

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 90

MÅNS JACOBSSON

**INTERNATIONALES SCHADENERSATZRECHT
FÜR ÖLVERSCHMUTZUNGSSCHÄDEN BEIM
SEETRANSPORT
ENTWICKLUNG IN DEN LETZTEN JAHREN
UND ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN**

HAMBURG 1998

INTERNATIONALES SCHADENERSATZRECHT
FÜR ÖLVERSCHMUTZUNGSSCHÄDEN BEIM
SEETRANSPORT
ENTWICKLUNG IN DEN LETZTEN JAHREN UND
ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN

Måns Jacobsson

Deutscher Verein für Internationales Seerecht
27. Mai 1998

1 Einführung

Schadenersatzansprüche für Verschmutzungsschäden, die durch das Auslaufen von Öl aus Tankern verursacht werden, unterliegen internationalen Regeln, die unter den Auspizien der International Maritime Organization (IMO) erstellt wurden. Den Rahmen für das Regelwerk bildeten ursprünglich das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 (Haftungsübereinkommen von 1969) und das Internationale Übereinkommen zur Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden von 1971 (Fondsübereinkommen von 1971). Am 15. Mai 1998 gehörten 100 Vertragsstaaten dem Haftungsübereinkommen an und 76 Vertragsstaaten dem Fondsübereinkommen, jeweils inklusive der Bundesrepublik Deutschland.

Diese „alten“ Regelungen wurden 1992 durch zwei Protokolle geändert, und die neu gefaßten Übereinkommen werden als das Haftungsübereinkommen von 1992 und das Fondsübereinkommen von 1992 bezeichnet. Diese Übereinkommen von 1992 traten im Mai 1996 in Kraft.

Das Haftungsübereinkommen von 1969 und das Fondsübereinkommen von 1971 sind von einer Reihe von Staaten aufgekündigt worden, und es steht zu erwarten, daß noch weitere Staaten sie demnächst kündigen. Die alten Übereinkommen werden daher an Bedeutung verlieren. Aus diesem Grunde befaßt sich dieser Vortrag vornehmlich mit den „neuen Regelungen“, d.h. dem Haftungsübereinkommen von 1992 und dem Fondsübereinkommen von 1992. Die wichtigsten Unterschiede zwischen den alten und den neuen Regelungen werden aber auch behandelt.

Das Haftungsübereinkommen von 1992 regelt die Haftung des Schiffseigners für Schäden durch Ölverschmutzung. Danach unterliegt der Schiffseigner einer Gefährdungshaftung. Außerdem gibt es ein System der obligatorischen Haftpflichtversicherung. Grundsätzlich hat der Schiffseigner das Recht, seine Haftung auf eine Summe zu beschränken, die von der Tonnage seines Schiffes abhängt.

Das Fondsübereinkommen von 1992, das das Haftungsübereinkommen von 1992 ergänzt, legt ein Regelwerk für die Entschädigung von Opfern nieder, deren Entschädigung nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 ungenügend ist. Der Internationale Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden 1992 (International Oil Pollution Compensation Fund 1992 - IOPC Fund 1992 oder Fonds 1992) wurde gemäß dem Fondsübereinkommen von 1992 geschaffen, als letzteres am 30. Mai 1996 in Kraft trat. Der Fonds 1992 ist eine weltweite zwischenstaatliche Organisation, die zum Zwecke der Anwendung der durch das Fondsübereinkommen von 1992 geschaffenen Entschädigungsregeln errichtet wurde. Durch seinen Beitritt zum Fondsübereinkommen von 1992 wird ein Staat zum Mitglied des Fonds 1992. Die Organisation hat ihren Sitz in London.

Am 27. Mai 1998 hatten 33 Staaten das Haftungsübereinkommen von 1992 und 31 Staaten das Fondsübereinkommen von 1992 ratifiziert, jeweils darunter die Bundesrepublik Deutschland.

2 Haftungübereinkommen von 1992

2.1 Geltungsbereich

Das Haftungübereinkommen von 1992 bezieht sich auf Schäden durch Ölverschmutzung, die durch Ausfließen oder Ablassen von beständigem Öl aus Tankern und bestimmten anderen Arten von Schiffen entstanden sind.

