konferenz, die im Mai 1984 in London stattfand und der neben den Revisionsprotokollen zur Ölhaftungskonvention von 1969 ¹⁾ und zur Fondkonvention von 1971 ²⁾ der Entwurf einer Konvention über die Haftung für Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter auf See ³⁾ zur Entscheidung vorlag. Während die Konferenz hinsichtlich der erstgenannten Revisionsprotokolle erfolgreich war ⁴⁾, scheiterte sie mit dem Konventionsentwurf über die Haftung für gefährliche Güter, ⁵⁾ d.h. sie war nicht in der Lage, eine Konvention anzunehmen. Eine schließlich verabschiedene Resolution stellte das offiziell fest und gab das ganze Projekt an die IMO zurück und zwar mit dem Ersuchen, einen neuen Entwurf auszuarbeiten.

Die Mitgliedstaaten der IMO sind allerdings nicht mit Enthusiasmus an die Lösung dieser Aufgabe gegangen. Nach Diskussionen im Rat der Organisation und im Rechtsausschuß wurde die weitere Arbeit ersteinmal hinausgeschoben und zwar mit dem ausdrücklichen Hinweis, daß neue Ideen erforderlich sind, bevor die Beratungen wieder aufgenommen werden können. Im Oktober 1987 soll auf der 58. Tagung des Rechtsausschusses der Versuch gemacht werden, die Arbeiten in Gang zu bringen. ⁷⁾

Ob es nun allerdings möglich ist, neue Ideen zu entwickeln, kann bezweifelt werden. Der Rechtsausschuß der IMO hat in nahezu 8jähriger Vorbereitungsarbeit eine große Anzahl von

Alternativen hin- und hergewendet und dabei ein beträchtliches Argumentationsmaterial verbraucht. Das gleiche kann hinsichtlich der Arbeitsgruppe von UNIDROIT gesagt werden, die seit Jahren eine entsprechende Lösung des Problems für die Landtransportmittel sucht. ⁸⁾ Auch die Literatur ⁹⁾ oder Konferenzen über das Problem scheinen die Argumente für und gegen die denkbaren Lösungswege erschöpft zu haben. ¹⁰⁾ Außerdem ist der Schatten der gescheiterten Konferenz allgegenwärtig.

Unter diesen Umständen gehört ein gewisser Mut dazu, erneut in die Diskussion einzutreten. Das wiederum scheint jedoch unvermeidlich. Jedenfalls dürfte die Regelungsnotwendigkeit unbestreitbar sein. So zeigen sich erste Anzeichen nationaler Regelungsbereitschaft (z.B. in den Niederlanden). Greifen nationale Regelungsbemühungen um sich, ist es sehr viel schwerer, eine international vereinheitlichte Lösung zu finden. Außerdem kann jede größere Katastrophe im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter auf See im internationalen Maßstab einen politischen Druck erzeugen, der eine sehr schnelle Lösung erzwingt, wobei sich dann ausgewogene Regelungen nur schwer durchsetzen lassen.

Am Beginn einer erneuten Diskussion muß notwendigerweise eine kurze Analyse des erfolglosen Projekts stehen, um gewissermaßen den Schutt der gescheiterten Konferenz beiseite zu räumen.

2. Der ursprüngliche Konventionsentwurf - Gründe für sein Scheitern

2.1. Das Problem im allgemeinen

Der Transport bildet haftungsrechtlich einen eigenen Verantwortungsbereich, was zur Haftung des Betreibers von Verkehrsmitteln für Schäden führt, die Dritten durch deren

Betrieb entstanden sind. In den meisten nationalen Rechtsordnungen und teilweise im vereinheitlichten Recht manifestiert sich diese Haftung in besonderen Vorschriften. Diese haben letztlich die Regelung der vom Verkehrsmittel ausgehenden Gefahren im Auge (Betriebsgefahr, Verkehrsgefahr). Werden gefährliche Güter transportiert, tritt deren spezifisches Risiko hinzu (Gutgefahr¹¹⁾). Dieses Risikoelement wird in der Regel jedoch im geltenden Recht (sei es nationale Rechtsordnungen, sei es das international vereinheitlichte Recht) nicht besonders berücksichtigt. Da die bestehenden nationalen Vorschriften oder - soweit vorhanden - international vereinheitlichte Regeln, die eigentliche Verkehrsgefahr erfassen, orientieren sie auf die traditionelle Verteilung des Haftungsrisikos zu Lasten des Betreibers.¹²⁾ Erfolgt keine Spezialregelung für gefährliche Güter, geht das zusätzliche Risiko zu Lasten der Halter der Verkehrsmittel und muß durch die bestehenden Vorschriften aufgefangen werden.

Dabei stellt sich dann die Frage, ob deren rechtliche Ausgestaltung ausreicht, dieses zusätzliche Risiko abzudecken. Für das Seerecht muß das verneint werden. Das gilt für das international vereinheitlichte Recht, das hinsichtlich der Haftungsgrundlagen sehr lückenhaft ist und im übrigen weitgehende Haftungsbeschränkungen kennt, wie auch für die meisten nationalen Rechtsordnungen.¹³⁾

Wenn insoweit der nationale Gesetzgeber bzw. die Staaten in bezug auf das vereinheitlichte Recht vor der Notwendigkeit stehen, die bestehenden Vorschriften weiter zu entwickeln, müssen sie sich entscheiden, ob das auf dem ausgetretenen Pfad der Halterhaftung durch eine entsprechende Ausweitung der Schadensrechtspflicht erfolgen soll oder ob die spezielle "Gutgefahr" haftungsrechtlich in die Sphäre des Güterinhabers zu verlagern ist. Über diese Frage wird seit Jahren ein erbitterter Streit geführt, der die jeweils denkbaren Argumentationen erschöpft hat.

Das Beispiel des Atomrechts mit seiner strikten Kanalisierung der Haftung auf den Anlageninhaber bietet ein entsprechendes Vorbild für die Argumentation, wobei die Heranziehung der Konvention über die Haftung beim Seetransport nuklearen Materials ¹⁴⁾ im Rahmen einer seerechtlichen Diskussion naheliegt. Mit der Konvention über die Bildung eines internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden ¹⁵⁾ liefert das Seerecht im übrigen weiteres Anschauungsmaterial zum mindesten für eine Teilverlegung der Haftung in die Sphäre des Güterinhabers.

Das Problem besteht allerdings bereits darin, wie man sich einer solchen Verlagerung oder Aufteilung der Haftung in der Diskussion nähert. So muß bezweifelt werden, ob das unter Anknüpfung an die Definition unterschiedlicher Verantwortungsbereiche der Beteiligten oder an die Differenzierung nach persönlich gesetzten Ursachen erfolgen sollte, wie denn auch höchst fraglich ist, ob sich die beim Transport gefährlicher Güter zusammenfallenden Risiken so eindeutig trennen und personell zuordnen lassen, um darauf eine Argumentation zugunsten oder zu Lasten der einen oder anderen Seite zu stützen.

Richtig ist es ohne Zweifel, daß der Beförderer nicht Inhaber der Güter ist und diese auch nicht nutzt oder bearbeitet. Ausgehend davon ließe sich argumentieren, daß er rechtlich und faktisch nur für den Betrieb des Verkehrsmittels verantwortlich sein kann und nicht für Schäden haftet, die allein aus den Eigenschaften des Gutes resultieren. Allerdings gehört es zu den Aufgaben des Beförderers, die Güter während des Transports ordnungsgemäß zu behandeln; reagieren sie aufgrund eines Behandlungsfehlers und wird dadurch ein Schaden verursacht, ist dieser durchaus im Bereich der Tätigkeit des Beförderers entstanden.

Andererseits kann der Ladungsinhaber selbst durch falsche

oder unterlassene Information oder durch Beladungs- oder Verpackungsfehler die Ursache für den Schadensverlauf setzen.

Es sind im übrigen nicht nur Behandlungsfehler oder Mängel in der Verpackung, die zu Schäden führen, sondern auch die eigentliche Verkehrsgefahr selbst. Diese äußert sich insbesondere im Unfall, der entweder durch den befördernden Halter oder durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht wird bzw. durch Zufall eintreten kann. Der Verkehrsunfall wirkt auf die Güter ein, wobei sich ihre gefährlichen Eigenschaften realisieren können und einen Schaden verursachen. In diesem Falle hat die Gutgefahr die an sich bestehende Verkehrsgefahr nur erhöht. Im Grunde bilden beide Risiken in solchen Situationen eine Einheit. Hinzu kommt, daß nicht nur die Ursachen, sondern auch die Schadensfolgen sich meistens nicht eindeutig dem einen oder anderen Risikobereich zuordnen lassen.

Es können insofern folgende Ursachenbereiche für die Schadensentstehung wirksam werden:

- 1) Ausschließlich die Eigenschaften des Gutes ohne äußere Einwirkung;
- 2) Informations- und Verpackungsfehler durch den Ladungsinhaber;
- 3) Behandlungsfehler des Beförderers;
- 4) Einwirkung der Verkehrsgefahr (insbesondere Unfall)
 - a) durch Verschulden des Halters
 - b) durch Verschulden Dritter
 - c) durch unabwendbare Gewalt.

Es wäre sehr schwierig, die Haftung personell diesen Ursachenbereichen zuzuordnen, wenn nicht überhaupt der Erfolg zu bezweifeln ist. In vielen Fällen wird die eindeutige Zuordnung durch das gleichzeitige Einwirken ver-

schiedener Ursachenbereiche gar nicht möglich sein oder die Beweisführung wird (wer immer die Last dazu trägt) so aufwendig, daß das schließlich erzielte Ergebnis der Haftungszuordnung in keinem Verhältnis mehr zu diesem Aufwand steht. Das widerspräche auch der Konstruktion der Gefährdungshaftung, deren Wesen gerade darin besteht, von den verschiedenen Ursachen zu abstrahieren (selbst von Einwirkungen außenstehender Dritter) und die Ersatzpflicht für alle Schäden aus einem Verantwortungs- und Tätigkeitsbereich personell zusammenzufassen.

Entscheidender Bezugspunkt der Regelung der außervertraglichen Haftung bleibt die Stellung des Geschädigten. ¹⁶⁾ Für ihn ist es entscheidend, daß er ein klares Zugriffsrecht auf eine bestimmte Person bekommt. Die Prüfung und Ermittlung der verschiedenen Ursachen- und Verantwortungsbereiche ist dafür uninteressant, bleibt aber u.U. für die Regelung des Innenverhältnisses der Beteiligten von Bedeutung.

Es scheint bei dieser Sachlage zweckmäßiger zu sein, das Risiko ohne Rücksicht auf die verschiedenen mitwirkenden Ursachenbereiche als Einheit anzusehen, wofür dann verschiedene Lösungen der personellen Zuordnung der Haftung denkbar und rechtspolitisch berechtigt sind. Die Analyse der mitwirkenden Ursachen zeigt nur dann den Personenkreis an, der in Frage kommt.

Danach scheint es durchaus möglich, bei der traditionellen Halterhaftung zu bleiben und dieser auch die ausschließliche Gutgefahr zuzuordnen, wie es sicher auch berechtigt ist, den eingangs geschilderten Tendenzen zu folgen und eine Konzentration der Schadenersatzpflicht beim Güterinhaber vorzunehmen, die dann auch die Verkehrsgefahr einschließen würde. Denkbar ist es natürlich auch, die Haftung zwischen den Beteiligten aufzuteilen, nur könnte eine solche Aufteilung nach dem oben gesagten nicht an die durch

die einzelnen Personen gesetzten Ursachenbereiche anknüpfen, sondern müßte sehr viel gröber nach quantitativen, rechnerischen Maßstäben erfolgen. Die schließlich getroffene Wahl richtet sich dann nach den politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten, die für die Staaten Präferenz besitzen.

