

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

HEFT 70

**Entwicklung des Schadenbegriffs im Recht der Haftung
für Ölverschmutzungsschäden**

Vortrag
von
Måns Jacobsson

gehalten vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 17. Oktober 1989

HAMBURG 1990

der Haftung für Ölverschmutzungsschäden

1 EINFÜHRUNG

Die Diskussionen über die zivilrechtliche Haftung bei Ölverschmutzungsschäden begannen nach dem Unfall der TORREY CANYON, welcher sich im März 1967 an der englischen Küste ereignete. Dieser Unfall verursachte eine Ölverschmutzung in einem bisher noch nicht gekannten Ausmaß. Weltweit sahen Juristen die Notwendigkeit, internationale Vorschriften über die Haftung bei Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen zu schaffen. Als Folge dieses Unfalles wurden unter den Auspizien der Internationalen Organisation für Schifffahrt (IMO) zwei internationale Konventionen angenommen – die erste im Jahre 1969, das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen, CLC), und die zweite im Jahre 1971, das Übereinkommen über Errichtung eines internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden (Fondsübereinkommen, FC)<1>.

Dem Haftungsübereinkommen gehören heute 66 Vertragsstaaten und dem Fondsübereinkommen 43 Vertragsstaaten an.

2 DAS HAFTUNGSÜBEREINKOMMEN

2.1 Gefährdungshaftung

Durch das Haftungsübereinkommen ist die traditionelle Haftung, die Verschulden voraussetzt, durch eine Gefährdungshaftung ersetzt worden. Dies bedeutet, daß der Reeder eines Tankers für Ölverschmutzungsschäden, welche durch seinen Tanker verursacht werden, selbst dann haftbar ist, wenn seinen Tanker keinerlei Verschulden trifft. Er kann von dieser Haftung nur in gewissen Sonderfällen befreit werden, das heißt wenn ein Schaden verursacht wird durch

- a) eine Kriegshandlung oder ein außerordentliches Naturereignis,
- b) eine vorsätzliche Schädigungshandlung eines Dritten (d.h. Sabotage), oder
- c) fahrlässiges Verhalten einer für die Instandhaltung der Navigationshilfen zuständige Behörde.

Die Gründe für eine Befreiung sind sehr begrenzt, und der Reeder haftet also praktisch für alle Ölverschmutzungsschäden, die unter normalen Umständen eintreten.

<1> Reinhard H. Ganten: Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden; Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A, Heft 41 (1980).

2.2 Beschränkung der Haftung

Der Unfall der TORREY CANYON hat gezeigt, daß die zu diesem Zeitpunkt gültigen Haftungssummen völlig unzureichend waren. Die Höchstbeträge hatten normalerweise entweder die Konvention von 1924 oder die von 1957 zur Grundlage. Die in dieser Konventionen vorgesehenen Beträge waren durch die Inflation erodiert worden. Außerdem waren diese Beträge für Schäden in einem Umfang, wie sie bei diesem Unfall entstanden waren, nicht gedacht.

Mit dem Haftungsübereinkommen wurden demnach die Höchstbeträge für die Reeder von Tankern beträchtlich erhöht. Wie Ihnen bekannt ist, beläuft sich der Höchstbetrag auf 133 Sonderziehungsrechte (DM 319)<2> pro Tonne des Schiffes, bzw. 14 Millionen Sonderziehungsrechte (DM 33 Millionen), wenn der letztere Betrag niedriger ist.

Es muß jedoch noch hinzugefügt werden, daß in den Fällen, in denen ein Kläger beweist, daß das Vorkommnis auf das persönliche Verschulden des Reeders zurückzuführen ist, dieser das Recht auf eine Begrenzung seiner Haftung verliert.

2.3 Pflichtversicherung

Der dritte neue Bestandteil des Haftungsübereinkommens war die Einführung eines Pflichtversicherungssystems. Der Reeder eines Schiffes das mehr als 2.000 Tonnen beständigen Öls als Bulkladung befördert, ist verpflichtet, eine Versicherung zur Deckung seiner Haftung aufrechterhalten.

3 DAS FONDSÜBEREINKOMMEN

3.1 Zwecke des Fondsübereinkommens

Bei der diplomatischen Konferenz im Jahre 1969 wurde festgestellt, daß das Haftungsübereinkommen insofern unzureichend war, als es den Opfern von Ölverschmutzungsschäden keine vollständige Entschädigung bot; man hat somit erkannt, daß es erforderlich war, ein System zu errichten, das eine zusätzliche Entschädigung bietet. Das Fondsübereinkommen wurde im Jahre 1971 zur Ergänzung des Haftungsübereinkommens verabschiedet. In Anbetracht dieser Eigenschaft der Ergänzung können nur Vertragsstaaten des Haftungsübereinkommens dem Fondsübereinkommen beitreten.

Gemäss dem Fondsübereinkommen wurde eine internationale zwischenstaatliche Organisation gegründet, deren Aufgabe die Verwaltung des durch dieses Übereinkommen geschaffenen Entschädigungssystems ist. Diese Organisation, der

<2> Wechslungskurs am 10 Oktober 1989 DM 2,40545 = 1 Sonderziehungsrecht.

Internationale Ölschadensfonds, wurde im Jahre 1978 gegründet, als das Übereinkommen in Kraft trat. Der Ölschadensfonds ist die einzige weltumspannende zwischenstaatliche Institution, welche die Opfer von Ölverschmutzungen entschädigt. Ich habe das Privileg, seit Januar 1985 der Direktor des Fonds zu sein.

Die wichtigsten Zwecke des Fondsübereinkommens sind erstens die Bereitstellung einer ergänzenden Entschädigung für Personen, die aufgrund des Haftungsübereinkommens keine vollständige und zufriedenstellende Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden erhalten können, und zweitens einen Teil der Haftung zu übernehmen, welche dem Reeder auf Grund des Haftungsübereinkommens obliegt.

Am 17. Oktober 1989 waren die folgen 43 Staaten Mitglieder des internationalen Ölschadensfonds: Algerien, Bahamas, Benin, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Elfenbeinküste, Fiji, Finnland, Frankreich, Gabun, Ghana, Griechenland, Großbritannien, Indonesien, Island, Italien, Japan, Jugoslawien, Kamerun, Kanada, Katar, Kuwait, Liberia, Malediven, Monaco, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Oman, Papua-Neuguinea, Polen, Portugal, Schweden, Seychellen, Sowjetunion, Spanien, Sri Lanka, Syrien, Tunesien, Tuvalu, Vanuatu, Vereinigte Arabische Emirate und Zypern.