Das Haftungübereinkommen von 1992 deckt - wie auch das Übereinkommen von 1969 - Verschmutzungsschäden, die im Hoheitsgebiet, einschließlich der Territorialgewässer eines Vertragsstaates des Übereinkommens, verursacht worden sind. Im Gegensatz zum Übereinkommen von 1969 deckt aber das Übereinkommen von 1992 auch Schäden, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) oder in einem der AWZ äquivalenten Gebiete eines Vertragsstaates eingetreten sind. Die Staatsflagge des Schiffes und die Staatsangehörigkeit des Schiffseigners haben keine Bedeutung für die Bestimmung des Geltungsbereichs.

„Verschmutzungsschaden“ wird definiert als Verlust oder Schaden durch Verunreinigung. Der Begriff Verschmutzungsschaden umfaßt Maßnahmen, wo immer sie ergriffen werden, um Verschmutzungsschäden im Hoheitsgebiet, in den Territorialgewässern oder in der AWZ eines Vertragsstaates des Übereinkommens zu verhindern oder zu mindern („Schutzmaßnahmen“). Das Haftungübereinkommen von 1969 bezieht sich nur auf Schäden, die entstanden, und Maßnahmen, die ergriffen worden sind, nachdem ein Ereignis eingetreten ist, bei welchem Öl auslief oder abgegeben wurde. Nach dem Übereinkommen von 1992 sind aber auch für Schutzmaßnahmen entstandene Ausgaben sogar dann erstattungsfähig, wenn kein Öl ausgelaufen ist, vorausgesetzt, daß eine ernsthafte und unmittelbar drohende Verschmutzungsgefahr vorlag.

Das Haftungübereinkommen von 1992 deckt das Ausfließen von Ladungs- oder Bunkeröl aus Seeschiffen, die für die Beförderung von Öl als Massengutladung gebaut oder hergerichtet worden sind und gilt somit sowohl für beladene als auch für unbeladene Tanker und unter gewissen Umständen auch für kombinierte Schiffe.<1> Das Übereinkommen von 1969 gilt im Gegensatz dazu nur für beladene Tanker. Das Übereinkommen von 1992 - wie das von 1969 - gilt dagegen nicht für Schäden durch Auslaufen von Bunkeröl von Trockenfrachtern.

Schäden, die durch nicht-beständiges Öl verursacht werden, sind durch die Haftungübereinkommen von 1969 und 1992 nicht gedeckt. Das Austreten von Benzin, leichtem Dieselöl, Kerosin usw. fällt daher nicht in den Bereich der Übereinkommen.

<1>

Die Definition von "Schiff" im Haftungsübereinkommen von 1992 lautet: "Schiff" bedeutet ein Seeschiff oder ein sonstiges Seefahrzeug jeder Art, das zur Beförderung von Öl als Bulkladung gebaut oder hergerichtet ist; jedoch wird ein Schiff, das Öl und andere Ladungen befördern kann, als Schiff nur angesehen, wenn es tatsächlich Öl als Bulkladung befördert, und während jeder Fahrt, die auf eine solche Beförderung folgt, sofern nicht nachgewiesen wird, daß es keine Rückstände solcher Beförderung von Öl als Bulkladung an Bord hat".

2.2 Gefährdungshaftung

Das traditionelle Prinzip der Verschuldenshaftung ist für Ölverschmutzungsschäden im Jahre 1969 abgeschafft worden. Stattdessen obliegt nach den Übereinkommen von 1969 und 1992 dem Eigentümer eines Tankers eine Gefährdungshaftung für Verschmutzungsschäden durch den Austritt von beständigem Öl aus seinem Schiff. Der Austausch einer Verschuldenshaftung gegen eine Gefährdungshaftung stellte eine bedeutende Neuerung im Jahre 1969 dar und trug zu einer beträchtlichen Stärkung der Position der Opfer von Ölverschmutzungen bei. Gemäß dem Haftungsübereinkommen von 1992 - wie nach dem Übereinkommen von 1969 - kann ein Schiffseigner seine Haftung nur ausschließen, wenn er nachweisen kann, daß

- (a) der Schaden durch eine kriegerische Handlung oder eine schwere Naturkatastrophe entstanden ist; oder
- (b) der Schaden ausschließlich durch Sabotage eines Dritten verursacht wurde; oder
- (c) der Schaden ausschließlich durch Fahrlässigkeit von Behörden hinsichtlich der Instandhaltung von Leuchtfeuern oder sonstigen navigatorischen Hilfsmitteln verursacht wurde.