Neben der bereits genannten Zugriffsmöglichkeit für den Geschädigten, werden Probleme der Organisation und Kosten der Versicherungsdeckung, Berücksichtigung bestehender Haftungsstrukturen, technische und wirtschaftliche Gesichtspunkte usw. eine Rolle spielen. Bei der internationalen Rechtsvereinheitlichung können sich durchaus andere Akzente als bei einer nationalen Regelung ergeben. So wirken bestehende Haftungsstrukturen im internationalen Recht sehr viel stärker auf die gewählte Lösung ein, da diese nicht durch Akt eines einzelstaatlichen Gesetzgebers beseitigt werden können.

Die Vielzahl der möglichen Gesichtspunkte liefert sowohl in der literarischen Diskussion als auch bei den Abkommensverhandlungen den jeweiligen Kombattanten für die eine oder andere Seite (Beförderer, Güterinhaber) ausreichend Anknüpfungspunkte, um ihre Position zu begründen. Dabei spielen die oben erwähnten Verantwortungsbereiche (Einwirkungsmöglichkeiten) und Ursachen als Argumentationsmaterial eine erhebliche Rolle. Allerdings sind gerade die darauf gestützten Argumente wenig geeignet, überzeugende Lösungsansätze zu offerieren. Es wird natürlich nicht gelehnet, daß beide Seiten hier Verantwortungen und Einwirkungsmöglichkeiten besitzen und die allgemeine Verkehrsgefahr durch die Gutgefahr erhöht wird. Für die Betrachtung des Risikos als Regelungsgegenstand bleibt diese Trennung jedoch künstlich und wenig praktisch. Immerhin darf auch nicht übersehen werden, daß die außervertragliche Haftung des Halters für Schäden aus seiner Tätigkeit bereits existiert, an sich voll begründet ist

und die Einbeziehung des Verkehrskunden in jedem Falle eine Ausnahme ist, ¹⁷⁾ für die sehr überzeugend begründet werden muß, wann die bisherige Haftung des Halters eines Verkehrsmittels gegenüber Dritten aufgehoben, gespalten oder sonstwie abgeändert werden muß.

2.2. Das Problem im besonderen: Wirkung des bestehenden international vereinheitlichten Rechts der Reederhaftung

Das vereinheitlichte Recht der Reederhaftung ist durch die scharfe Trennung von Haftungsnormen einerseits und der Regelung der Haftungsbeschränkung andererseits gekennzeichnet.

Die Haftungsnormen sind nur unvollkommen vereinheitlicht und zwar beschränkt auf Schäden aus Schiffszusammenstößen ¹⁸⁾ (von der Haftung für Ölverschmutzungsschäden wird hier vorerst abgesehen). Die Haftung für andere außervertraglich verursachte Schäden richtet sich nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht.

Die Haftungsbeschränkung ist davon unabhängig umfassend und lückenlos in einem speziellen Abkommen geregelt (gegenwärtig Konvention von 1957, künftig Konvention von 1976). Sie ist als sog. globale Haftungsbeschränkung ausgestaltet, d.h. es werden jeweils alle Ansprüche aus einem Unfall zusammengefaßt und zwar unabhängig von der anwendbaren Rechtsgrundlage (national oder international, vertraglich oder außervertraglich). Das Mittel dazu ist eine umfassende Formulierung des Geltungsbereiches, die jede Art von Schadenersatzanspruch erfaßt.

Für diese unbestimmte Zahl von Ansprüchen haftet der Reeder mit einem festen Betrag, der sich aus der Schiffsgröße (RT) multipliziert mit einem festen Betrag pro Tonne ergibt.

Demgemäß ist es völlig gleichgültig, wie viele Ansprüche oder was für Ansprüche entstanden sind und wie hoch der Betrag ihrer Gesamtheit ist; der Umfang der Haftung des Reeders steht für jedes Schiff entsprechend seiner Größe von vornherein fest.

Es liegt auf der Hand, daß dieses System ideale Voraussetzungen für die Beschaffung der erforderlichen Versicherungsdeckung bietet. Das zu versichernde Risiko ist für jedes Schiff genau kalkulierbar. Auf diese Weise ist es möglich, seit Jahrzehnten die Versicherungsprämien auf einem angemessenen Niveau zu halten.

In diese versicherungsökonomische Idealwelt brach 1969 die Regelung der Ölhaftungskonvention von 1969 ein. Im Schatten der Torrey Canyon-Katastrophe von 1967 wurde unter erheblichem rechtspolitischen Druck eine Konvention über die Haftung für Schäden aus der Ölverschmutzung des Meeres angenommen, die einerseits einen Gefährdungshaftungsbestand einführte, andererseits eine eigene Beschränkungsregelung schuf. Dieses Risiko schied damit aus der globalen Haftungsbeschränkung aus. Wenn z.B. ein Tanker eine Schiffskollision verursacht und zugleich Öl aus dem Tanker ausläuft, hätte der Reeder des Tankers für die Schäden des Kollisionsgegners den Haftungsfonds nach der globalen Beschränkung zu entrichten und für die Schäden aus der Ölverschmutzung des Meeres den in der Ölhaftungskonvention vorgesehenen Höchstbetrag zur Verfügung zu stellen.

Diese Rechtslage wurde 1976 bei der Verabschiedung der neuen Konvention über die Haftungsbeschränkung berücksichtigt und die Ausklammerung der Ölverschmutzungsschäden aus dem Geltungsbereich der globalen Haftungsbeschränkung vollzogen. Bei der Gelegenheit wurde der Versuch gemacht, auch Schäden, die durch andere gefährliche Stoffe verursacht werden, aus dem Geltungsbereich der neuen Konvention über globale Haftungsbeschränkung auszuklammern, allerdings ohne Erfolg.

Es ist eine wesentliche Schwäche dieses internationalen Regelungssystems, daß einerseits die Haftungstatbestände nur sehr lückenhaft vereinheitlicht sind und andererseits eine umfassende Vereinheitlichung der Regelung der Beschränkung der Haftung besteht, die keinen formellen Zusammenhang mit den nationalen oder vereinheitlichten Haftungsnormen besitzt. Wenn Verhandlungen über die Vervollkommnung der Vereinheitlichung der Haftungstatbestände stattfinden, können damit zugleich Angriffe auf das Beschränkungssystem verbunden werden, indem argumentiert wird, daß diese neu zu regelnden Risiken durch die bestehende globale Beschränkung nicht ausreichend gedeckt sind. Die o.g. Ölhaftungskonvention von 1969 zeigt den Erfolg einer solchen Argumentation.

Bei der Diskussion eines neuen Abkommens über die Haftung für Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter auf See war eine Auseinandersetzung mit dieser globalen Haftungsbeschränkung unvermeidlich, da der sachliche Geltungsbereich der bestehenden Beschränkungsregelungen (Abkommen von 1957 und 1976) diese Schadensart gegenwärtig erfaßt. Der Ausgangspunkt für die Diskussion war jedoch die allgemeine Überzeugung, daß die verfügbaren Beträge aus der globalen Haftungsbeschränkung nicht ausreichen, um das Risiko abzudecken. Auf diese Weise beherrschte die Suche nach entsprechenden finanziellen Ressourcen die Diskussion.

Ein naheliegender Gedanke wäre die Revision des geltenden Rechts der Haftungsbeschränkung gewesen, d.h. die Anhebung der Haftungsgrenzen auf das für erforderlich gehaltene Niveau. Da die Vorarbeiten kurz nach der Konferenz von 1976 einsetzten, auf der man sich gerade auf eine neue Konvention mit angehobenen Haftungsbeträgen geeinigt hatte, blieb diese Idee als rechtspolitisch nicht vertretbar außerhalb der Betrachtungen.

Damit grenzten sich die denkbaren Alternativen ein. Eine

Möglichkeit hätte in der Herauslösung des fraglichen Risikos aus der globalen Beschränkung bestanden, so daß nach dem Vorbild der Ölhaftungskonvention nicht nur ein spezieller Haftungstatbestand der Reederhaftung zu schaffen gewesen wäre, sondern auch eine besondere Beschränkungsregelung außerhalb der globalen Beschränkung. Diese wäre damit weiter eingeschränkt, wenn nicht überhaupt fragwürdig geworden.

Wollte man diese Konsequenz vermeiden, blieb nur die Alternative, den Güterinhaber (Ablader) selbst in die Haftung einzubeziehen, um auf diese Weise die erforderlichen zusätzlichen Haftungsbeträge verfügbar zu machen. Wie bereits ausgeführt, liegt eine solche Möglichkeit keineswegs außerhalb zulässiger rechtspolitischer Erwägungen.

2.3. Die Regelungsalternativen auf der Konferenz

Die vorstehend charakterisierte Entscheidungssituation macht in jedem Falle das Dilemma sichtbar, in dem die Staaten sich bei der Vorbereitung der neuen Konvention befanden. Die lange Dauer der Vorbereitungszeit findet so jedenfalls teilweise ihre Erklärung.

Einigkeit konnte relativ schnell über folgende Punkte erzielt werden:

- a) Einführung eines Gefährdungshaftungstatbestandes in das vereinheitlichte Recht für das spezielle Risiko;
- b) Einführung einer Pflichtversicherung für dieses Risiko;
- c) Notwendigkeit der Bereitstellung zusätzlicher Haftungsbeträge, da die Haftungshöchstbeträge der globalen Beschränkung der Reederhaftung als unzulänglich angesehen

wurden und zwar einerseits wegen ihrer absoluten Höhe und andererseits wegen der möglichen Vielfalt von Ansprüchen, mit denen Forderungen auf Ersatz von Schäden, die durch gefährliche Güter verursacht werden, in Konkurrenz bei der Verteilung des Haftungsfonds hätten treten müssen;

- d) ausschließlich Erfassung von Drittschäden außerhalb des Schiffes.

Damit waren die Einigungsmöglichkeiten allerdings auch erschöpft, denn als nächstes mußte die Frage beantwortet werden, wer die erforderlichen Haftungsbeträge aufzubringen hat.

Der Rechtsausschuß der IMO arbeitete zeitweilig mit den folgenden vier Alternativen:

- a) ausschließliche Haftung des Abladers der Güter (daneben hätte die traditionelle Reederhaftung für Schäden ausschließlich aus der Verkehrsgefahr fortbestanden, wobei Abgrenzungsschwierigkeiten unvermeidlich gewesen wären; ein Regreßrecht des Abladers gegen den Reeder hätte in Fällen der fehlerhaften Einwirkung des letzteren auf die Güter für einen bestimmten Ausgleich sorgen müssen).
- b) Haftungskombination zwischen Reeder und Ablader: Primärhaftung des Reeders bis zur Höhe der globalen Haftungsbeschränkung; Anschlußhaftung des Abladers für darüber hinausgehende Schäden bis zur Höhe einer festzusetzenden Grenze.
- c) Gesamtschuldnerische Haftung des Reeders und Abladers mit Ausgleichspflichten auf der Grundlage ihrer jeweiligen Haftungshöchstgrenzen.
- d) Alleinhaftung des Reeders mit Haftungsobergrenzen außer-

halb der globalen Haftungsbeschränkung, wobei die Obergrenzen hoch genug anzusetzen gewesen wären, um dem potentiellen Schadensrisiko zu entsprechen (bei Aufrechterhaltung des Beschränkungseffektes für Spitzenbeträge).

Während der Vorarbeiten gelang es, die Alternativen a) und c) zu eliminieren. Die Alternativen b) und d) wurden der diplomatischen Konferenz zugeleitet, womit diese die eigentliche Grundsatzfrage zu entscheiden hatte.