3.2 Ergänzende Entschädigung

Der Ölschadensfonds leistet an die Opfer von Ölverschmutzungsschäden, die auf der Grundlage des Haftungsübereinkommens aus einem der nachstehenden Gründe keine vollständige und zufriedenstellende Entschädigung erhalten konnten:

- a) Aus dem Haftungsübereinkommen ergibt sich keinerlei Haftung für die Ölverschmutzungsschäden, da der Reeder eine der Ausnahmen, die im Haftungsübereinkommen festgelegt sind, geltend machen kann.
- b) Der Reeder ist finanziell nicht in der Lage, seine ihm nach dem Haftungsübereinkommen auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen, und seine Versicherung reicht nicht aus, um die Entschädigungsansprüche für die Ölverschmutzungsschäden zu erfüllen.
- c) Die Schäden übersteigen den Höchstbetrag, der dem Reeder durch das Haftungsübereinkommen obliegt.

Der überwiegende Teil der Fälle, die den Fonds berührt haben, fallen unter die letzterwähnte Kategorie.

Der Fonds ist von der Verpflichtung, eine Entschädigung zu bezahlen, befreit, wenn sich erweist, daß die Verschmutzung die Folge einer Kriegshandlung ist. Es ist offensichtlich, daß dieser Grund für eine Befreiung im Hinblick auf die Situation, die vor kurzem im Persischen Golf herrschte, sehr wichtig ist.

3.3 Entschädigungsgrenze

Der Schadenersatz, den der Ölschadensfonds für ein bestimmtes Ereignis bezahlen muß, ist auf einen Gesamtbetrag begrenzt, der sich ursprünglich auf 30 Millionen Sonderziehungsrechte (DM 72 Millionen) belief. Dieser Betrag beinhaltet die Summe, die tatsächlich durch den Reeder oder den Versicherer auf Grund des Haftungsübereinkommens bezahlt worden ist. Dieser Höchstbetrag wurde etappenweise zuerst auf 45 Millionen Sonderziehungsrechte, dann auf 52,5 Millionen Sonderziehungsrechte und am 1. Dezember 1987 auf 60 Millionen Sonderziehungsrechte (DM 144 Millionen) erhöht.

Von den 42 Fällen, in denen der Ölschadensfonds bis heute involviert war, hat ein einziger Anlaß zu Entschädigungsansprüchen gegeben, die die zum damaligen Zeitpunkt anwendbare Entschädigungsgrenze von 45 Millionen Sonderziehungsrechten überstiegen. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, handelte es sich um den Unfall der TANIO.

3.4 Kostenerstattung

Der Ölschadensfonds erstattet ebenfalls die Kosten für einen Teil des Gesamtbetrages der Haftung, die einem Reeder eines Schiffes, der in einem Vertragsstaat des Fondsübereinkommens registriert ist oder die Flagge eines solchen Staates führt, auf Grund des Haftungsübereinkommens obliegt.

3.5 Organisation des Ölschadensfonds

Der Ölschadensfonds besteht aus einer Versammlung, einem Exekutivausschuß und einem Sekretariat.

Die Versammlung setzt sich aus Vertretern sämtlicher Mitgliedsstaaten zusammen und ist das oberste leitende Organ des Fonds. Es tritt ein Mal jährlich zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Der Exekutivausschuß wird durch die Versammlung gewählt. Er setzt sich aus einem Drittel der Mitgliedsstaaten bzw. 15 Mitgliedern zusammen, falls diese Zahl niedriger ist. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht er aus 14 Mitgliedsstaaten. Seine wichtigste Aufgabe ist die Genehmigung der Entschädigungsansprüche, welche gegen den Fonds erhoben werden.

Das Sekretariat wird durch einen Direktor geleitet. Heute sind im Sekretariat sieben Beamte tätig.

3.6 Beiträge

Die Finanzierung des Fonds erfolgt durch Erhebung von Beiträgen von allen Personen, die in den Mitgliedsstaaten nach Seetransport Rohöl und schweres Heizöl (Beitragspflichtiges Öl) erhalten haben. Es werden somit Beiträge von jeder Person erhoben, die im Laufe eines Kalenderjahres mehr als 150.000 Tonnen Rohöl oder schweres Heizöl in einem Mitgliedsstaat erhalten hat.

Das Öl, auf das der Beitrag erhoben wird, wird zu diesem Zweck jedes Mal berechnet, wenn es in einem Hafen oder einem Umschlagsplatz in einem Mitgliedsstaat des Fonds nach einem Seetransport in Empfang genommen wird. Der Verladeort ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung; das Öl kann aus dem Ausland importiert werden, von einem anderen Hafen desselben Landes ankommen oder mit einem Tanker von einer Produktionsplattform auf dem Meer transportiert werden.

Die Höhe der Beiträge wird jedes Jahr von der Versammlung des Fonds festgelegt. Jeder Beitragspflichtige bezahlt als Beitrag einen festen Betrag pro Tonne Öl, das er erhalten hat. Der Staat haftet nicht für die Beiträge, die die Beitragspflichtige dieses Staates bezahlen sollen.

Die Höhe der Beiträge ändert sich in jedem Jahr, da die Entschädigungszahlungen sich ändern. Bisher war der Betrag pro Tonne relativ niedrig. Zwischen 1983 bis 1985 waren erhebliche Variationen zu verzeichnen. Im Jahre 1983 belief sich der Gesamtbetrag der Beiträge auf £24 Millionen, während 1984 keinerlei Beiträge erhoben wurden, da die Zahlungen des Fonds durch das Umlaufvermögen gedeckt werden konnten. Die Beiträge betragen £1,5 Millionen im Jahre 1985, £1,8 Millionen im Jahre 1986, £1,2 Millionen im Jahre 1987 und £2 990 000 im Jahre 1988.

Es ist vielleicht interessant, festzuhalten, daß der größte Beitragszahlende, die japanische Erdölindustrie, 27 % der Gesamtbeiträge des Fonds bezahlt. Was die Bundesrepublik Deutschland betrifft, so bezahlen die Beitragspflichtigen in der Bundesrepublik im Jahre 1989 2,56 % der gesamten Beiträge.

Um einen Eindruck darüber zu vermitteln, was diese Zahlen finanziell gesehen für die Beitragspflichtigen bedeuten, werden die erhobenen Beträge hier nachstehend für den Zeitraum 1979 - 1989 aufgeführt, wobei gleichzeitig die Beträge gezeigt werden, die von einer Person zu bezahlen wären, die jedes Jahr eine Gesamtmenge von einer Million Tonnen Öl erhält, auf die der Beitrag erhoben wird.