2.3 Haftungsbeschränkung

Grundsätzlich kann der Schiffseigner seine Haftung gemäß dem Haftungsübereinkommen von 1992 beschränken, und zwar:

- (a) Für ein Schiff mit einer Tonnage mit bis zu 5.000 Bruttoreaumzahlen (BRZ) auf 3 Millionen Sonderziehungsrechte (SZR) des Internationalen Währungsfonds (US\$4,1 Millionen);
- (b) für ein Schiff mit einer Tonnage zwischen 5.000 und 140.000 BRZ auf 3 Millionen SZR (US\$4,1 Millionen) plus 420 SZR (US\$567) für jede weitere BRZ über 5000 und
- (c) für ein Schiff mit 140.000 BRZ oder mehr auf 59,7 Millionen SZR (US\$81 Millionen) <2>.

Die Vertragsstaaten haben nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 die Möglichkeit, diese Beträge durch ein vereinfachtes Verfahren zu erhöhen (Artikel 15 der Schlussbestimmungen des Protokolls von 1992).

Die Rechnungseinheit in den Übereinkommen von 1992 ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Für diesen Vortrag ist das SZR nach dem am 30. April 1998 geltenden Kurs in US-Dollars umgerechnet worden (d.h. 1 SZR = US\$1,34925).

Nach dem Haftungsübereinkommen von 1969 liegt die Grenze der Reederhaftung weit niedriger als nach dem Haftungsübereinkommen von 1992, nämlich bei 133 SZR (US\$179) pro Tonne des Raumgehalts des Schiffes oder 14 Millionen SZR (US\$18,9 Millionen), wobei die kleinere der beiden Summen gelten soll. In dem Übereinkommen von 1969 gibt es kein einfaches Verfahren zur Aufstockung des zu zahlenden Höchstbetrages.

Nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 kann die Haftungsbeschränkung nur schwerlich durchbrochen werden. Nur wenn erwiesen ist, daß der Verschmutzungsschaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Schiffseigner selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden, verliert der Schiffseigner das Recht, seine Haftung zu beschränken.

Nach dem Haftungsübereinkommen von 1969 verliert ein Schiffseigner das Recht auf Haftungsbeschränkung schon dann, wenn das Ereignis infolge eines eigenen Verschuldens ("actual fault or privity") des Eigners eingetreten ist.

2.4 Kanalisierung der Haftung

Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden können nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 - wie nach dem Übereinkommen von 1969 - nur gegen den eingetragenen Eigner des betreffenden Tankers erhoben werden. Hierdurch werden Entschädigungsansprüche der Geschädigten ausserhalb dieses Übereinkommens gegen andere Personen als den Schiffseigner nicht ausgeschlossen. Gemäss den Übereinkommen von 1969 und 1992 sind aber Ansprüche gegen die Bediensteten des Schiffseigners und gegen Mannschaftsmitglieder ausgeschlossen. Das Übereinkommen von 1992 hat eine weitere Kanalisierung der Haftung gebracht, indem es auch Ansprüche gegen Lotsen, Charterer (einschließlich Bareboat Charterer), Korrespondentreeeder oder Betreiber des Schiffes oder irgendjemanden, der Bergungsarbeiten oder Schutzmaßnahmen ausführt, untersagt. Der Schiffseigner ist berechtigt, Regressansprüche gegen Dritte nach nationalem Recht geltend zu machen.

2.5 Pflichtversicherung

Der Eigner eines Tankers mit einer Ladung von mehr als 2.000 Tonnen beständigen Öls ist verpflichtet, eine Versicherung zur Deckung seiner Haftpflicht gemäß dem Haftungsübereinkommen von 1992 abzuschließen. Ansprüche aus Verschmutzungsschäden gemäß dem Haftungsübereinkommen von 1992 können unmittelbar gegen den Versicherer geltend gemacht werden.

In dieser Hinsicht hat das Übereinkommen von 1992 keine Änderung gebracht.

2.6 Gerichtsstand für Klagen gegen Eigner

Entschädigungsklagen nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 gegen den Schiffseigner oder seinen Versicherer können nur vor den Gerichten desjenigen Vertragsstaates erhoben werden, in dessen Hoheitsgebiet, Territorialgewässern oder AWZ der Schaden entstanden ist.

2.7 Stärkung der Position der Opfer von Ölverschmutzungen

Die obenerwähnten Faktoren, d.h. Gefährdungshaftung, höhere Haftungssummen, Pflichtversicherung und unmittelbare Inanspruchnahme des Versicherers sowie vereinfachte Regeln für die Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsurteilen, haben wesentlich zur Stärkung der Position der Opfer von Ölverschmutzungen beigetragen. Dies hat zur Folge, daß es nur selten Rechtsstreitigkeiten auf diesem Gebiet gibt.