- 1) Die Alternative d) hätte nach dem Vorbild der Ölhaftungskonvention von 1969 die sachliche Globalität des bestehenden Beschränkungssystems um ein weiteres Stück reduziert, so daß der dort angesetzte Höchstbetrag für die verbleibenden Ansprüche unangemessen hoch gewesen wäre, wenn nicht überhaupt das System als "globales" sich praktisch aufgelöst hätte. Die Auswirkungen auf den bestehenden Versicherungsmarkt wären beträchtlich gewesen, da nunmehr eine Vielzahl von Einzelrisiken mit unterschiedlichen Haftungshöchstbeträgen hätte erfaßt werden müssen. Wahrscheinlich hätte eine relativ weitgehende Umschichtung der bestehenden Versicherungsstruktur vorgenommen werden müssen. Von den Schiffahrtsunternehmen und ihren Versicherern (insbesondere P & I Clubs) wurde deshalb darauf hingewiesen, daß selbst eine drastische Anhebung der Haftungshöchstbeträge der globalen Haftungsbeschränkung versicherungsökonomisch besser zu verkraften ist, als die Zerstörung des bestehenden Systems. Es wird davon ausgegangen, daß die "erosion of the aggregate insurance cover" (d.h. der globalen Beschränkung, die diese aggregate insurance cover ermöglicht) "would excessively increase the insurers total exposure in any one maritime casualty". 20) Abgesehen von diesen Folgen für die Versicherung ständen die Staaten wahrscheinlich vor der Notwendigkeit, eine im vereinheitlichten Recht sehr gut eingeführte Lösung

überhaupt aufzugeben und die Reederhaftung völlig neu zu gestalten.

Nun könnte man natürlich fragen, "warum nicht?" Warum soll nicht ein Beschränkungssystem aufgegeben werden, das offenbar bei der Bewältigung neuer Risikosituationen beträchtliche Probleme verursacht. Allerdings müssen dann auch die Konsequenzen bedacht werden: es geht dann nicht darum, für einen speziellen Fall von einem bestehenden Prinzip bzw. System abzuweichen, sondern die gesamte internationale Regelung der Reederhaftung in ihrem bisherigen Bestand aufzulösen und neu zu gestalten. Es sind also Folgen ins Auge zu fassen, die schwer überblickbar sind und die weit über den konkreten Anlaß hinausgehen.

- 2) Die Alternative b) wurde von ihren Architekten als Kompromißvariante angesehen.

In Übereinstimmung mit der oben vorgenommenen Charakterisierung des Risikos wird dieses als Einheit betrachtet und durch eine einheitliche Schadensdefinition umschrieben. Die Aufteilung der Haftung erfolgt quantitativ, d.h. rechnerisch. Der Reeder haftet primär für alle entstandenen Schäden, unabhängig vom jeweiligen Ursachenbereich (Eigenschaften des Gutes, Verkehrsgefahr usw.) bis zur Höhe seiner globalen Haftungsbeschränkung. Daran schließt sich die Haftung des Abladers für Schäden an, die diese Haftungsgrenzen übersteigen und zwar ebenfalls im Rahmen der einheitlichen Schadensdefinition. Auf diese Weise wird das System der globalen Beschränkung der Reederhaftung erhalten und der Ablader nur herangezogen, um übersteigende Spitzenbeträge auszugleichen.

Die in der Regelung vernachlässigten Ursachenbereiche können natürlich für Ansprüche der an der Haftung Be-

teiligten untereinander relevant werden. Der Konventionsentwurf hatte dafür allerdings keine speziellen Regreßvorschriften eingeführt, sondern nur festgestellt, daß die bestehenden Möglichkeiten nicht berührt werden.

Die Einbeziehung des Abladers in die Haftung hätte in jedem Falle die Schaffung entsprechender Versicherungskapazitäten erfordert. Da ein Markt dafür gegenwärtig nur in Ansätzen besteht, war es verständlich, daß Aussagen über die Kostenbelastungen der Ablader nicht getroffen werden konnten. Allerdings waren verschiedene Versicherungsgruppen in der Lage, Vorschläge für die Organisation eines entsprechenden Marktes zu unterbreiten. Dieser sollte durch einen internationalen Pool unter Zusammenfassung aller nationalen Versicherungsgruppen geschaffen werden, wobei die Ablader ihrerseits durch Schaffung einer internationalen Organisation einen Verhandlungspartner dieses Pools bilden sollten. ²¹⁾ Wenn insoweit über die versicherungsökonomischen Auswirkungen dieser Ladungshaftung detaillierte Angaben nicht möglich waren, so wurde in der Diskussion über dieses Problem doch deutlich, daß die Verteilung des Risikos zwischen Reeder und Ablader ("risk spreading" ²²⁾) von der Gesamtkostenlage her günstiger ist als die einseitige Verlagerung in die Sphäre des Reeders, mit der Konsequenz der Zertrümmerung der bestehenden Organisation und Struktur der Versicherungsdeckung.

Angesichts dieser beiden Alternativen befanden sich die Staaten auf der Konferenz in einer schwierigen Entscheidungssituation. Beide Versionen des Konventionsentwurfes hätten jeweils schwerwiegende rechtspolitische Konsequenzen gehabt. Die unter Ziff. 1 behandelte Alternative d) ließ zwar die Ladung außerhalb der Schadensersatzpflicht, hätte aber beträchtliche Auswirkungen auf die bestehende internationale Regelung der Reederhaftung gehabt. Durch die Alternative b) (Ziff. 2) wären die Folgen für das System der Reederhaftung zwar vermeidbar gewesen, dafür mußte

jedoch die Beteiligung der Ladung an der Schadensersatzpflicht in Kauf genommen werden. Eine Reihe von Delegationen, die geneigt waren, Ladungs- und Schifffahrtsinteressen rechtspolitisch in gleicher Weise zu berücksichtigen, zogen offenbar das Scheitern des Konventionsprojektes vor, da sie auf diese Weise der Wahl zwischen zwei Übeln enthoben waren. Im übrigen bestand zwar eine Mehrheit zugunsten einer kombinierten Haftung (Alternative b - Ziff. 2), diese war jedoch einerseits nicht ausreichend, um die Konvention "zu tragen", andererseits handelte es sich um eine "lustlose" Mehrheit, die nicht mit echtem Einsatz für die bevorzugte Alternative eintrat, da eine Reihe von Einzelfragen nicht ausreichend geklärt schien.

Dieses wenig ermutigende "politische Erscheinungsbild" am Ende der Konferenz läßt es zweifelhaft erscheinen, ob man die Staaten bei Wiederaufnahme der Arbeiten nochmals mit der einen oder anderen oder beiden Alternativen konfrontieren kann. Um eine höhere Entscheidungsbereitschaft zu erzielen, müßten radikale rechtspolitische Wandlungen in den einzelnen Staaten eingetreten sein, was nicht zu erwarten ist.

Bevor auf die Frage eingegangen wird, welche Regelungsmodelle überhaupt noch denkbar sind, sollen im folgenden Abschnitt einige rechtliche Einzelprobleme behandelt werden, die in den bisherigen Alternativen zutage getreten sind und deren Analyse hilfreich bei den weiteren Überlegungen sein kann. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Fragen im Zusammenhang mit Alternative b), da Alternative d) - wenn man von den negativen Konsequenzen für das bestehende System der Reederhaftung absieht - weit weniger rechtstechnische Schwierigkeiten als Alternative b) bereitet.

2.4. Einzelprobleme des Konventionsentwurfes

2.4.1. Definition des sachlichen Geltungsbereiches durch Festlegung der relevanten Güter

Bereits während der Vorarbeiten wurde Einigkeit darüber erzielt, daß die Risiken "Feuer", "Explosion", "Vergiftung" und "Verschmutzung" durch die Haftungsregelung erfaßt werden sollten. Dementsprechend wäre es möglich gewesen, den Geltungsbereich verbal zu umschreiben. Da aber für die Ladung die Dritthaftung eine Ausnahme bildet und zudem die vorgesehene Pflichtversicherung der Ladungseigentümer eine präzise Kenntnis im voraus über die Fälle erfordert, in denen eine solche Versicherung abzuschließen ist, einigte man sich relativ leicht auf die Methode der listenmäßigen Erfassung von Stoffen, die im Sinne der Konvention als relevant anzusehen sein sollten. Nur Schäden, die von Stoffen dieser Liste verursacht werden, hätten die Haftung nach der Konvention begründet und zwar wurde auf die o.g. Risiken in der Regelung dann nicht mehr Bezug genommen, da die Stoffliste ausschließlich den Geltungsbereich bestimmte. Jedoch lagen diese Risiken der Auswahl der relevanten Güter zugrunde.

Allerdings mußte vor der Aufstellung der Liste noch eine andere Vorfrage geklärt werden: sollte die Konvention nur für den Transport von Gütern als Massengutladung oder für jede Art der Beförderung (also auch Stückgut) gelten. Die Massengutvariante hätte es einerseits ermöglicht, die Liste klein zu halten und andererseits wäre die Konvention überhaupt nur für einen begrenzten Kreis von Spezialschiffen relevant gewesen. Bei der Stückgutvariante wäre demgegenüber eine sehr viel breitere Stoffliste notwendig gewesen und die Konvention hätte praktisch für alle Schiffe gegolten. Bezogen auf die Schifffahrt war insofern eine sehr wichtige Entscheidung zu fällen. Noch in der Phase der Vorarbeiten setzte eine Mehrheit von Staaten die Massengut-

variante durch. Für die minorisierten Staaten reduzierte sich damit das Interesse an der Konvention erheblich. Sie machten geltend, daß auch kleinere Stückpartien gefährlicher Güter, die z.B. eine Explosion auslösen, beträchtliche Schäden verursachen können. Diese Eingrenzung des Geltungsbereiches der Konvention dürfte zum Scheitern des Projektes beigetragen haben.

Es kann im übrigen als ziemlich sicher gelten, daß bei einer Neuaufnahme der Arbeiten am Konventionsprojekt diese Frage erneut zu entscheiden ist. Da sich im UNIDROIT-Entwurf für die übrigen Transportarten die Stückgutvariante durchzusetzen scheint, erhalten jene Auffassungen, die eine solche Lösung für die Seeschifffahrt fordern, entsprechenden Auftrieb.

2.4.2. Definition des sachlichen Geltungsbereiches durch die Schadensdefinition und deren Verhältnis zum örtlichen Geltungsbereich

Die im Konventionsentwurf vorgesehene Schadensdefinition ist sehr allgemein gehalten und erfaßt Schäden, die durch die gefährlichen Güter an Bord des Schiffes (nur Personenschäden) oder außerhalb des Schiffes (Personen- und Sachschäden) verursacht werden. Bevor die Konferenz noch zu einer detaillierteren Ausgestaltung vordringen konnte, wurden die Beratungen über den Konventionsentwurf überhaupt abgebrochen. Die gleiche Konferenz hatte sich dann aber im Zusammenhang mit der Revision der Ölhaftungskonvention von 1969 mit einer Neufassung der Definition "Verschmutzungsschäden" zu befassen und einigte sich auf eine konkretisierte Fassung dieser Definition²³⁾, die jene Schäden deutlicher umschreibt, die infolge einer Beeinträchtigung der maritimen Umwelt durch Öl entstehen.

Es unterliegt kaum einem Zweifel, daß diese neue Formulie-

rung in allgemeinerer Fassung auch der Konvention über die gefährlichen Güter zur Ergänzung der Schadensdefinition hätte dienen können, wie denn auch der UNIDROIT-Entwurf auf diese Formulierung zurückgegriffen hat. Dabei hätte allerdings diese Formulierung zu Verschmutzungsschäden nur einen Teilaspekt der Gesamtschadensdefinition erfaßt, die im übrigen auch "traditionelle" Schäden, die durch Feuer oder Explosion verursacht werden, abdeckt. Der für die Ölhaftungskonvention entwickelte Zusatz wäre jedoch durchaus geeignet gewesen, mit einer allgemeinen Formulierung verbunden zu werden.

Diese besondere Erwähnung von Verschmutzungsschäden hätte aber ein ohnehin bestehendes Problem des örtlichen Geltungsbereiches noch sichtbarer gemacht. Die Konvention sollte die folgenden Schadenskategorien decken:

- a) traditionelle Schäden unmittelbar verursacht durch Feuer oder Explosion der beförderten Güter;
- b) Schäden aus der Beeinträchtigung der maritimen Umwelt infolge der verschmutzenden Eigenschaften der beförderten Güter.

Der Konventionsentwurf ging von einem territorialen Geltungsbereich aus und zwar vom Territorium einschließlich der Territorialgewässer eines Vertragsstaates. Alternativ war vorgesehen, diesen Geltungsbereich auch auf die Wirtschaftszone auszudehnen, wozu die Konferenz sicher gelangt wäre, nachdem auf der gleichen Konferenz die Wirtschaftszone in den Geltungsbereich der Ölhaftungskonvention aufgenommen worden war.