Beiträge zum Fonds
(im Pfund Sterling)

	<u>Gesamtbeitrag</u>	<u>Beitrag pro Tonne</u>	<u>Beitrag pro 1 million Tonnen</u>
<u>Anfangsbeiträge</u>		0.0024105	2 411
<u>Jahresbeiträge</u>			
1979	750 000	0.0008455	845
1980	10 000 000	0.0126100	12 610
1981	500 000	0.0005690	569
1982	860 000	0.0010357	1 036
1983	24 106 000	0.0260786	26 079
1984	0	0.0000000	0
1985	1 500 000	0.0018306	1 831
1986	1 800 000	0.0023360	2 336
1987	1 200 000	0.0015347	1 535
1988	2 990 000	0.0036501	3 650
1989	4 800 000	0.0060256	6 026

Man kann sich die Frage stellen, ob die Beitragspflichtigen sich tatsächlich von Ihrer Verpflichtung zur Beitragsleistung an den Fonds befreien. Als das Fondsübereinkommen in 1971 verabschiedet wurde, war der Begriff eines internationalen Fonds noch neu. Das Funktionieren eines derartigen Systems war noch niemals erprobt worden und man befürchtete, daß das Sekretariat des Fonds Schwierigkeiten haben würde, die erforderlichen Beträge zur Entschädigung der Opfer zu erhalten. Es hat sich erwiesen, daß diese Befürchtungen keinerlei Berechtigung hatten, da die Beitragspflichtigen, d.h. die Erdölindustrie, auf eine bemerkenswerte Art und Weise reagiert haben. Die rückständigen Zahlungen stellen nur einen belanglosen Teil dar.

4 DIE REVISION DER ÜBEREINKOMMEN

1984 wurden bei einer diplomatischen Konferenz zwei Protokolle verabschiedet, durch welche das Haftungsübereinkommen und das Fondsübereinkommen geändert wurden. Die wichtigsten Änderungen betreffen eine wesentliche Erhöhung des Haftungsbetrages für den Reeder des Tankers und der durch den Ölschadensfonds zu zahlenden Entschädigungsgrenze<3>.

<3> Norbert Trotz: Die Revision der Konventionen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden aus der Ölverschmutzung des Meeres und über die Errichtung eines Entschädigungsfonds (1987).

Es ist noch zu früh, eine Voraussage über die mögliche Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Protokolle von 1984 zu machen. In der Tat haben nur Australien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Peru, Südafrika und St. Vincent und Grenadinen das Protokoll zur Änderung des Haftungsübereinkommens ratifiziert, nur die Bundesrepublik und Frankreich haben das Protokoll zur Änderung des Fondsübereinkommens ratifiziert. Ich werde darum diese Protokolle heute Abend nicht behandeln.

5 ENTSCHÄDIGUNGSANSPRÜCHE GEGEN DEN ÖLSCHADENSFONDS

5.1 Allgemeines

Seit seiner Gründung im Februar 1979 bis zum 15. Oktober 1989 wurde der Ölschadensfonds mit Anträgen, die aus 42 Unfällen entstanden, angerufen. 24 der Unfälle ereigneten sich in Japan, 13 Unfälle, die zu weitaus höheren Ansprüchen führten, ereigneten sich in europäischen Gewässern, einer in Algerien, einer in Indonesien, einer in Kanada und zwei Unfälle im Persischen Golf. Der Ölschadensfonds hat bis 15. Oktober 1989 insgesamt \$67 Millionen als Entschädigung geleistet.

5.2 Behandlung der Entschädigungsansprüche

Der Ölschadensfonds genießt den Ruf, die Entschädigungsansprüche schnell zu regeln. Da es die Aufgabe des Fonds ist, den Opfern von Ölverschmutzungen innerhalb einer möglichst kurzen Zeit eine vollständige und zufriedenstellende Entschädigung für die Verschmutzungsschäden bereitzustellen, sind der Direktor und seine Mitarbeiter immer bereit, solchen Personen ihre Unterstützung zu geben, die Auskünfte über die Vorgehensweise bei der Vorlage ihrer Ansprüche beim Fonds wünschen.

Was die Behandlung der Entschädigungsansprüche betrifft, so arbeitet der Fonds direkt mit dem Versicherer zusammen, der die Haftung des Reeders des Tankers deckt. In fast allen Fällen handelt es sich hier um die P & I-Clubs. Die Prüfung und Bewertung der Schäden erfolgt gemeinsam durch den Fonds und die Clubs. Die Experten, die die Reinigungsmaßnahmen untersuchen, werden normalerweise gemeinsam durch die P & I-Clubs und den Fonds ernannt. Durch die gemeinsame Ernennung der Experten durch die P & I-Clubs und den Fonds wird die Behandlung und Bewertung der Entschädigungsansprüche wesentlich erleichtert. Durch diese Zusammenarbeit wird ebenfalls sichergestellt, daß bei der Entscheidung auf Grund des Haftungsübereinkommens und des Fondsübereinkommens keine Widersprüche auftreten.

Die durch den Fonds ernannten Experten bemühen sich, so schnell wie möglich an den Ort des Unfalles zu gelangen. Auf diese Weise können sie den zuständigen Behörden am besten Ratschläge über Schutzmaßnahmen bzw. die

Reinigungsmaßnahmen erteilen, falls sie darum gebeten werden oder dieselben angebracht erscheinen. Die Experten können den Behörden und möglichen Antragern ebenfalls die Schritte zur endgültigen Vorlage ihrer Ansprüche bei den P & I-Clubs und beim Fonds mitteilen, indem sie ihnen beispielsweise sagen, welche Beweisstücke sie zur Unterstützung ihrer Ansprüche vorlegen müssen. Die Experten können die Behörden ebenfalls schon frühzeitig darauf hinweisen, daß ihrer Meinung nach gewisse Maßnahmen, die diese ergriffen oder geplant haben, möglicherweise durch den Fonds nicht als "angemessen" betrachtet werden. Hierdurch werden Meinungsverschiedenheiten vermieden, die möglicherweise später in bezug auf die Rückerstattung entstandener Kosten auftreten können.

Der Direktor ist dazu ermächtigt, die Entschädigungsansprüche zu regulieren und die Entschädigungen zu bezahlen, wenn der aus einem Unfall entstandene Gesamtbetrag 1,67 Millionen Sonderziehungsrechte (DM 4,0 Millionen) nicht übersteigt. Bei Unfällen, die zu höheren Ansprüchen führen, muß der Regulierung vom Exekutiv Ausschuß zugestimmt werden. Der Ausschuß tritt jeweils bei Bedarf, jedoch mindestens ein Mal jährlich zusammen.