3 Fondsübereinkommen von 1992

3.1 Ergänzende Entschädigung

Der Fonds 1992 zahlt Entschädigung an diejenigen, die in einem Vertragsstaat des Fondsübereinkommens von 1992 durch Ölverschmutzung geschädigt sind, nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 in den folgenden Fällen aber keine volle Entschädigung erhalten:

- (a) Der Schiffseigner ist von der Haftung nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 befreit, da er sich auf einen der Haftungsausschlüsse in dem Übereinkommen berufen kann.
- (b) Der Schiffseigner ist finanziell nicht in der Lage, seinen Verpflichtungen aus dem Haftungsübereinkommen von 1992 nachzukommen und seine Versicherung reicht nicht aus, um die Entschädigungsansprüche aus der Ölverschmutzung zu befriedigen.
- (c) Die Schäden übersteigen die Haftung des Schiffseigners nach dem Haftungsübereinkommen von 1992.

Der Fonds 1992 zahlt keine Entschädigung, wenn:

- (a) der Verschmutzungsschaden durch eine kriegerische Handlung verursacht wurde oder das Öl aus einem Kriegsschiff stammt; oder
- (b) der Anspruchsteller nicht beweisen kann, daß der Schaden durch ein Ereignis entstanden ist, in das ein Schiff im Sinne der Definition des Haftungsübereinkommens (nämlich Seeschiff oder ein sonstiges Seefahrzeug jeder Art, das zur Beförderung von Öl als Massengutladung gebaut oder hergerichtet ist) verwickelt war.

3.2 Beschränkung der Entschädigung

Die Höchstsumme, die vom Fonds 1992 für ein bestimmtes Ereignis zu zahlen ist, beträgt 135 Millionen SZR (US\$ 184 Millionen). Dieser Höchstbetrag umfaßt auch die Summe, die tatsächlich vom Schiffseigner oder von seinem Versicherer nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 bezahlt worden ist. Das Fondsübereinkommen von 1992 enthält auch ein vereinfachtes Verfahren zur Erhöhung dieses Betrages (Artikel 33 der Schlussbestimmungen des Protokolls von 1992).

Der vom Fonds 1971 pro Ereignis als Entschädigung zu zahlende Gesamtbetrag - nämlich 60 Millionen SZR (US\$81 Millionen) - ist viel niedriger als der aus dem Fonds 1992 zu zahlende Höchstbetrag.

3.3 Gerichtsstand für Klagen gegen Fonds

Schadensersatzklagen nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 gegen den Fonds 1992 können nur vor den Gerichten desjenigen Vertragsstaates erhoben werden, in dessen Hoheitsgebiet, Territorialgewässern oder AWZ der Schaden entstanden ist.

Es steht jedoch zu erwarten, daß bei den meisten Ereignissen, mit denen sich der Fonds 1992 befassen muß, die Ansprüche außergerichtlich geregelt werden können, wie das auch bei dem Fonds 1971 der Fall gewesen ist.

3.4 Organisation des Fonds 1992

Der Fonds 1992 ist eine zwischenstaatliche Organisation und hat eine Mitgliederversammlung, die sich aus Vertretern aller Mitgliedsstaaten zusammensetzt. Die Versammlung ist das oberste Verwaltungsorgan des Fonds 1992, die einmal jährlich eine ordentliche Sitzung abhält. Im Laufe des Jahres 1998 wird der Fonds 1992 einen Exekutivausschuß bilden, der sich aus den Vertretern von 15 von der Versammlung zu wählenden Mitgliedsstaaten zusammensetzen soll. Die Hauptaufgabe dieses Ausschusses wird die Regulierung von Entschädigungsansprüchen sein.

Der Fonds 1992 teilt sich ein Sekretariat mit dem Fonds 1971. Das gemeinsame Sekretariat wird von einem Direktor geleitet und beschäftigt gegenwärtig 18 Mitarbeiter.

3.5 Finanzierung des Fonds 1992

Der Fonds 1992 - wie der Fonds 1969 - wird finanziert durch die Erhebung von Beiträgen von allen Personen, die im Laufe eines Kalenderjahres mehr als 150.000 Tonnen Rohöl und schweres Heizöl (beitragspflichtiges Öl) nach Seetransport in einem Vertragsstaat des Fondsübereinkommens 1992 erhalten haben.