Für die unter b) genannten Schäden ist eine Geltungsbe-
reichsregelung, die auf den Territorialgewässern beruht,
rechtlich in jedem Falle möglich und auch sachgerecht.
Schadenersatzansprüche aus der Beeinträchtigung der Um-
welt können sowohl durch den Staat als auch durch dessen

Bürger nur dort geltend gemacht werden, wo entsprechende Schutzansprüche bestehen, was bei den Territorialgewässern durch das Gebiet klar definiert ist. Hinsichtlich der Wirtschaftszone bestehen zwar keine territorialen Schutzansprüche des Küstenstaates, aber er besitzt hier einzelne souveräne Rechte zur Nutzung der Ressourcen, die - wenigstens in diesem Umfang - Anknüpfung für Schadenersatzansprüche sein können.

Für die unter a) genannten "traditionellen" Schäden sind die Territorialgewässer zwar ein rechtlich möglicher Anknüpfungspunkt zur Bestimmung des Geltungsbereiches, allerdings ist es fraglich, ob das auch sachgerecht wäre. Wird z.B. ein Personenschaden im Bereich der 13. sm verursacht, fällt der Anspruch nicht unter die Konvention, was im Bereich der 12.sm noch möglich gewesen wäre.

Die Anknüpfung an die Wirtschaftszone ist zur Bestimmung des Geltungsbereiches hier auch rechtlich ausgeschlossen. Ob man die Wirtschaftszone als Teil des offenen Meeres oder als Zone sui generis betrachtet, sie wird in jedem Falle nicht Bestandteil des Staatsterritoriums. Rechte des Küstenstaates und seine Jurisdiktion hinsichtlich Gesetzgebung und Rechtsprechung beziehen sich nur auf die ihm zustehenden Sonderrechte, keinesfalls wird seine gesamte nationale Rechtsordnung auf diese Zone ausgedehnt. Da die unter a) genannten Schäden mit diesen Sonderrechten nichts zu tun haben, läßt sich auch durch eine Konvention über die Vereinheitlichung zivilrechtlicher Normen keine territoriale Geltung der Normen unter Anknüpfung an die Wirtschaftszone festlegen. Würde eine solche Regelung in die Konvention aufgenommen, müßte man darin einen Schritt zur vollen Territorialhoheit des Küstenstaates sehen, was dem geltenden internationalen Seerecht widerspricht.

In der Wirtschaftszone könnte insofern die Geltung der Konvention für diese Art von Schäden (ähnlich wie auf

dem Offenen Meer) nur durch eine "personelle" Anknüpfung begründet werden, d.h. Anknüpfung an die Flagge eines Vertragsstaates, die das Schiff führt. Das wirft dann allerdings die Frage auf, ob nicht - ähnlich wie bei der Konvention über die Haftung für Schäden aus Schiffszusammenstößen - überhaupt eine solche Geltungsbereichsregelung für diese Art von Schäden aufgenommen werden sollte und zwar in Ergänzung zur territorialen Regelung durch die Territorialgewässer für das gesamte darüber hinausgehende Meeresgebiet.

Eine solche Regelung würde allerdings die Teilung des Geltungsbereiches nach den beiden Schadenskategorien erfordern.

2.4.3. Das Problem der Definition des Begriffs "Ablader"

Einbeziehung des Abladers in die Haftung setzt eine Definition der haftenden Person voraus. Im Interesse des Geschädigten verbietet es sich, dabei nach der bei der Abwicklung des Seefrachtgeschäftes im Zeitpunkt des Unfalls wirklich berechtigten Person in bezug auf die Güter zu suchen. Der Konventionsentwurf geht deshalb in Anlehnung an die Hamburger Regeln von der im Frachtrecht üblichen Definition des "shippers" aus und legt fest, daß unter diesem Begriff zu verstehen ist "the person on whose behalf, or by whom as a principal the hazardous substances are delivered for carriage". Zum mindesten dem Beförderer ist diese Person bekannt, abgesehen davon ergibt sie sich in der Regel aus dem Konnossement oder anderen Ladungsdokumenten. Es muß natürlich eingeräumt werden, daß damit u.U. eine Person zur Haftung verpflichtet wird, die zum Zeitpunkt des Unfalls jede Berechtigung an den Gütern verloren hat (wie der Verkäufer, wenn die Konnossemente eingelöst wurden). Deshalb wurde insbesondere durch die Lobby

der Ladung, aber auch durch einige Staaten (Frankreich, USA) heftig gegen diese Definition polemisiert.

Um diesen Angriffen zu begegnen und um sowohl den jeweils in Anspruch genommenen Vertreter der Güter als auch den Geschädigten zu schützen, wurde in den Regelungen über die Pflichtversicherung eine Bestimmung aufgenommen, wonach die Versicherungspolice die Gesamtperiode der Haftung und die Schadenersatzpflicht jeder Person, die nach der Konvention als "Ablader" angesehen werden könnte, deckt. Abschluß und Finanzierung der entsprechenden Versicherungspolice sind eine Angelegenheit der an den kommerziellen Beziehungen beteiligten Personen. Auch sonstige Kosten oder Belastungen, die sich darüber hinaus aus der Haftung oder Prozeßführung ergeben, wären in diesem Rahmen abzuwickeln.

2.4.4. Konstruktion der Anschlußhaftung des Abladers

Wie bereits festgestellt, behandelt der Konventionsentwurf das Schadensrisiko als Gesamtrisiko, ohne Rücksicht darauf, ob die Schäden ausschließlich durch die Eigenschaften der Güter, durch Behandlungsfehler des Beförderers oder durch Einwirkung der Verkehrsgefahr entstanden sind. Selbst dann, wenn bei einem Unfall Schäden durch die Güter und andere Schäden (also solche ausschließlich aus der Verkehrsgefahr) entstanden sind und beide nicht getrennt werden können, werden sie nach Art. 5 zusammengefaßt und einheitlich dem Konventionsregime unterstellt. Damit würden auch die ausschließlich durch das Verkehrsmittel verursachten Schäden dem Ablader zur Last fallen.

Die Verteilung der Haftung zwischen Reeder und Ablader erfolgt rechnerisch: steht die Haftung des Reeders aufgrund des Gefährdungshaftungstatbestandes fest, so haftet dieser bis zur Höhe der globalen Beschränkung. Die Haftung des Ab-

laders ist begründet:

- a) wenn der Schaden die Haftungsbeschränkung des Reeders übersteigt (und zwar für den übersteigenden Teil bis zur Grenze der Haftungsbeschränkung des Abladers);
- b) wenn der Schiffseigentümer nicht in der Lage ist, seine Verpflichtungen zu erfüllen.

Im Falle b) handelt es sich nicht um eine Anschlußhaftung, sondern um eine Ausfallhaftung. Der Nachteil für den Ablader besteht darin, daß seine Haftung bereits bei 0 einsetzt und nicht bei $0 + X$ ($X =$ Haftungsbetrag des Reeders) und seine Haftungsgrenzen insofern eher ausgeschöpft werden können. Die Regelung sieht allerdings keine Übernahme des Haftungsanteils des Reeders vor, die zugunsten des Abladers vorgesehene Haftungsbeschränkung bleibt voll erhalten. Im Grunde geht deshalb der Ausfall der Reederhaftung zu Lasten des Geschädigten.

Die in Ziff. b) vorgesehene Regelung ist trotzdem von seiten der Ladungsinteressen auf Kritik gestoßen. Man muß jedoch in Betracht ziehen, daß der Reeder einer Versicherungspflicht unterliegt und der unter b) vorgesehene Fall eine absolute Ausnahme darstellt.

2.4.5. Pflichtversicherung des Abladers

Der Konventionsentwurf sah eine Versicherungspflicht vor, deren Erfüllung - wenigstens in allgemeiner Form - gemäß Art. 11 C die Vertragsstaaten in ihren Lade- und Löschhäfen sichern sollten. Der Verwaltungsaufwand dafür wurde als beträchtlich angesehen, insbesondere für Häfen mit einem hohen Anteil relevanter Güter (wie z.B. Rotterdam). U.a. aus diesem Grunde wurde in dem Entwurf ein (allerdings heftig umstrittener) Artikel 12 aufgenommen, der

dem Reeder einen wesentlichen Teil der Verantwortung für das Vorhandensein der Pflichtversicherung überträgt. Wäre der Reeder im Schadensfall nicht in der Lage, nachzuweisen, daß ein Versicherungszertifikat vorhanden ist und wäre es demzufolge unmöglich, den Ablader zu identifizieren bzw. - wenn das noch möglich sein sollte - ist dieser nicht in der Lage, seine Schadenersatzpflichten nach der Konvention zu erfüllen, hätte der Reeder den Haftungsanteil des Abladers zu übernehmen und zwar zusätzlich zu seinem eigenen Anteil. Es ist verständlich, daß gegen diese Bedingung von seiten der Schifffahrt protestiert wurde, da die übliche Versicherungsdeckung des Reeders nur seine Haftung bis zur globalen Beschränkung umfaßt, dieser zusätzliche Anteil also gewissermaßen versicherungsmäßig in der Luft hängt.

Trotzdem ist diese Regelung als zweckmäßig anzusehen, da letztlich bei der Übernahme zur Beförderung und bei der damit verbundenen Dokumentenübergabe die Kontrolle der Versicherungszertifikate am ehesten möglich ist.

Die Belastungen für den Reeder werden dadurch entschärft, daß Einreden vorgesehen sind, die er erheben kann. So sollte die vorgesehene Ausfallhaftung entfallen, wenn

- der Ablader den Beförderer nicht über die gefährlichen Eigenschaften der Güter informiert hat und
- der Beförderer keinen vernünftigen Grund zur Annahme hatte, daß die Angaben des Abladers falsch sind und er über keine zweckmäßigen Mittel zur Prüfung dieser Angaben verfügte.

Damit ist seine Ausfallhaftung an eine Verletzung der Sorgfaltspflicht bei der Übernahme der Güter gebunden, für die er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen u.U. ohnehin einstehen müßte.

2.4.6. Die Inkorporation der Konvention über die Haftungsbeschränkung des Reeders

Die Alternative der Haftungskombination (Reeder und Ablader) setzt die Anwendung der globalen Haftungsbeschränkung zugunsten des Reeders voraus. Die Frage war allerdings, wie deren Anwendung am besten mit dieser Konvention verbunden werden könnte. Das Problem besteht darin, daß gegenwärtig zwei Konventionsfassungen (1957 und 1976) existieren und eine Anzahl von Ländern keiner dieser Fassungen angehört, also nationale Vorschriften anwenden.

Es wäre natürlich am einfachsten gewesen, keine Bestimmungen dazu in der Konvention über gefährliche Güter aufzunehmen, womit automatisch die in den Mitgliedsländern in Kraft befindlichen Fassungen der Konvention oder das nationale Recht gegolten hätte. Auf diese Weise wäre der Vereinheitlichungseffekt allerdings stark reduziert worden, insbesondere da die Haftungshöchstbeträge in beiden Konventionsfassungen stark voneinander abweichen, ganz zu schweigen von den Differenzen nationaler Regelungen.

In den Vorarbeiten war deshalb Einigkeit erzielt worden, für die Beschränkung der Reederhaftung ausschließlich die Konvention von 1976 anzuwenden. Dementsprechend wurde diese Konvention durch bloße Bezugnahme auf den Titel inkorporiert. Gem. Art. 6 sollten die Bestimmungen der Beschränkungskonvention von 1976 der Regelung der Haftungsbeschränkung des Reeders für Ansprüche aus der Konvention über gefährliche Güter zugrunde liegen.

Soweit es sich um Staaten handelt, die ohnehin Mitglieder der Beschränkungskonvention von 1976 sind, besagt diese Inkorporation etwas selbstverständliches, da der sachliche Geltungsbereich dieser Konvention Ansprüche aus Schäden, die aus dem Transport gefährlicher Güter entstehen, ohnehin erfaßt. Es können insofern keinerlei Probleme auftreten.