Die Inanspruchnahme von Experten und erfahrenen Juristen, die etablierte Zusammenarbeit mit den P & I-Clubs und die dem Direktor verliehene Vollmacht, relativ hohe Zahlungen ohne vorherige Zustimmung des Exekutiv Ausschusses zu leisten – diese Faktoren gestatten es dem Fonds, die Anträge zu regulieren und die Entschädigungen innerhalb relativ kurzer Zeit zu bezahlen. Für Unfälle, bei denen es um geringe oder mittlere Beträge geht, werden die Ansprüche normalerweise einige Monate nach ihrer Vorlage genehmigt. Die genehmigten Ansprüche werden dann meistens nach weniger als einem Monat nach dem Datum der Anerkennung bezahlt. Selbst Ansprüche, bei denen es um erhebliche Summen geht, werden innerhalb einer relativ kurzen Frist reguliert.

In diesem Zusammenhang möchte ich einen Vergleich zwischen dem Unfall der AMOCO CADIZ, welcher im Jahre 1978 in Frankreich vor dem Inkrafttreten des Fondsübereinkommens stattfand, und dem Unfall der TANIO, welcher im Jahre 1980 (auch in Frankreich) nach dem Inkrafttreten des genannten Übereinkommens ereignete, aufstellen. Der Fonds hat den Unfall der TANIO im Jahre 1984 reguliert und die Entschädigungen (Ffr 222 Millionen) bezahlt, das heißt innerhalb von vier Jahren nach dem Unfall. Was den Unfall der AMOCO CADIZ betrifft, in dem der Fonds nicht involviert war, so ist bis heute – das heißt nach mehr als elf Jahren nach dem Unfall – noch kein einziger Pfennig bezahlt worden, da den Fall noch immer vor den Gerichten der Vereinigten Staaten von Amerika verhandelt wird.

36 Unfälle, in den der Fonds involviert war, sind ganz oder teilweise reguliert. Bei 35 dieser Unfälle wurden sämtliche Ansprüche aussergerichtlich geregelt. Nur in einem Fall wurden die Gerichte angerufen, über die Ansprüche zu entscheiden.

5.3 Zulässigkeit von Entschädigungsforderungen

5.3.1 Allgemeines

Der Fonds kann eine Entschädigung an einen Kläger nur bezahlen, wenn der Antrag berechtigt ist und die in dem Fondsübereinkommen vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt. Damit ein Antrag vom Fonds als zulässig anerkannt wird, muß nachgewiesen werden, daß er auf einer wirklichen und tatsächlich entstandenen Aufwendung beruht, daß zwischen der Aufwendung und dem Unfall ein Zusammenhang besteht und daß die Aufwendung zu vernünftigen Zwecken erfolgte.

Die Definition des Begriffes "Verschmutzungsschäden", die in dem Haftungsübereinkommen und in dem Fondsübereinkommen gegeben wird, ist nicht sehr präzise. Bei der Definition wird im Prinzip nur festgelegt, daß "Verschmutzungsschäden Schäden durch eine Verunreinigung sind". Der Fonds hat jedoch seit seiner Gründung im Jahre 1978 große Erfahrungen auf dem Gebiet der Zulässigkeit von Entschädigungsansprüchen erworben. Zum Zwecke der Regulierung von Ansprüchen haben die Organe des Fonds, das heißt die Versammlung, der Exekutiv Ausschuß und der Direktor, gewisse Prinzipien hinsichtlich der Reichweite dieser Definition festgelegt<4>.

Die durch den Fonds in dieser Hinsicht entwickelte Politik kann wie folgt zusammengefaßt werden.

Der Fonds erstattet die Kosten für die Reinigung des Meeres und der Strände, wie zum Beispiel Kosten für Personal, Geräte, Streu- und Absorptionsmittel. Er bezahlt außerdem die Kosten für die Instandsetzung des Eigentums und der verseuchten Güter von Privatpersonen sowie die Kosten für die Reparatur von Straßen und Kaimauern, welche bei den Reinigungsarbeiten beschädigt wurden. Einkommenseinbußen durch diejenigen, die ihr Einkommen direkt aus Tätigkeiten an der Küste oder am Meer erwerben – wie zum Beispiel Fischer ebenso wie Hotels und Restaurants in Seebädern – können ebenfalls zurückerstattet werden.

Der Fonds bezahlt keine Entschädigung für Kosten, die durch Schutzmaßnahmen vor einer Ölausfluß entstehen.

<4> M. Jacobsson und N. Trotz: The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention; Journal of Maritime Law and Commerce, Vol 17, S.467 (1986).– M. Jacobsson: The International Oil Pollution Compensation Fund: ten years of claims settlement experience, proceedings of the 1989 Oil Spill Conference, American Petroleum Institute Publication N° 4479 (1989).– Vgl auch den Jahresbericht des internationalen Ölschadensfonds für 1988, S.58–62.– Reinhard Ganten: Die Regulierungspraxis des internationalen Ölschadensfonds; Versicherungsrecht, Heft 10 (1989) S.329.

Gewisse Entschädigungsprüche wurden abgelehnt, da der Verlust nicht direkt durch den fraglichen Unfall entstand, wie zum Beispiel in einem Fall, als der Schaden durch einen Verkehrsunfall während der Reinigungsarbeiten entstand.

Entschädigungsanträge für Verluste an Steuereinnahmen von Gemeinden, die infolge von Einkommenseinbußen der Geschäftsleute (wie z.B. Hotels, Restaurants, Inhaber von Ladengeschäften) aufgrund einer Verschmutzung erlitten wurden, wurden vom Fonds abgelehnt.

Es ist vielleicht interessant, einige grundlegende prinzipielle Fragen bei der Auslegung des Begriffes "Verschmutzungsschäden", etwas ausführlicher zu behandeln. Ich habe vier Probleme ausgewählt, nämlich die Kosten gewisser durch die öffentlichen Behörden durchgeführten Maßnahmen, die Beziehung zwischen "Schutzmaßnahmen" und "Rettungsmaßnahmen", Umweltschäden des Meeres und gewisse Fragen in bezug auf "Entgangenen Gewinn".

5.3.2 Probleme in bezug auf gewisse Ansprüche, die durch die öffentlichen Behörden unterbreitet werden

Die Reinigungsarbeiten werden in den meisten Ländern durch die öffentlichen Behörden vorgenommen. Was die Anträge im Zusammenhang mit derartigen Maßnahmen betrifft, so treten Probleme im Hinblick auf die für gewisse Schiffe, die den öffentlichen Behörden gehören, angewandten Tarife und die Auslagen, die dem fest angestellten Personal zustehen, welches die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Unfall ausführt, auf. Bei den geforderten Beträgen handelt es sich teilweise um Auslagen, die den öffentlichen Behörden selbst dann entstehen würden, wenn der Unfall sich nicht ereignet hätte. Diese Kosten werden nachstehend als "feste Kosten" ("fixed costs") bezeichnet (z.B. die normalen Gehälter der Bediensteten oder die Vorhaltekosten für das Gerät, Abschreibung und generelle Unterhaltungskosten, Versicherungsprämien), im Gegensatz zu "zusätzlichen Kosten", das heißt Auslagen, die einzig und allein als Folge des Unfalles entstanden sind und nicht entstanden wären, wenn der Unfall und die damit verbundenen Maßnahmen nicht stattgefunden hätten (z.B. Reisekosten, Tagessätze, Überstundenvergütung, Kosten für Betriebsmittel).