Grundlage der Beiträge

Die Erhebung von Beiträgen basiert auf Meldungen von Öleingängen bei den einzelnen Beitragspflichtigen. Jeder Vertragsstaat hat dem Fonds 1992 jedes Jahr Namen und Anschrift aller Personen in dem Staat mitzuteilen, die der Beitragspflicht unterliegen, sowie auch die Mengen an

beitragspflichtigem Öl, welche die betreffenden Personen im einzelnen erhalten haben. Dies gilt unabhängig davon, ob der Empfänger des Öls eine staatliche Behörde, ein staatliches Unternehmen oder eine private Firma ist.

Das beitragspflichtige Öl wird jedes Mal, wenn es nach dem Seetransport in einem Hafen oder Terminal eines Vertragsstaates erhalten wird, für die Beitragserhebung gemessen. Das Wort erhalten bedeutet den Erhalt in Tanks oder Lagereinrichtungen unmittelbar nach dem Seetransport. Auf den Verladeort kommt es in diesem Zusammenhang nicht an; das Öl kann aus dem Ausland importiert werden, von einem anderen Hafen desselben Staates kommen oder per Schiff von einer Bohrinselfür die Küste herangeschafft werden. Auch Öl, das für den Umschlag in einen anderen Hafen oder zur Weiterbeförderung durch Rohrleitungen erhalten wird, gilt als erhalten im Sinne der Beitragserhebung.

Zahlung der Beiträge

Jährliche Beiträge werden vom Fonds 1992 erhoben, um die voraussichtlichen Entschädigungszahlungen und Verwaltungskosten während des kommenden Jahres bestreiten zu können. Jeder Beitragspflichtige zahlt eine bestimmte Summe pro Tonne beitragspflichtigen Öls, das er erhalten hat. Der vom Fonds zu erhebende Gesamtbetrag wird von der Versammlung von Jahr zu Jahr festgelegt. Daraus werden die von jedem Beitragspflichtigen zu zahlenden Einzelbeiträge errechnet und vom Direktor in Pfund Sterling in Rechnung gestellt.

Es besteht ein System der aufgeschobenen Beitragserhebung, wonach die Versammlung die Gesamtsumme der zu erhebenden Beiträge für ein bestimmtes Kalenderjahr festlegt, aber beschließt, daß nur bestimmte niedrigere Beiträge zur Zahlung bis zum 1. Februar des folgenden Jahres in Rechnung gestellt werden soll. Der Restbetrag wird ganz oder teilweise erst später im Jahr eingefordert, soweit sich das als notwendig erweist.

Die Beiträge sind von den einzelnen Beitragspflichtigen selbst an den Fonds 1992 zu entrichten. Ein Staat ist nicht verantwortlich für die Beiträge, die von seinen Beitragspflichtigen erhoben werden, es sei denn, daß der betreffende Staat eine solche Verantwortung freiwillig übernommen hat.

Es könnte von Interesse sein zu sehen, wie die Beiträge unter den Mitgliedsstaaten verteilt sind. Die japanische Ölindustrie mit beinahe 23% des Gesamtbetrages ist der grösste Beitragspflichtige an dem Fonds 1971. Die deutsche Ölindustrie bezahlt etwa 3%.<3>

<3>

Japan 22,8% (im Jahre 1980 42%), Italien 11,94%, Republik von Korea 9,38%, Niederlande 8,53%, Frankreich 7,98%, Großbritannien 6,19%, Spanien 4,63%, Indien 3,61%, Kanada 3,26% und Deutschland 3%

Das Kappungssystem des Fonds 1992

Das Fondsübereinkommen von 1992 setzt den Beiträgen, die von Ölempfängern in den einzelnen Staaten zu entrichten sind, sozusagen eine „Kappe“ auf. Diese „Kappe“ wurde auf 27,5% jedes an den Fonds 1992 zu entrichtenden Beitrages festgelegt. Das „Kappungssystem“ wird außer Kraft gesetzt werden, wenn die Gesamtmenge des in allen Mitgliedsstaaten des Fonds 1992 während eines Kalenderjahres erhaltenen beitragspflichtigen Öls 750 Millionen Tonnen übersteigt, was im November 1998 der Fall sein wird. Für den Fonds 1971 gibt es keinen Kappungsmechanismus.