Wichtig ist diese Inkorporation allerdings in bezug auf zwei andere Staatengruppen:

- a) Staaten, die keiner Beschränkkonvention angehören, so daß sich die betreffenden Regelungen aus dem nationalen Recht ergeben würden;
- b) Staaten, die einer anderen Beschränkkonvention angehören (von 1957).

Die bloße Inkorporation hätte die Folge, daß die Staaten der Gruppe a) und b) zwar auf Schäden gem. der Konvention über gefährliche Güter die Beschränkkonvention von 1976 anwenden müßten, auf andere Schäden aus dem gleichen Unfall jedoch entweder ihr nationales Recht oder das Recht der Beschränkkonvention von 1957. Damit träte ein Ergebnis ein, das gerade verhindert werden sollte, nämlich die Anwendung eines Haftungsfonds speziell für Schäden aus gefährlichen Gütern neben einem 2. Haftungsfonds für sonstige Schäden. Die angestrebte Sicherung der Globalität der Haftungsbeschränkung wäre auf diese Weise nicht gewährleistet. Aus diesem Grunde ist in Art. 6 Abs. 2 festgelegt, daß die Vertragsstaaten der Konvention über gefährliche Güter dann, wenn sie gem. Art. 6 Abs. 1 die Beschränkkonvention von 1976 auf Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter anzuwenden haben und aus demselben Unfall auch noch andere Ansprüche entstanden sind, für die Gesamtheit aller Ansprüche aus dem betreffenden Unfall ausschließlich diese Beschränkkonvention anwenden müssen.

Für die Staaten der Gruppe a) bereitet diese Festlegung an sich keine Probleme, da sie sich ohne weiteres vertraglich verpflichten können, ihre nationalen Regelungen in bestimmten Fällen nicht anzuwenden.

Probleme können jedoch für die Staaten der Gruppe b) entstehen, da ein Konflikt zwischen ihren verschiedenen Ver-

tragspflichten unvermeidlich ist. Man muß dabei in Betracht ziehen, daß der sachliche Geltungsbereich der Beschränkungs-konvention von 1957 Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter auch erfaßt.

Mitgliedstaaten der Beschränkungs-konvention von 1957 würden sich mit Art. 6 der Konvention über gefährliche Güter verpflichten:

- a) auf Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter die Konvention von 1957 nicht anzuwenden und
- b) diese Konvention auch auf andere Schäden nicht anzuwenden, wenn zugleich Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter entstanden sind.

Für Vertragsstaaten der Beschränkungs-konvention von 1957, die auch Mitglied der Konvention über gefährliche Güter sind, ist im Verhältnis zueinander sowohl der Fall a) als auch der Fall b) möglich, wenn man die in der Konvention über gefährliche Güter getroffenen Vereinbarungen als Spezialabreden inter se ansieht. Gegenüber Mitgliedstaaten der Beschränkungs-konvention von 1957, die nicht Mitglieder der Konvention über gefährliche Güter sind, kann weder Fall a) noch b) zur Anwendung kommen. Wenn sich ein Schiff aus einem solchen Staat in einem Vertragsstaat, der Mitglied der Konvention von 1957 und der Konvention über gefährliche Güter ist, auf die Haftungsbeschränkung beruft, müßte ausschließlich die Beschränkungs-konvention von 1957 zur Anwendung kommen. In diesen Fällen könnten die betroffenen Staaten ihre Vertragspflicht aus der Konvention über gefährliche Güter nicht erfüllen.

Dieser Defekt ist bei der Erarbeitung des Entwurfs der Konvention über gefährliche Güter sehenden Auges in Kauf genommen worden. Dabei konnte man davon ausgehen, daß mit dem seinerzeit absehbaren Inkrafttreten der Beschränkungs-konvention von 1976 (nunmehr am 1.12.1986) der Mitglieder-

bestand der alten Beschränkungskonvention von 1957 zunehmend reduziert wird, so daß das Außerkrafttreten für die nächsten Jahre wahrscheinlich wird. Die hier beschriebene Regelung wäre für Staaten, die Interesse an der Konvention über gefährliche Güter haben, möglicherweise ein zusätzlicher Anstoß gewesen, die alte Beschränkungskonvention von 1957 zu verlassen und sich der neuen Konvention von 1976 anzuschließen, um den anderenfalls zu erwartenden Konflikten auszuweichen.

2.4.7. Das Problem Charterer - Ablader im Zusammenhang mit der Haftungsbeschränkung

Nach der Beschränkungskonvention von 1976 können sich neben dem Reeder bzw. Schiffseigentümer auch andere Personen auf die globale Haftungsbeschränkung berufen, hauptsächlich solche, die in einem Leistungsverhältnis zum Schiff oder in einem Vertragsverhältnis zum Reeder/Schiffseigentümer stehen (wie z.B. Charterer). Für alle Ansprüche aus einem Unfall ist nur ein Haftungsfond zu errichten, unabhängig davon, gegen welche der zur Beschränkung berechtigten Personen der Anspruch erhoben wird. Hat z.B. der Reeder einen dem Höchstbetrag der Haftung entsprechenden Haftungsfond errichtet, werden auch alle übrigen zur Beschränkung berechtigten Personen von ihrer weiteren Haftung frei.

Das Problem besteht nun darin, daß nach dem Entwurf der Konvention über gefährliche Güter der Ablader neben dem Haftungshöchstbetrag des Reeders einen zweiten zusätzlichen Haftungsbetrag zu zahlen hat, zugleich bei der allgemeinen Abladerdefinition der Ablader aber auch Charterer i.S. der Beschränkungskonvention von 1976 sein kann. In diesem Falle wäre seine Haftung durch den vom Reeder zu leistenden Haftungshöchstbetrag (der gem. der Beschränkungskonvention von 1976 zu zahlen ist) bereits mit gedeckt und der zusätzliche Haftungsbetrag nach der Konven-

tion über gefährliche Güter ein Verstoß gegen die Beschränkkonvention von 1976. Nun könnte man auch hier davon ausgehen, daß die Mitglieder der Konvention über gefährliche Güter inter se von ihren Verpflichtungen aus der Beschränkkonvention von 1976 abzuweichen in der Lage sind, allerdings wäre das auch durchaus zu bezweifeln, da einer an sich berechtigten Person ein ihr zustehendes Recht völlig genommen wird. In jedem Falle wäre diese Regelung nicht wirksam gegenüber Personen aus Staaten, die zwar Mitglieder der Beschränkkonvention von 1976 sind, nicht aber der Konvention über gefährliche Güter.

Dieser Defekt wurde von einigen Delegationen als so schwerwiegend angesehen, daß er für sich allein bereits ausreichte, um mit der Unterstützung der Alternative einer kombinierten Reeder/Abladerhaftung zu zögern.

3. Überlegungen zur künftigen Regelung bei Wiederaufnahme der Arbeiten in der IMO

3.1. Allgemeine Bemerkungen

Bei allen Überlegungen, die über mögliche Regelungsvarianten angestellt werden, sollte in Betracht gezogen werden, daß die Aufnahme der entsprechenden Arbeiten im Rechtsausschuß der IMO nicht vor 1988 erfolgen kann, demgemäß eine diplomatische Konferenz bestenfalls in der ersten Hälfte der neunziger Jahre denkbar ist und mit dem Inkrafttreten einer Konvention kaum vor dem Jahr 2000 gerechnet werden kann. Sollen die Arbeiten unter erträglichen äußeren Bedingungen stattfinden (d.h. ohne politischen Druck, der z.B. durch eine Katastrophe verursacht wird), wäre ihr möglichst schneller Beginn wünschenswert. Dabei darf auch nicht übersehen werden, daß in einigen Staaten das Bedürfnis nach einer Regelung sehr groß ist und deshalb rein

nationale Entwicklungen nicht mehr ausgeschlossen werden können.

Mit einer positiven Haltung zur Schaffung von Vorschriften über die Haftung für Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter wird zugleich die Entscheidung gefällt, daß die gegenwärtige internationale Haftungsregelung unzulänglich ist. Nach Lage der Dinge heißt das, die internationalen Vorschriften zur Reederhaftung werden als nicht ausreichend angesehen, was sich sowohl auf den Mangel einer zweckmäßigen Haftungsnorm als auch auf die aus der globalen Haftungsbeschränkung verfügbaren Höchstbeträge bezieht.

Bei allen Überlegungen kommt man immer wieder auf das System der Reederhaftungsbeschränkung zurück. Das ist bereits bei den weiter oben behandelten ursprünglichen Arbeits- und Konferenzalternativen der Fall gewesen und ist auch bei allen Betrachtungen künftiger Regelungen unvermeidlich. Die Staaten werden wiederum vor der Frage stehen, ob das System der globalen Haftungsbeschränkung erhalten bleiben soll oder ob seine Beseitigung in Kauf genommen werden muß.

Tatsächlich sprechen gewichtige Gründe für seine Erhaltung. Es handelt sich um ein international verbreitetes und gut funktionierendes System, das z.B. auch im Interesse der Anspruchsinhaber mit der schnellen Verfügbarkeit des Haftungsfonds eine maximale Befriedigung von Forderungen sichert. Das Abreißen dieser stützenden Wand würde mit Sicherheit das Abtragen des ganzen Hauses und seine Neuerrichtung zur Folge haben, d.h., das System des international vereinheitlichten Rechts der Reederhaftung müßte von Grund auf im internationalen Rahmen neu gestaltet werden. Dabei darf nicht übersehen werden, daß der internationale Versicherungsmarkt und seine Struktur letztlich auf dem System der globalen Haftungsbeschränkung beruht,

wobei dieses Beschränkungssystem es ermöglicht, die Kosten der Versicherungsdeckung vernünftig zu begrenzen. Es sollte erlaubt sein, auch ein solches Argument in Überlegung zu nehmen, jedenfalls sollte es zu einer Haltung führen, die davon ausgeht, ein international eingeführtes und funktionierendes System nicht ohne Not zu zerstören.

Den folgenden Betrachtungen zur Neuregelung liegt deshalb die Prämisse zugrunde, daß bei einer künftigen Regelung der Haftung für Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter auf See das System der globalen Beschränkung der Reederhaftung in seinem gegenwärtigen Bestand möglichst erhalten bleiben sollte.

Außerdem scheint es erforderlich, eine zweite Prämisse zu akzeptieren: die ursprüngliche Beschränkung der geplanten Regelung auf Massengutladungen muß zugunsten der Einbeziehung von Stückgutladungen aufgegeben werden, so daß potentiell alle Schiffe in die Haftung einbezogen werden.

Ausgehend von diesen Prämissen werden folgende Varianten analysiert:

Als erstes wird eine Regelungsvariante geprüft, die der gescheiterten Alternative nahe kommt, jedoch die persönliche Haftung des Abladers durch eine Pflicht zum Abschluß einer Versicherung ersetzt.

Als zweites wird eine Alternative analysiert, die auch von einem kombinierten System ausgeht, wobei an die Stelle der Abladerhaftung eine Fondlösung tritt.

Als drittes ist die Möglichkeit zu prüfen, ob im Rahmen einer Regelung, die im Schwerpunkt auf der Reederhaftung basiert, das Problem gelöst werden kann, ohne das System der globalen Beschränkung zu zerstören.

3.2. Reederhaftung plus Pflichtversicherung der Ladung

Als auf der diplomatischen Konferenz 1984 der negative Ausgang offensichtlich wurde, hat eine Staatengruppe einen Alternativentwurf unterbreitet, ²⁴⁾ der von der Version einer kombinierten Haftung (Reeder/Ablader) im Konferenzentwurf ausging. Der Teil Reederhaftung wurde beibehalten (Haftungstatbestände und Anwendung der globalen Haftungsbeschränkung), dagegen wurde die Haftung des Abladers ersetzt durch die Verpflichtung, eine entsprechende Versicherung abzuschließen und dem Beförderer bei Anlieferung der Güter ein Zertifikat darüber zu übergeben. Passiv legitimiert für Ansprüche ist danach ausschließlich der Versicherer, eine persönliche Haftung des Abladers besteht nicht, so daß er in keinem Falle in Anspruch genommen werden kann. Diese Idee ist nicht neu ²⁵⁾ und in verschiedenen Variationen denkbar. Hier wird der Alternativentwurf selbst zugrunde gelegt, da er als Demonstrationsobjekt für eine derartige Variante zur Verfügung steht.