Die Aufgabe der Entschädigung besteht in allen Rechtssystemen darin, das Opfer in dieselbe wirtschaftliche Lage zu versetzen, wie wenn das Ereignis, auf dem die zivilrechtliche Haftung beruht, nicht stattgefunden hätte. Nach diesem Prinzip dürfen nur die "zusätzlichen Kosten" und nicht die "festen Kosten" erstattet werden.

Die Frage der Zulässigkeit von Entschädigungsprüchen für feste und zusätzliche Kosten wurde innerhalb des Fonds im Jahre 1981 diskutiert – zuerst durch eine Arbeitsgruppe und anschließend durch die Versammlung. Es wurde beschlossen, daß die zusätzlichen Kosten auf Grund des Haftungsübereinkommens und des Fondsübereinkommens zu erstatten sind; man konnte aber zu keinem einstimmigen Beschluß in bezug auf die Zulässigkeit der festen Kosten kommen. Die meisten

Mitgliedsstaaten haben anerkannt, daß ein angemessener Anteil der festen Kosten deshalb erstattet werden sollte, da es nicht nur im Interesse des betreffenden Staates, sondern ebenfalls in dem des Fonds ist, daß ein Staat über eine Interventionskraft verfügt, die es ihm ermöglicht, schnell und mit den geringsten Kosten Maßnahmen zur Bekämpfung von Ölschäden zu ergreifen. Wenn die Bekämpfung ausschließlich durch private Unternehmen ausgeführt wird, so braucht der Fonds keine festen Kosten zu bezahlen; jedoch wären die zusätzlichen Kosten erheblich höher und die gesamten Kosten vielleicht sogar höher, als wenn die Bekämpfung durch Vertreter der öffentlichen Verwaltung durchgeführt und die festen Kosten eingeschlossen worden wären. Es wurde beschlossen, in die Berechnung der erheblichen festen Kosten lediglich die Auslagen einzuschließen, die genau der betreffenden Bekämpfung entsprechen, ohne die allgemeinen Kosten zu berücksichtigen, die nicht direkt mit der Bekämpfung in Zusammenhang stehen.

Die Ergebnisse dieser Besprechungen müssen als Definition der Politik des Fonds in bezug auf die zusätzlichen und festen Kosten angesehen werden. Im Laufe der Besprechungen zwischen dem Fonds und gewissen Regierungen hat der Direktor seine Stellungnahme auf die durch die Arbeitsgruppe und die Versammlung eingenommene Position basiert. Der Direktor hat besonders auf der Tatsache bestanden, daß lediglich die Ausgaben, die direkt der fraglichen Bekämpfungszeit entsprechen, erstattet werden können und daß diese keine allgemeinen Kosten enthalten dürfen, die nicht mit der Bekämpfung in Zusammenhang stehen. Der Direktor hat ebenfalls unterstrichen, daß die meisten Mitgliedsstaaten gewisse feste Kosten akzeptiert haben, da sie der Meinung sind, daß es im allgemeinen billiger ist, über eine wirksame Interventionskraft zu verfügen, die die Bekämpfung einer Ölverschmutzung ausführen kann, als sich vollständig auf private Unternehmen zu verlassen. Wenn andererseits die durch Vertreter der öffentlichen Verwaltung durchgeführten Maßnahmen kostspieliger wären, als wenn private Unternehmen sie durchgeführt hätten, so muß man sich fragen, ob die eingenommene Position, die auf der Annahme gewisser fester Kosten beruht, aufrechterhalten werden soll.

Es sollte noch hinzugefügt werden, daß diese Frage durch das Gericht von Chicago in dem Fall der AMOCO CADIZ behandelt wurde. Der Richter McCarr hat entschieden, daß der Prinzip die öffentliche Daseinsvorsorge kostenlos ist, welcher durch das französische Kassationsgericht in mehreren Urteilen ausgesprochen wurde, sich nicht auf solche Maßnahmen bezieht, wie sie durch die französischen Behörden in diesem Fall durchgeführt wurden. Es scheint, daß die durch das amerikanische Gericht eingenommene Position in diesem Punkt der des Fonds sehr ähnlich ist.

5.3.3 Bergungskosten

Ein weiteres wichtiges Problem, das im Rahmen des Unfalles der PATMOS, der sich in der Meeresenge von Messina im März 1985 ereignete, zur Sprache gebracht wurde, ist die Beziehung zwischen "Schutzmaßnahmen" und "Rettungsmaßnahmen".

Es muß daran erinnert werden, daß der Begriff "Verschmutzungsschäden" wie er in dem Haftungsübereinkommen definiert wird, die Kosten für sämtliche angemessenen Schutzmaßnahmen einschließt, welche zur Verhütung oder Einschränkung von Verschmutzungsschäden ergriffen werden. In der Angelegenheit der PATMOS bezogen sich gewisse dem Fonds unterbreiteten Ansprüche auf Maßnahmen, die nach Ansicht des Direktors normalerweise als Rettungsmaßnahmen und damit in Zusammenhang stehende Maßnahmen betrachtet werden. Man mußte darüber entscheiden, ob und in welchem Ausmaß die Kosten für diese Maßnahmen sich auf die Definition "Verschmutzungsschäden" bezogen, welche durch das Haftungsübereinkommen aufgestellt wurde, das heißt, ob die Maßnahmen als "Schutzmaßnahmen" wie sie in diesem Übereinkommen definiert werden, betrachtet werden konnten.

Der Direktor hat es für angemessen erachtet, daß die Maßnahmen nur dann als in den Bereich der Definition der "Schutzmaßnahmen" fallend betrachtet werden können, wenn sie in erster Linie die Verhütung von Verschmutzungsschäden dienen; falls die Maßnahmen in erster Linie ein anderes Ziel hätten, wie zum Beispiel die Rettung des Schiffes oder der Ladung, so würden die Maßnahmen nicht unter diese Definition fallen; das ist das sogenannte "primary purpose" Kriterium. Der Direktor ist zu dem Schluß gekommen, daß bei gewissen Entschädigungsansprüchen der Zweck nicht in erster Linie war, die Verschmutzung zu verhüten, und hat die Ansprüche deshalb abgewiesen.