Bevor auf einige Probleme dieser Variante eingegangen wird, soll festgestellt werden, daß der Alternativentwurf zwar auch erfolglos war, ohne allerdings ausdrücklich von der Konferenz abgelehnt worden zu sein; vielmehr lehnte die Mehrheit der Delegationen es ab, zu einem solchen späten Zeitpunkt überhaupt in die Diskussion eines völlig neuen Konventionsprojektes einzutreten. Im Grunde ist deshalb diese Alternative im internationalen Maßstab noch nicht voll getestet worden.

Tritt man in eine nähere Prüfung des Vorschlages ein, wird sofort erkennbar, daß die Sicherung der Existenz einer Versicherungsdeckung die entscheidende Frage im Interesse des Geschädigten ist, wenn der Ausschluß der persönlichen Haftung des Abladers konsequent durchgeführt wird.

Der Alternativentwurf übertrug die Kontrolle der Existenz

eines Versicherungszertifikates dem Reeder. Er hätte eine Ausfallhaftung zu tragen, wenn eine Versicherung des Abladers nicht besteht, d.h. er würde in die Verpflichtung eintreten, die der Versicherer hätte erfüllen müssen. Insofern scheint das System geschlossen und sollte dem Geschädigten in jedem Falle die nach der Konvention vorgesehene Ersatzleistung sichern.

Allerdings enthält die Regelung auch eine Befreiungsmöglichkeit zugunsten des Reeders. Dessen Einstandspflicht entfällt, wenn er nachweist, daß der Ablader ihn nicht ausreichend über die Natur der Güter informiert hat, er keinen Grund zur Annahme hatte, daß die Angaben des Abladers falsch sind und für ihn keine Möglichkeit bestand, diese Angaben nachzuprüfen. Da eine ersatzweise direkte Haftung des Abladers auch für diesen Fall nicht vorgesehen ist, fällt der Mangel in der Versicherungsdeckung dem Geschädigten zur Last.

Darin dürfte eine unakzeptable rechtspolitische Zumutung liegen, so daß von einem Defekt im Regelungsentwurf gesprochen werden kann.

Dieser Defekt ist nur auf folgende Weise zu beseitigen:

- a) Die Versicherer bilden einen Fonds, aus dem in diesen Fällen Ersatz geleistet wird. Diese Lösung dürfte allerdings im internationalen Maßstab (und auf den kommt es hier hauptsächlich an) nur schwer, wenn überhaupt, zu verwirklichen sein.
- b) Die Befreiungsklausel zugunsten des Reeders wird gestrichen, womit dieser eine Garantiehftung bei Ausfall der Versicherung übernehmen würde. Der Reeder wäre dann auf sein vertragliches Regreßrecht gegenüber dem Ablader angewiesen. Dieses Regreßrecht ergibt sich gegenwärtig aus den Haager Regeln, künftig aus den Hamburger Regeln. Es könnte außerdem dazu noch eine spezielle Bestimmung

in die Konvention über gefährliche Güter aufgenommen werden. Diese Form der Lösung des Problems ließe sich wahrscheinlich am ehesten verwirklichen.

Die Ausfallhaftung des Reeders zwingt diesen allerdings, sich vorsichtshalber zusätzlich über die Obergrenze seiner Haftungsbeschränkung hinaus zu versichern. Da es sich um eine Ausnahmesituation handelt und diese Versicherungen auch in den P & I-Clubs zusammenlaufen, können die Kosten wahrscheinlich auf einer minimalen Höhe gehalten werden, eine Doppelversicherung des globalen Risikos (Reeder und Ablader) ist in einem bestimmten Umfang jedoch nicht zu verhindern. ²⁶⁾

In gewissem Umfang ergab sich dieses Problem bereits beim ursprünglichen Konventionsentwurf, allerdings stellte es sich dort nicht mit dieser Schärfe, da ja alternativ die persönliche Haftung des Abladers erhalten blieb.

Die ausschließliche passive Legitimation der Versicherer für Schadenersatzansprüche ist auf deren erbitterten Widerstand gestoßen. Die internationalen Versicherungsverbände sehen darin den Umsturz des bestehenden Versicherungssystems.

Ohne Zweifel besitzt dieser Alternativentwurf eine Reihe von Vorteilen.

- a) Belastungen und Aufwendungen, die sich für die Ladung aus Prozeßführung und Anspruchsabwehr bei direkter Haftung ergeben würden, werden vermieden. Das könnte wenigstens graduell die Akzeptanz dieser Alternative für die Ladung erhöhen. In jedem Falle erleichtert diese Alternative die Anwendung kommerzieller Formen und Methoden im Verhältnis der Frachtvertragspartner zueinander (z.B. Anbieten eines "versicherten Konnossements" durch den Beförderer, wodurch der Ablader gegen einen Auf-

preis selbst den Abschluß der Versicherung einspart; das ist insbesondere für kleinere Unternehmen ohne Dauerbeziehungen zur Versicherung von Bedeutung).

Inwieweit sich derartige Möglichkeiten bei der Struktur des internationalen Seeverversicherungsmarktes, insbesondere durch das System der P & I-Versicherung, realisieren lassen, muß hier dahingestellt bleiben. Diese Frage müßte man im übrigen auch in bezug auf die von Lorenz ²⁷⁾ entwickelten Vorschläge stellen, mit denen er - allerdings anknüpfend an eine gesamtschuldnerische Haftung von Ablader und Reeder - eine Einheitsdeckung für das Gesamtrisiko in die Diskussion einbringt.

- b) Das Problem der Definition des "Abladers" besteht nach dem Alternativentwurf im Grunde nicht mehr, da die Notwendigkeit entfällt, denjenigen zu bestimmen, der für Ansprüche passiv legitimiert ist. Der Abschluß der Versicherung ist ein kommerzieller Vorgang, der Gegenstand der vertraglichen Abreden der am Kaufvertrag beteiligten Partner ist (etwa lösbar im Rahmen der Lieferklauseln). Das Zertifikat über die abgeschlossene Versicherung ist in jedem Falle bei der Ablieferung der Güter zum Transport dem Beförderer zu übergeben, unabhängig davon, wer im Einzelfall diese Ablieferung vornimmt.
- c) Außerdem wird die oben behandelte Schwierigkeit behoben, die sich aus der möglichen Personengleichheit von Ablader und Charterer hinsichtlich der globalen Haftungsbeschränkung ergibt.

Nicht lösbar ist das oben behandelte Problem der Inkorporation der Beschränkung der Reederhaftung auf der Grundlage der Konvention von 1976. Einerseits ergibt es sich daraus, daß die Beschränkungskonvention von 1976 die in der Spezialkonvention über gefährliche Güter geregelten Schäden mit ihrem Geltungsbereich erfaßt, andererseits ist es die Folge

des Versuchs, die Spezialkonvention mit einer anderen selbständigen Konvention rechtstechnisch zu verknüpfen.

Der Alternativentwurf versucht das Problem wenigstens zu entschärfen, allerdings ist das Ergebnis zweifelhaft. In der in Art. 6 und 7 vorgesehenen Regelung wird eine eigene vollständige Beschränkungsregelung aufgenommen, die allerdings in allen Einzelheiten (einschließlich der Haftungsbeträge) der Beschränkungskonvention von 1976 entspricht. Zugleich wird bestimmt, daß der Haftungsfond, der danach zum Zwecke der Beschränkung zu errichten ist, sowohl für Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter als auch für andere Schäden, die unter die Konvention über die Haftungsbeschränkung des Reeders von 1976 (oder eine andere Regelung) fallen, gilt.

Betrachtet man die verschiedenen Staatengruppen, ergibt sich folgendes:

- a) Staaten, die keiner Beschränkungskonvention angehören, können - wie bereits bei der ursprünglichen Fassung - diese Regelung ohne größere Schwierigkeiten anwenden.
- b) Staaten, die der Beschränkungskonvention von 1957 angehören, stehen allerdings vor einem ähnlichen Problem wie bei der alten Lösung. Gerieten sie danach in den Konflikt ihrer Vertragspflichten nach der Konvention von 1957 einerseits und der Beschränkungskonvention von 1976, die sie gezwungen werden sollten anzuwenden, besteht der Konflikt nunmehr zwischen der Konvention von 1957 und der Konvention über gefährliche Güter direkt. Es ist gewissermaßen das Konfliktmedium ausgetauscht. Rechtspolitisch entschärfend wirkt allerdings, daß die Vertragsstaaten der Konvention von 1957 nicht mehr unter dem Druck stehen, eine dritte Konvention (nämlich von 1976) anzuwenden, sondern der Konflikt auf Konventionen reduziert ist, denen sie beide unmit-

telbar angehören (nämlich Konvention von 1957 und Konvention über gefährliche Güter). Es muß dazu gesagt werden, daß der Zwang zur Anwendung einer anderen allgemeinen Beschränkungskonvention, der die Staaten nicht direkt angehören, auf besondere Kritik gestoßen war.

- c) Wenn insoweit die rechtspolitische Atmosphäre auch verbessert wurde, ist dafür ein neuer, nach der alten Lösung nicht vorhandener Konflikt hinzugetreten; bot die alte Lösung für Mitglieder der Beschränkungskonvention von 1976 keinerlei Schwierigkeiten, so entsteht nach dem hier behandelten Alternativentwurf für diese Staaten ein Konflikt zwischen ihren Verpflichtungen aus der Konvention von 1976 einerseits und der Konvention über gefährliche Güter andererseits. Zwar handelt es sich vornehmlich um einen formalen Konflikt, da die Beschränkungsregelung des Alternativentwurfs der Konvention von 1976 präzise nachgebildet wurde (einschließlich der Haftungshöchstbeträge), es bleibt jedoch eine Schwierigkeit für die betreffenden Vertragsstaaten. Vor allem wird dieser Konflikt auf Dauer begründet. Bei der alten Lösung konnte man immerhin davon ausgehen, daß mit dem Anwachsen des Kreises der Mitgliedstaaten zur Konvention von 1976 der vorhandene Konflikt sich allmählich völlig auflöst.

Es scheint insofern, daß die Lösung des ursprünglichen Entwurfs vorzuziehen ist.

3.3. Fonds-Lösung

Von Zeit zu Zeit taucht in der internationalen Diskussion die Idee auf, die Ladung über die Bildung eines internationalen Fonds in die Entschädigungsleistung einzubeziehen.

Vorbild für derartige Überlegungen ist der Internationale Fonds für die Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden. 28) Dieser Fonds wird durch Abgaben gespeist, die Ölimporteure in den Mitgliedstaaten in Abhängigkeit von der Menge des empfangenen Öls zu leisten haben. Der Fonds leistet Ersatz für solche Schäden aus der Ölverschmutzung des Meeres, die durch die Reederhaftung nach der Ölhafungskonvention von 1969 nicht abgedeckt werden. Es besteht insofern eine Anschlußhaftung des Fonds.

Eine solche Fondslösung kommt im Grunde der unter 3.2. behandelten Alternativlösung mit Pflichtversicherung der Ladung sehr nahe, nur daß in diesem Falle die finanziellen Leistungen der Ladungseigentümer nicht über den Versicherungsmarkt laufen, sondern in einer speziellen zentralisierten Organisation zusammengefaßt werden. Innerhalb der Fondorganisation findet die Umverteilung statt, die sonst auf dem internationalen Versicherungsmarkt abgewickelt wird. Die dabei angewandte Form entspricht im Prinzip Versicherungsverbänden auf Gegenseitigkeit (wie die P & I-Clubs der Schifffahrtsunternehmen). Wenn sich insoweit hinsichtlich der finanziellen Leistungen der Ladungseigentümer kaum ein Unterschied zur Pflichtversicherung ergibt (es sei denn, in der Höhe, da eine solche Organisation nicht auf der Gewinnbasis arbeitet), so sind zusätzlich einige Schwierigkeiten, die auch nach dem Alternativvorschlag noch verbleiben, lösbar. So entfallen zum einen alle rechtstechnischen Probleme aus der juristischen Verzahnung beider Entschädigungskomplexe in einer Konvention, insbesondere entfällt die Kontrolle des einzelnen Versicherungszertifikates und die damit verbundene Garantiehaftung des Reeders.

Allerdings bleibt der Kontroll- und Verwaltungsaufwand erheblich, was sich am Beispiel der bereits bestehenden Fondsorganisation für Öl erweist. Die Beträge werden dort durch die Fonds-Organisation jährlich von den Importeuren einge-

zogen und zwar auf der Grundlage entsprechender Meldungen der jeweiligen Importstaaten. Diese haben insoweit eine Kontrolle über die einkommenden Ölmengen auszuüben.

Angesichts dieses Verwaltungsaufwandes wird die Praktikabilität einer Fonds-Lösung im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter bezweifelt. Diese Frage kann hier im einzelnen nicht untersucht werden, da das über die zu behandelnden rechtlichen Aspekte hinausgeht und technische und ökonomische Analysen erfordert. Der Verfasser beschränkt sich deshalb auf die folgenden allgemeinen Bemerkungen.

Die Verwendung der Fondslösung im Zusammenhang mit dem Transport von Öl scheint möglich zu sein, weil die Struktur der Ölindustrie und der Güterströme selbst überschaubar sind. Das dürfte bei anderen gefährlichen Gütern nur dort der Fall sein, wo bestimmte Chemikalien massenhaft produziert, gehandelt und als Dauergüterströme transportiert werden. Als entgegengesetztes Extrem wären Fälle zu betrachten, in denen ein- oder mehrmalig kleine und kleinste Gutpartien von unterschiedlichen Empfängern importiert werden. Dazwischen liegen ohne Zweifel eine Reihe abgestufter Situationen. Es scheint insoweit, daß eine Fondslösung für die erstgenannte Kategorie sicher, für weitere Fälle eventuell möglich ist, daß aber bei breiter Einbeziehung verschiedener Arten gefährlicher Güter diese Lösung ausscheidet, da der notwendige Verwaltungsaufwand in keinem Verhältnis zum Risiko und seiner Abdeckung steht. Das gilt insbesondere, wenn - wie zu erwarten - Güter in verpackter Form in eine Regelung einbezogen werden.

In jedem Falle wäre die Fonds-Variante variabel einsetzbar. Sie ist in folgenden Formen denkbar:

- a) Als selbständige Regelung unabhängig von der Existenz einer Reederhaftungsvorschrift;
- b) in Verbindung mit einer Reederhaftungsregelung wie sie

im ursprünglichen Entwurf oder im Alternativentwurf vorgesehen ist; dabei wäre allerdings die Zusammenfassung in einem Instrument unzweckmäßig, besser ist es - nach dem Vorbild der Regelung für Ölverschmutzungsschäden - eine selbständige Konvention anzustreben, die rechtstechnisch an die Reederhaftungsregelung anschließt;

- c) in Verbindung mit der im nächsten Abschnitt zu entwickelnden Alternative.

3.4. Revision des gegenwärtigen Reederhaftungssystems

3.4.1. Der diskutierte Vorschlag

Nach der gescheiterten Konferenz ist in informellen Diskussionen der Vorschlag gemacht worden, das ganze Konventionsprojekt überhaupt fallen zu lassen, um den damit verbundenen Schwierigkeiten zu entgehen und dafür die gegenwärtigen Haftungsobergrenzen der globalen Haftungsbeschränkung des Reeders in der Konvention von 1976 anzuheben. Diese Idee ist als sehr viel ernsthafter aufzufassen als der vorstehend besprochene Vorschlag einer Fond-Lösung, da die Revision der Beschränkungskonvention bereits Gegenstand des langfristigen Arbeitsplanes des Rechtsausschusses der IMO ist.

Der Grundgedanke ist folgender:

- 1) Das bestehende System der globalen Beschränkung der Reederhaftung bleibt so wie es ist bestehen.
- 2) Es erfolgt eine Anhebung der Haftungsbeträge ohne Bezugnahme auf Schäden aus gefährlichen Gütern oder auf irgendein anderes Risiko, so daß es sich um eine risikoneutrale Revision der Beschränkungskonvention von 1976 handelt.

- 3) Damit verbindet sich die Hoffnung, daß die verfügbar gemachten zusätzlichen Beträge den rechtspolitischen Regelungsdruck in bezug auf das Risiko aus dem Transport gefährlicher Güter aufheben oder wenigstens reduzieren.
- 4) Die Haftungsregeln für dieses spezielle Risiko ergeben sich - wie bisher - aus dem nationalen Recht.

3.4.2. Bewertung

Diese Lösung hätte in jedem Falle das vorteilhafte Ergebnis, daß mit einem Schlage alle unter 2.4. erläuterten Probleme und Schwierigkeiten verschwinden, die sich letztlich entweder aus der unmittelbaren Verknüpfung der Abladerhaftung mit der Reederhaftung bzw. aus dem Versuch der Inkorporation des Systems der globalen Haftungsbeschränkung in eine Spezialkonvention ergeben. Selbst die qualvolle Entscheidung über die Stoffliste bzw. über die Einbeziehung von Massengut oder Stückgut würde entfallen.

Betrachtet man diesen Vorschlag vom Standpunkt des Reeders, so ist die Anhebung der Haftungsbeträge ohne Zweifel nachteilig. Wird diese Regelung durch keine hinzutretende Abladerhaftung ergänzt, trägt er allein bis zur Höhe der Haftungsbeschränkung das Gesamtrisiko.

Allerdings darf dabei nicht übersehen werden, daß die Revision der Haftungsbeträge der Beschränkungskonvention von 1976 langfristig ohnehin unvermeidlich ist und zwar unabhängig davon, ob die Lösung des Haftungsproblems in bezug auf gefährliche Güter in diesem Rahmen gesucht wird oder nicht. Die Berücksichtigung der Ersatzpflicht aus derartigen Schäden wird allenfalls Auswirkungen auf die gewählte Steigerungsrate haben. Im übrigen wird der Nachteil einer solchen Revision für den Reeder teilweise dadurch kompensiert.

siert, daß das System der globalen Haftungsbeschränkung erhalten bleibt, da ein besonderer davon unabhängiger Haftungsfond nicht vorgesehen ist. Es wurde bereits ausgeführt, daß eine Anhebung der Haftungsbeträge eher akzeptabel ist als die Zerstörung des Systems der globalen Haftungsbeschränkung.

Bedauerlich bleibt, daß bei einer derartigen Lösung der eigentliche Haftungstatbestand nicht vereinheitlicht wird. Abgesehen davon, daß dann alles auf die gegenwärtigen Vorschriften über die außervertragliche Haftung des Reeders ankommt, diese aber in den meisten Rechtsordnungen auf dem Verschuldensgrundsatz beruhen, der ohne Zweifel für das hier betrachtete Risiko nicht adäquat ist, sind auch gesonderte Entwicklungen in den nationalen Rechtsordnungen nicht auszuschließen.

Die wesentlichsten Bedenken beziehen sich aber auf die Langzeitwirkungen für das internationale Beschränkungssystem. Nach den bisher diskutierten Vorschlägen soll die Anhebung der Haftungsbeträge "risikoneutral" erfolgen. Die Motivation der Revision der Beschränkungskonvention geht nicht in die Regelung selbst ein, es kann nur die Hoffnung bestehen, mit dieser Revision das Problem zu lösen. Damit birgt dieses Verfahren ein beträchtliches Risiko in sich, das im wesentlichen durch den ungleichgewichtigen Zustand des Systems der Reederhaftung im vereinheitlichten Recht hervorgerufen wird. Es wurde bereits dargelegt, daß sich dieses System auf eine umfassende Beschränkungsregelung stützt, die keinen formellen Zusammenhang mit den eigentlichen Haftungsregeln besitzt, abgesehen davon, daß die Haftungsregeln selbst mit geringen Ausnahmen nicht vereinheitlicht sind und sich aus dem nationalen Recht ergeben. Dadurch ist das System der globalen Reederhaftungsbeschränkung gewissermaßen ungeschützt den Regelungsversuchen in bezug auf neu auftauchende Risiken ausgesetzt. Werden Risiken so gravierend, daß das Bedürfnis nach internationaler Regelung wächst,

kommt es unter Hinweis auf die Lücken im vereinheitlichten Recht zu Forderungen nach Schaffung entsprechender Haftungsregeln, wobei diese dann mit Vorschlägen verbunden werden, entsprechende gesonderte Beschränkungsregelungen zu schaffen. Dieses Verfahren hat im Falle der Ölhaftungskonvention vollen Erfolg gehabt. Wie aufgezeigt, wurde der gleiche Versuch in bezug auf die Haftung für Schäden aus dem Transport gefährlicher Güter gemacht. Hinzu kommt, daß gegenwärtig die Forderung erhoben wird, Schäden aus der Explosion leerer Tanker (die nicht durch die Ölhaftungskonvention gedeckt sind) ebenfalls gesondert zu regeln.

Auf diese Weise wird das System der internationalen Reederhaftung in ständiger Unruhe gehalten. In keinem Falle kann die risikoneutrale und abstrakte Heraufsetzung der Haftungsbeträge in der Beschränkungskonvention von 1976 das hier behandelte Einzelproblem stabil lösen, noch insgesamt zur Verbesserung der Situation des vereinheitlichten Rechts der Reederhaftung beitragen. Tatsächlich könnte der Fall eintreten, daß - vom Standpunkt der Seeschifffahrt - der Nachteil höherer Haftungsbeträge in Kauf genommen wird, ohne daß langfristig die erwarteten Vorteile (Lösung des Problems der Haftung für den Transport gefährlicher Güter ohne Beeinträchtigung der globalen Beschränkung) eintreten.

3.4.3. Ausweg

Angesichts der im vorstehenden Abschnitt entwickelten Gründe, sollte einem Projekt, das sich ausschließlich auf die Revision der Haftungsbeträge bezieht, mit größter Zurückhaltung begegnet werden. Allerdings kann es bei einer bloßen ablehnenden oder abwartenden Position aus folgenden Gründen nicht bleiben:

- a) Eine Lösung des haftungsrechtlichen Problems ist unvermeidlich; längeres Zuwarten verschlechtert nur die rechtspolitische Situation der Schifffahrt.

- b) Die Revision der Beschränkungskonvention von 1976 bietet - wie im vorstehenden Abschnitt dargelegt - durchaus gewisse Vorteile.
- c) Der bisherige Verhandlungs- und Diskussionsverlauf mit seinen erfolglosen Versuchen hat unter Umständen die Bereitschaft erhöht, grundsätzlichere Lösungen in Betracht zu ziehen, die langfristig eine stabile Existenz eines international vereinheitlichten Systems der Reederhaftung unter Aufrechterhaltung der globalen Beschränkung sichern.

Bei einer Revision der Beschränkungskonvention von 1976 könnte der Vorschlag diskutiert werden, die Haftungsregeln zugleich umfassend zu vereinheitlichen, um die bestehende Lücke auszufüllen, so daß der gegenwärtig unsichere Zustand im Interesse der globalen Beschränkung beseitigt und dessen offene Flanke geschützt wird. Auf diese Weise besteht die Chance, weitere Angriffe auf die globale Haftungsbeschränkung des Reeders abzuwehren und deren Existenz langfristig zu stabilisieren.

Folgende Vorschläge sind denkbar:

1. Einführung einer Regel, nach der der Reeder auf der Grundlage der Gefährdungshaftung für sämtliche Schäden haftet, die durch den Schiffsbetrieb verursacht werden; das würde alle gegenwärtig diskutierten (gefährliche Güter, Explosion leerer Tanker) wie auch künftig relevant werdenden Risiken abdecken und natürlich auch sonstige "traditionelle" Schäden umfassen.
2. Beschränkung der Regel auf Sachschäden außerhalb des Schiffes, um die Anspruchskonkurrenz zu frachtvertraglichen Forderungen von vornherein zu vermeiden; das würde nicht für Personenschäden gelten.