Was die Maßnahmen angeht, deren wichtigstes Ziel darin besteht, Verschmutzungsschäden zu verhindern, so hat der Direktor ebenfalls seine Position zu den bei der Bewertung der Entschädigung anzuwendenden Kriterien zum Ausdruck gebracht: Die Entschädigung sollte auf Grund des Haftungsübereinkommens und des Fondsübereinkommens auf die entstandenen Kosten begrenzt sein (einschließlich eines angemessenen Gewinnes), und sollte nicht auf der Grundlage der bei der Berechnung des Bergelohns angewandten Kriterien erfolgen.

Der Exekutivausschuß des Fonds hat den durch den Direktor zu diesen Fragen eingenommenen Standpunkt gebilligt.

Das Gericht erster Instanz in Messina wurde angerufen, über diese Punkte zu entscheiden. Das Gericht hat bei seinen Erwägungen allgemeiner Natur befunden, daß die Rettungsmaßnahmen nicht als Schutzmaßnahmen betrachtet werden konnten, da der Zweck dieser Maßnahmen in erster Linie die Rettung des Tankers und seiner Ladung war. Dies würde auch dann gelten, wenn der sekundäre Effekt der Maßnahmen darin bestanden hätte, die Verschmutzung zu verhüten. Das Gericht hat ebenfalls darauf hingewiesen, daß, soweit die Maßnahmen als Schutzmaßnahmen betrachtet wurden, ausschließlich die entstandenen Kosten und die erlittenen Verluste Anlaß zu einer Entschädigung auf Grund des Haftungsübereinkommens geben können.

Gewisse Kläger haben Berufung gegen dieses Urteil eingelegt, aber die Berufungen sind zurückgewiesen worden. Die Kläger haben in einem Vergleich, der auch mehrere anderen Fragen umfaßte, akzeptiert, daß keine Entschädigung für die Kosten dieser Bergungsmaßnahmen bezahlt wurde.

5.3.4 Umweltschäden

Eine wichtige Frage ist, ob und gegebenenfalls inwieweit Entschädigungsansprüche für Schäden an der Meeresumwelt zu erstatten sind, so genannten ökologischen Schäden. Dieses Problem wurde innerhalb des Fonds zum ersten Mal im Rahmen von Entschädigungsansprüchen abstrakter Natur untersucht, die infolge eines Unfalls unterbreitet wurden, der sich in der Sowjetunion ereignete. Bei den Entschädigungsansprüchen ging es um Schäden, die der Meeresumwelt zugefügt worden waren, und um die für die Reinigung der verschmutzten Gewässer aufzuwendenden Auslagen.

Kraft der sowjetischen Gesetzgebung werden die Entschädigungen nach einer mathematischen Formel errechnet, die wie folgt beschrieben werden kann. Nach der Menge des in das Wasser gelangten Öls wird aufgrund der Verteilungseigenschaften des Öls die Menge des mit Öls verschmutzten Wassers berechnet, und dieses Zahl wird mit einem gesetzlich festgelegten Betrag multipliziert.

Die Versammlung des Fonds hat im Jahre 1980 eine wichtige Resolution über die Zulässigkeit von Entschädigungsansprüchen, die wegen Umweltschäden vorgelegt wurden, verabschiedet. In der Resolution wird festgesetzt, daß die Festlegung eines Entschädigungsbetrages "... nicht auf der Grundlage einer abstrakten Quantifizierung der verursachten Schäden mittels theoretischer Modelle erfolgen darf", oder auf Englisch: "the assessment of compensation to be paid by the International Oil Pollution Compensation Fund is not to be made on the basis of an abstract quantification calculated in accordance with mathematical models". In anderen Worten, eine Entschädigung darf nur dann gewährt werden, wenn ein Kläger, der kraft der nationalen Gesetzgebung ermächtigt ist, einen Entschädigungsanspruch vorzulegen, einen quantifizierbaren ökonomischen Verlust erlitten hat.

Die durch Umweltverschmutzung geschädigten Staaten sind selbstverständlich dazu berechtigt, die Umwelt durch Wiederherstellung der Gewässer und Strände wieder in Ordnung zu bringen. Die durch die Wiederherstellungsmaßnahmen entstandenen Kosten, soweit sinnvoll, sollten ihnen erstattet werden. Für weitere mögliche Vorkommnisse in der Meeresumwelt können keine Wiedergutmachungsansprüche entstehen, wenn keine wirtschaftlichen Interessen geschädigt wurden. Für bestehende ökologische Schäden, das heißt Schäden, die nicht mit angemessenen Mitteln reparabel sind, zahlt der Fonds keinen Schadenersatz. Es wäre auch unmöglich, die zur Vorlage eines solchen Anspruches berechnete Person zu identifizieren, wenn keine wirtschaftlichen Interessen betroffen sind.

Es wäre außerdem nicht leicht, die in der Meeresumwelt verursachten Schäden zu bewerten, da diese keinen direkten Marktwert hat. Im Laufe der letzteren Jahre wurden in zahlreichen Ländern Modelle zur Bewertung von ökologischen Schäden ausgearbeitet. Um die in der Meeresumwelt erlittenen ökologischen Schäden vom wirtschaftlichen Standpunkt aus zu bewerten, müßte man meiner Ansicht nach sehr allgemeine Hypothesen über die Beziehungen zwischen den verschiedenen Komponenten der Umwelt und den wirtschaftlichen Werten aufstellen. Jede monetäre Berechnung der Schäden muß darum arbiträrer Natur sein. Es muß deshalb darauf bestanden werden, daß es falsch wäre, Entschädigungsansprüche für Schäden an nicht ausgenutzten Naturressourcen, die keinen Eigentümer haben, zu akzeptieren<5>.

Ein weiterer nicht unwichtiger Punkt betrifft in diesem Zusammenhang die Auswirkungen der Definition von Verschmutzungsschäden in den Protokollen von 1984. Wie bereits erwähnt, wurden das Haftungsübereinkommen und das Fondsübereinkommen im Jahre 1984 jeweils durch die Verabschiedung eines Protokolls geändert. Das Protokoll des Haftungsübereinkommens enthält eine neue Fassung der Definition des Begriffs "Verschmutzungsschäden". Es wurde ein Satz hinzugefügt, in dem präzisiert wird, daß Schadenersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt mit Ausnahme des auf Grund dieser Beeinträchtigung entgangenen Gewinns auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt wird. Es sollte betont werden, daß mit der neuen Fassung der Definition in keiner Weise eine Erweiterung des Begriffes beabsichtigt wurde, sondern die in diesem Punkt durch den Fonds eingenommene Position kodifiziert werden sollte.

Dieses Problem wurde erneut in dem Unfall der PATMOS aufgeworfen. In dieser Sache hat die italienische Regierung einen Entschädigungsanspruch in Höhe von 20 Milliarden Lire (DM 28 Millionen) für Schäden, die an der Meeresumwelt verursacht wurden, vorgelegt. Dieser Anspruch wurde später auf 5 Milliarden Lire (DM 7 Millionen) reduziert. Die italienische Regierung hat die Art der angeblich verursachten Schäden nicht spezifiziert und hat keinerlei Erklärungen in bezug auf die für die Berechnung des geforderten Betrages angewandte Grundlage abgegeben. Unter Berücksichtigung der durch die Versammlung im Jahre 1980 eingenommenen Position hat der Direktor diesen Anspruch abgelehnt.

Das Gericht erster Instanz in Messina wurde angerufen, um ebenfalls über diese Frage zu entscheiden. Die italienische Regierung war der Ansicht, daß diese Schäden eine Übertretung des Souveränitätsrechts in den Hoheitsgewässern des italienischen Staates darstellten. Das Gericht hat darauf hingewiesen, daß es sich bei dem Souveränitätsrecht nicht um ein Eigentumsrecht handele und dieses nicht durch von Einzelpersonen vorgenommenen Handlungen übertreten werden könne.

<5> M Jacobsson: The notion of "Pollution Damage" with particular regard to damage to the marine environment; proceedings of the 1987 Oil Spill Conference, American Petroleum Institute Publication N° 4452 (1987).

Außerdem hat das Gericht erklärt, daß der Staat keinerlei Einkommenseinbußen erlitten habe und ihm durch die angeblich in den Hoheitsgewässern an der Fauna und Flora verursachten Schäden keinerlei Kosten entstanden seien. Der Staat habe somit keinerlei wirtschaftliche Schäden erlitten. Das Gericht hat ebenfalls an den Entschluß der Versammlung des Fonds erinnert. Aus diesen Gründen hat das Gericht den Anspruch abgelehnt.

Die italienische Regierung hat gegen das Urteil Berufung eingelegt, das Berufungsgericht hat jedoch noch keine endgültige Entscheidung getroffen.

In diesem Zusammenhang ist es ebenfalls interessant, auf die durch den amerikanischen Richter zur dieser Frage eingenommene Position in der Angelegenheit der AMOCO CADIZ hinzuweisen. Das Gericht hat einen Entschädigungsanspruch für Schäden an der Umwelt nicht akzeptiert, da nach seinen Worten die Meeresumwelt res nullius ist. Außerdem hat das Gericht einen Entschädigungsanspruch für ein Sanierungsprogramm zurückgewiesen; das durch den Richter geltend gemachte Hauptmotiv war, daß dieses Programm zum größten Teil nicht ausgeführt wurde. Das Gericht hat ebenfalls einen Anspruch zurückgewiesen, bei der es um einen "Verlust an Lebensfreude" geht.

5.3.5 Entgangener Gewinn gewisser Einzelpersonen

Die Unfälle, die eine Ölverschmutzung mit sich bringen, verursachen häufig Schäden an Sachgütern, die Einzelpersonen gehören, z.B. ein Boot oder ein Netz eines Fischers. Diese Art von Schäden bringen keine besonderen Probleme mit sich. Alle Rechtssysteme erkennen das Prinzip restitutio in integrum an, das heißt eine Entschädigung für eine Wertminderung oder die für die Reparatur der beschädigten Güter erforderlichen Kosten.

Dasselbe trifft für die durch die Eigentümer oder Benutzer der verseuchten Güter erlittenen Verluste zu. Zum Beispiel kann der Eigentümer eines verseuchten Fischerbootes während einer gewissen Zeit, während er auf die Reinigung seines Bootes wartet, daran gehindert sein, dieses zu benutzen und somit Einkommensverluste erleiden. Die Fischer, deren Netze verschmutzt wurden, können so lange sie auf die Reinigung derselben bzw. auf einen Ersatz warten, ihr Einkommen einbüßen.

Es scheint, daß sämtliche Rechtssysteme im Prinzip Entschädigungsansprüche dieser Art anerkennen, jedoch bestehen Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der für die Festlegung einer angemessenen Begrenzung der zu erstattenden Verluste anzuwendenden Kriterien – d.h. die Prinzipien der "Vorhersehbarkeit und Kausalität".

Weitaus schwieriger ist die Frage, ob eine Person, die keinerlei Schäden an Gütern erlitten hat, für die durch die Verschmutzung erlittenen wirtschaftlichen Schäden entschädigt werden kann, sogenannten reine Vermögensschäden. Wenn zum Beispiel eine Meereszone ernsthaft verschmutzt wurde, ist es vielleicht unmöglich,

während eines gewissen Zeitraums in dieser Zone zu fischen, wodurch den Fischern, die keine Möglichkeit haben, anderswo zu fischen, große Verluste entstehen können. Die Hotel- und Restaurantbesitzer in einer Gegend, in der die Strände verschmutzt wurden, können Einkommenseinbußen erleiden, wenn die Touristen während eines gewissen Zeitraums nicht mehr in diese Gegend kommen.

Durch den Wortlaut der Definition von Verschmutzungsschäden wird nicht die Frage beantwortet, ob derartige reine Vermögensschäden durch die Definition gedeckt werden. Die nationalen Gerichte müssen deshalb entscheiden, ob und wie weit solche reine Vermögensschäden erstattet werden sollen. In diesem Punkt weicht jedoch das Recht in den einzelnen Ländern voneinander ab. Sowohl in Ländern mit einem kontinentalen europäischen Rechtstradition als auch in Ländern deren Recht dem "Common Law" folgt, werden aber Ansprüche dieser Art nur mit einem grossen Zögern anerkannt. Der Grund für dieses Zögern liegt in der Furcht vor den erheblichen Konsequenzen, die sich aus der Annahme solcher Ansprüche ergeben könnten. Das Problem besteht darin, daß es sehr schwierig wäre, die Kriterien für die Zulässigkeit derartiger Ansprüche zu etablieren.

In den meisten Ländern wird ein Entschädigungsanspruch im allgemeinen nur dann anerkannt, wenn er auf einem anerkannten absoluten Recht des Klägers basiert ist – wie zum Beispiel ein Eigentumsrecht oder ein Nutzungsrecht. Die Ansprüche, die an kein anerkanntes absolutes Recht geknüpft sind, werden im allgemeinen nicht anerkannt. Bei einem Schaden, den eine Person erleidet, die die Meeresumwelt nutzt, wie zum Beispiel einer Einkommenseinbuße, handelt es sich nicht um eine Verletzung eines anerkannten absoluten Rechts des Einzelnen und demzufolge wird für den Schaden keine Entschädigung geleistet, falls diese Person nicht das ausdrückliche Recht zur Ausnutzung der Umwelt besitzt. Jedoch könnten die Fischer in gewissen Ländern ein Fischrecht haben, das ähnlich wie ein Alleinbenutzungsrecht ist. Zum Beispiel haben in Japan die Fischer, die einem Fischerverband angehören, ein gesetzliches Recht darauf, ihre Fischerei in einer festgelegten Zone des Meeres auszuüben und dieses Recht entspricht beinahe dem Eigentumsrecht.