3. Zur Vermeidung der Normenkonkurrenz Ausschluß der Anwendung anderer (insbesondere nationaler) Anspruchsgrundlagen.
4. Ausklammerung von Schäden, für die im vereinheitlichten Recht bereits eine Haftungsregelung besteht, d.h. Schäden aus Schiffskollisionen und aus der Ölverschmutzung des Meeres.
 - 4.1. Für Schäden aus Schiffskollisionen sollte die bestehende Verschuldenshaftung erhalten bleiben, da sie das Mittel ist, um zwischen den Reedern der an der Kollision beteiligten Schiffe den Schaden zu verteilen.
 - 4.2. Hinsichtlich der bestehenden Regelung für Ölverschmutzungsschäden ist es durchaus denkbar, daß sie in die hier vorgeschlagene Norm einbezogen wird unter gleichzeitiger Auflösung der besonderen Beschränkungsregelung in der Ölhaftungskonvention und Anwendung der revidierten Beschränkungskonvention von 1976 auch auf diese Schäden. Dadurch wäre eine vorteilhafte Konzentration der vereinheitlichten Haftung zu erzielen und es bestünde die Chance, die Globalität der Haftungsbeschränkung des Reeders wieder zu vervollständigen. Allerdings könnte der Widerstand gegen eine solche Regelung so erheblich sein, daß man daraus keine *conditio sine qua non* machen sollte.
5. Kanalisierung der Haftung auf den Reeder (Schiffseigentümer).
6. Pflichtversicherung für das Gesamtrisiko.
7. Einführung einer Schadensdefinition, die insbesondere den ersatzfähigen Umweltschaden, der durch eine Verschmutzung verursacht wird, definiert.

8. Teilung des geographischen Geltungsbereiches:

8.1.: Territorialgewässer plus Flaggenrecht für alle übrigen Gewässer in bezug auf Sach- und Personenschäden.

8.2.: Territorialgewässer (Wirtschaftszone) für Umweltschäden.

9. Es ist von einer Anwendung der gleichzeitig revidierten Beschränkkonvention von 1976 auszugehen. Um Probleme der Verweisung oder der Inkorporation zu vermeiden, ist es auch denkbar, die hier vorgeschlagene Regelung als Protokoll auszugestalten und rechtstechnisch mit der Konvention von 1976 zu verbinden.

Der hier unterbreitete Vorschlag würde zur Einführung einer mit anderen Verkehrsmitteln vergleichbaren Halterhaftung des Reeders führen. Für das vereinheitlichte Recht ergäbe sich der Vorteil einer langfristigen und umfassenden Lösung, die eine weitere Anwendung der bisherigen "Scheiben-Taktik" überflüssig macht. Ausgehend vom gegenwärtigen Stand vieler nationaler Gesetzgebungen wäre der Schritt von einer Verschuldenshaftung zur Gefährdungshaftung zu gehen. Allerdings sollte das Ausmaß eines solchen Schrittes nicht übertrieben werden, denn im allgemeinen tendiert die Rechtsprechung ohnehin zu einer Überdehnung der Sorgfaltsmaßstäbe und kommt damit häufig einer objektiven Schadenersatzpflicht nahe. Tatsächlich sollten die Vorteile zugunsten der Geschädigten, langfristig selbst zugunsten des Reeders und der positive Effekt für das vereinheitlichte Seerecht insgesamt derartige Bedenken aufwiegen. Vom Standpunkt der Schifffahrt müßte im übrigen die o.g. zweite Prämisse in Betracht gezogen werden, daß jeder künftige Regelungsversuch auch Stückgutladungen einbeziehen wird. Damit wäre selbst bei einer auf das Spezialrisiko beschränkten Konvention potentiell jedes Schiff von der Haftungsverpflichtung betroffen und hinsichtlich der Versicherung auf diese Schadenersatz-

pflicht vorzubereiten. Die Einführung einer allgemeinen Gefährdungshaftung bedeutet deshalb - im Verhältnis zu einer Konvention mit Spezialtatbestand für gefährliche Güter - keineswegs eine Ausdehnung des Kreises der betroffenen Schiffe.

3.4.4. Einbeziehung der Ladung in die Haftung

Falls die vorstehend erläuterte Variante international diskutiert werden sollte, wäre es höchst unzweckmäßig, zugleich die Frage der Haftung des Ladungseigentümers anzusprechen, da damit sofort alle rechtspolitischen Zwänge und Hindernisse wieder auftauchen, so daß der Vorteil der hier vorgeschlagenen Variante nicht zum Tragen kommt. Tatsächlich bietet diese Lösung hinsichtlich der materiellen Ergebnisse die Gewähr, daß das betreffende Risiko haftungsrechtlich angemessen abgedeckt werden kann. Dem politischen Regelungsdruck kann insoweit begegnet werden. Dieser wird sich stark reduzieren oder sogar ganz aufgehoben.

Das schließt natürlich nicht aus, daß zu einem späteren Zeitpunkt über die Möglichkeit der zusätzlichen Einbeziehung der Ladung in die Ersatzpflicht verhandelt wird. Auch hinsichtlich des Konventionssystems für Schäden aus der Ölverschmutzung des Meeres ist eine Zeitverschiebung zwischen der Regelung der Reederhaftung (1969) und dem Instrument, mit dem die Ladung einbezogen würde (1971), festzustellen.

Falls eine solche zusätzliche Ersatzpflicht der Ladung diskutiert wird, sollte das völlig unabhängig vom bestehenden System der Reederhaftung erfolgen, um nicht erneut die dort gewonnene Stabilität zu gefährden. Jede Lösung, die angestrebt wird, müßte auch rechtstechnisch von der Reederhaftung getrennt bleiben, um alle jene Probleme zu vermeiden, die in der Vergangenheit aufgetreten sind.

Für eine solche relativ separate Regelung böte sich u.U. die unter 3.3. behandelte Fonds-Lösung an. Sie besitzt den Vorteil, daß sie Schritt für Schritt nach Maßgabe der Praktikabilität und Consensfähigkeit verwirklicht und durch private Abkommen vorbereitet werden könnte. Selbstverständlich könnten langfristig auch andere Formen der Haftung der Ladung in Betracht gezogen werden.

FUSSNOTEN

- 1) Protocol of 1984 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, LEG/CONF.6/66 vom 25.5.1984
- 2) Protocol of 1984 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, LEG/CONF.6/67 vom 25.5.1984
- 3) Consideration of a Draft Convention on Liability and Compensation in Connexion with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea, LEG/CONF.6/3
- 4) Vgl. hierzu Ganten, R.: Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1971, Hamburg 1986 (Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe B, H. 17)
- 5) Vgl. Trotz, N.: Zu den Ergebnissen der Konferenz über die Haftung für Schäden aus dem Transport bestimmter Stoffe auf See, Seewirtschaft (1985) 5, S. 235 ff. Ausführliche Analyse: de Bievre, A.F.M.: Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Journal of Maritime Law and Commerce 17 (1986) 1, S. 61 ff.
- 6) Resolution on the Draft Convention on Liability and Compensation in Connexion with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea, LEG/CONF.6/64 Add. 1 vom 7.6.1984, S. 1
- 7) Report of the Legal Committee on the Work of its Fifty-Seventh Session, LEG 57/2 vom 7. November 1986, S. 45

- 8) Vgl. den fertiggestellten Konventionsentwurf: Draft Articles for a Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels, UNIDROIT 1985 - Study LV - Doc. 61
- 9) Vgl. etwa Herber, R.: Auf dem Wege zu einer Regelung der Haftung für gefährliche Güter, Transportrecht (1983), S. 5 ff.
Blaschczok, C.: Internationale Haftungsregelung für Schäden beim Transport gefährlicher Stoffe auf See, Recht der internationalen Wirtschaft (1980) 8, S. 552.
Wüst, G.: Zum Problem der Gefährdungshaftung in der Binnenschifffahrt, Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (1984) 10, S. 393 ff.
Lorenz, E.: Versicherungsprobleme beim Transport gefährlicher Güter, Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (1984) 11, S. 429 ff.
Richter-Hannes, D.: Rechtliche Regelung für den internationalen Transport gefährlicher Güter und die Notwendigkeit einer internationalen Neuregelung, in: Studien zum internationalen Transportrecht, Potsdam-Babelsberg 1980, S. 55 ff. (Aktuelle Beiträge der Staats- und Rechtswissenschaft, H. 210)
Trotz, N.: Die materielle Verantwortlichkeit des Schiffsverkehrsunternehmens bei der Beförderung gefährlicher Güter auf See, abgedr.: ebenda, S. 101 ff.
- 10) Vgl. die Ergebnisse des Johnson Colloquiums on Maritime Law im Jahre 1977, in Grönfors, K. (Hrsg.): Damage from Goods, Gothenburg 1978 (mit Beiträgen von Tiborg, Pontavice, Schultz, Mustill, Nordenson, Grönfors). Außerdem die Beiträge auf der Konferenz der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Hamburg 1983, in: Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 76)

Dazu auch der Konferenzbericht von Basedow in Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht (1984) 2, S. 365 ff.

- 11) Vgl. hierzu Freise, R.: Beleuchtung der wirtschaftlichen Problematik - aus der Sicht der Beförderer (= mit der Eisenbahn), in: Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter, a.a.O., S. 146 ff.
- 12) Vgl. die rechtsvergleichenden Referate, a.a.O.
- 13) ebenda
- 14) Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971, in: International Maritime Conventions, hrsg. vom Comité Maritime International, o.O., o.J., S. 131 ff.
- 15) Für den Text und Erläuterungen des Abkommens siehe Ganten, R.: Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, Hamburg 1973 (Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe B, H. 11).
Für die 1984 revidierte Fassung des Abkommens vgl. Ganten, R.: Die Protokolle von 1984 ..., a.a.O.
- 16) Siehe Basedow, a.a.O., S. 367, 369
- 17) Von den bestehenden Möglichkeiten der Inanspruchnahme z.B. des Befrachters im Seerecht wird hier abgesehen. Vgl. dazu Trappe, J.: Haftung beim Transport gefährlicher Güter im Seeverkehr, Versicherungsrecht (1986) 37 (A), S. 942 ff.
- 18) Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln hinsichtlich des Zusammenstoßes von Schiffen, 1910.

- 19) Vgl. hierzu Trotz, N.: Zur Internationalen Konvention von 1976 über die Haftungsbeschränkung für Forderungen aus der Seeschifffahrt (Aktuelle Beiträge der Staats- und Rechtswissenschaft, H. 214) Potsdam-Babelsberg 1980, S. 44 ff.
- 20) de Bievre, a.a.O., S. 78
- 21) Vgl. Stellungnahme von IUMI und BIPAR in LEG/CONF.6/C.1/WP.24 und LEG/CONF.6/C.1/WP.25, beide vom 16.5.1984
- 22) de Bievre, a.a.O., S. 78
- 23) Jacobsson, M./Trotz, N.: The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention, Journal of Maritime Law and Commerce (1986) 4, S. 467 ff.
- 24) Kanada, Frankreich, DDR, Indien, Liberia;
LEG/CONF.6/C.1/WP.22 vom 14.5.1984
- 25) Diese Möglichkeit ist im zuständigen Ausschuss der CMI-Konferenz 1981 in Montreal erwähnt worden. Indirekt auch im entsprechenden Abschlußdokument HNS-Montreal-8, S. 7
Vgl. auch die Kritik von Lorenz, a.a.O. zu diesem ursprünglich von der Bundesrepublik Deutschland in die Diskussion eingeführten Vorschlag.
- 26) Lorenz, a.a.O., S. 432/433 sieht in einer solchen Doppelversicherung allerdings einen Defekt.
- 27) ebenda, S. 433
- 28) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution

Damage, 1971, abgedr.: International Oil Pollution
Compensation Fund, hrsg. von der Fonds-Organisation,
London, o.J., S. 7 ff.

Die Fonds-Organisation ist 1978 mit dem Inkrafttreten
der Konvention gebildet worden.