Wie ich bereits erwähnt habe, werden Ansprüche dieser Art nur mit grosser Restriktivität akzeptiert. Es scheint jedoch, daß im Laufe der letzteren Jahre in zahlreichen Ländern eine Entwicklung zu einer weniger einschränkenden Haltung stattgefunden hat. Diese Tendenz wird deutlich bei reinen Vermögensschäden, die eine Ölverschmutzung für eine etablierte wirtschaftliche Tätigkeit herbeigeführt hat.

Das Problem der wirtschaftlichen Verluste dieser Art wurde häufig in Angelegenheiten, in die der Fonds involviert war, zur Sprache gebracht und der Fonds hat dieses Problem demnach gründlich untersucht. Der Fonds hat die Ansprüche in bezug auf wirtschaftliche Verluste, die von Personen erlitten wurden, deren Einkommen von Küstenaktivitäten abhängt – wie zum Beispiel Fischer und ebenfalls Hotel- und Restaurantbesitzer in Ferienorten – als zulässig anerkannt. Auf diesem Punkt hat der Fonds bewußt die Grenzen des erstattungsfähigen Schadens weit gezogen und

dies aus rechtspolitischen Gründen.

Es ist manchmal schwierig, die Höhe der erlittenen Verluste festzulegen, und hierfür müssen möglicherweise indirekte Rechenmethoden angewandt werden. Zum Beispiel können die Einkommensverluste eines Klägers durch einen Vergleich mit dem Einkommen, das er im Laufe der vorausgegangenen Jahre in einem vergleichsweisen Zeitraum hatte, ermittelt werden.

6 VEREINHEITLICHUNG DES RECHTS

Es ist offensichtlich, daß eine einheitliche Auslegung des Begriffes "Verschmutzungsschäden" für ein gutes Funktionieren des internationalen Entschädigungssystems, das auf die beiden Übereinkommen gegründet ist, notwendig ist. Dies trifft besonders für das Fondsübereinkommen zu, da gemäß diesem Übereinkommen die Ölgesellschaften in einem Vertragsstaat zu den Schadenersatzzahlungen für Schäden in anderen Vertragsstaaten beitragen.

Das durch das Haftungsübereinkommen und das Fondsübereinkommen aufgestellte System trägt zur Vereinheitlichung des Rechts auf diesem Gebiet bei. In diesem Zusammenhang ist es angebracht, an Artikel 235 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen zu erinnern. Nach diesem Artikel sollen die Staaten zusammenarbeiten, um das internationale Recht auf dem Gebiet der zivilrechtlichen Haftung und Entschädigung zu entwickeln. In diesem Artikel wird auf Pflichtversicherungen und Entschädigungsfonds hingewiesen.

Der Ölschadensfonds hat zur Entwicklung des internationalen Rechts durch Entscheidungen seiner Organe in bezug auf die Zulässigkeit von Entschädigungsansprüchen und hierdurch zur Harmonisierung des Rechts zwischen den Mitgliedsstaaten beitragen können. Da die wichtigsten Entscheidungen durch die Organe des Fonds, nämlich die Versammlung und den Exekutivausschuß, die aus Vertretern der Mitgliedsstaaten zusammengesetzt sind, getroffen werden, können die Regierungen die Entwicklung des Rechts innerhalb der Mitgliedsstaaten des Fonds beeinflussen.

Wie ich bereits erwähnt habe, wurde die Definition des Begriffes "Verschmutzungsschäden" von der diplomatischen Konferenz in 1984 diskutiert. Die diplomatische Konferenz basierte diese Diskussion auf der Politik des Fonds und der durch die Organe des Fonds etablierten Prinzipien zur Zulässigkeit der Entschädigungsansprüche und zur Auslegung der Definition "Verschmutzungsschäden" in dem Originaltext des Haftungsübereinkommens. Es ist also richtig zu sagen, daß die diplomatische Konferenz den neuen Wortlaut dieser Definition in dem Haftungsübereinkommen angenommen hat, um die Auslegung der Definition wie sie durch den Fonds entwickelt worden war, zu kodifizieren.

Als das Fondsübereinkommen in 1971 verabschiedet wurde hat die diplomatische Konferenz für das internationale Recht eine Neuerung durchgeführt. Der Fonds ist im Grunde genommen eine Versicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit für Unfälle, die Ölverschmutzungsschäden verursachen. Der Fonds wurde von der Regierung gegründet, wird jedoch durch die Mineralölwirtschaft finanziert. Man konnte nicht voraussagen, wie eine solche Institution funktionieren würde.

Meiner Ansicht nach erlaubt mir die elfjährige Erfahrung über das Funktionieren des Fonds zu behaupten, daß das durch des Haftungsübereinkommen und das Fondsübereinkommen geschaffene Entschädigungssystem sehr gut funktioniert hat. Es ist offensichtlich, daß ein derartiger Erfolg zum großen Teil auf den Geist der Zusammenarbeit, der durch die Regierungen der Mitgliedsstaaten sowie die Reeder, die P & I-Clubs und die Mineralölwirtschaft bewiesen wurde, zurückzuführen ist.

Soweit es sich um den Fonds selbst handelt, so ist es diesem gelungen, Verfahren zur schnellen Entschädigung der Opfer von Ölverschmutzungsschäden einzuführen. Er hat ebenfalls zur Vereinheitlichung des Rechts und der Rechtsanwendung auf dem Gebiet der Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden beigetragen.

Das Fondsübereinkommen wurde bisher von 43 Staaten ratifiziert. Nach den dem Sekretariat des Fonds zur Verfügung stehenden Informationen ist zu erwarten, daß andere Staaten bald Mitglieder des Fonds werden. Irland und Marokko werden bald ihre Ratifizierungsurkunden einbringen. In Belgien, in der Deutschen Demokratischen Republik und in Saudi Arabien befindet sich die Gesetzgebung zur Anwendung des Fondsübereinkommens in einem fortgeschrittenen Stadium. Zahlreiche andere Staaten (z.B. Argentinien, Barbados, Brasilien, El Salvador, Costa Rica, Djibouti, Gambia, Indien, Jamaika, Malaysia, Malta, Mexiko, die Republik Korea, die Volksrepublik China, Senegal, Singapur, Trinidad und Tobago, Venezuela) prüfen ebenfalls, ob sie dem Fondsübereinkommen beitreten sollten. Ich hoffe, daß der Ölschadensfonds bald die Opfer von Ölverschmutzungsschäden auf der ganzen Welt entschädigen kann.