Das Kappungssystem wurde in das Fondsübereinkommen von 1992 eingeführt, um Japan zu garantieren, daß die japanische Ölindustrie gegen sehr hohe Beitragszahlungen während der ersten Jahre nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens geschützt werden würde, und um dadurch eine frühe japanische Ratifikation zu ermöglichen.

Höhe der Beiträge

Die Zahlungen, die die Fonds 1971 und 1992 für Entschädigungsansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden zu leisten haben, können von Jahr zu Jahr beträchtlich variieren, woraus sich Schwankungen der Beitragshöhen ergeben.

Die folgende Aufstellung zeigt die Beiträge, die der Fonds 1971 im Zeitraum 1990 - 1997 erhoben hat, und vermittelt einen Begriff davon, wieviel die Mitgliedschaft im Fonds 1971 einen Beitragspflichtigen kostete, der jedes Jahr eine Million Tonnen beitragspflichtigen Öls erhielt.

	Gesamtbeitrag		Beitrag pro Tonne	Beitrag für 1 Million Tonnen
	£	£	£	£
Jahresbeiträge				
1990	500 000		0,0005563	556
1991	26 700 000		0,0287013	28 701
1992	10 950 000		0,0116210	11 621
1993	78 000 000		0,0785397	78 540
1994	40 000 000		0,0389400	38 940
1995	43 000 000		0,0391209	39 121
1996	Fällig 1.2.97:	18 000 000	0,0150285	15 029
	Fällig 1.9.97:	37 800 000	0,0306697	30 670
1997	Fällig 1.2.98	32 200 000	0,0264108	26 411
	<i>Höchste aufgeschobene Summe</i>	27 000 000	<i>Noch nicht festgelegt</i>	

Die Beiträge zum Fonds 1992 in den Jahren 1996 und 1997 werden in der folgenden Tabelle gezeigt:

Jahres-Beiträge	Gesamt-Beitrag		Beitrag pro Tonne	Beiträge für 1 Million Tonnen
	£	£	£	£
1996	Fällig 1.2.97:	4 000 000	0,0110440	11 044
	Fällig 1.9.97:	10 000 000	0,0188066	18 807
1997	Fällig 1.2.98:	9 500 000	0,0114295	11 430
	<i>Höchste aufgeschobene Summe</i>	30 000 000	<i>Noch nicht festgelegt</i>	

4 Obligatorische Kündigung der Übereinkommen von 1969 und 1971

Während einer Übergangszeit bis zum 15. Mai 1998 waren die Mitgliedsstaaten des Fonds 1971, die die Protokolle von 1992 ratifiziert hatten, auch Mitglieder des Fonds 1992. Ab 16. Mai 1998 ist das nicht mehr gestattet.

Das Fondsübereinkommen von 1992 sieht einen zeitlich vorgeschriebenen Ablauf für die obligatorische Kündigung des Haftungsübereinkommens von 1969 und des Fondsübereinkommens von 1971 vor, sobald die Gesamtmenge des beitragspflichtigen Öls, das in den Staaten, die dem Protokoll zum Fondsübereinkommen von 1992 beigetreten sind, erhalten worden ist, 750 Millionen Tonnen erreicht hat.

Als die Niederlande am 15. November 1996 eine Beitrittserklärung zum Fondsprotokoll 1992 hinterlegten, waren die Voraussetzungen für die obligatorische Kündigung erfüllt. Daraufhin waren diejenigen Staaten, welche Urkunden betreffend Ratifizierung hinsichtlich des Fondsprotokolls 1992 hinterlegt hatten, verpflichtet, Kündigungserklärungen für das Haftungsübereinkommen von 1969 und das Fondsübereinkommen von 1971 bis zum 15. Mai 1997 zu hinterlegen. Diese Kündigungen traten am 15. Mai 1998 in Kraft. Ab dem 16. Mai 1998 sind diese Staaten (Deutschland inbegriffen) nur noch dem neuen Regelwerk verpflichtet.

Die Gesamtmenge beitragspflichtigen Öls in den 76 Staaten, die bis zum 15. Mai 1998 Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens von 1971 waren, beträgt ungefähr 1 200 Millionen Tonnen. Diejenigen Staaten, die bis jetzt Beitrittsurkunden zum Fondsprotokoll 1992 hinterlegt haben, repräsentieren ca. 900 Millionen Tonnen beitragspflichtigen Öls. Nachdem am 15. Mai 1998 die Kündigung des Fondsübereinkommens 1971 durch diese Staaten wirksam wurde, wurde dadurch die Menge beitragspflichtigen Öls in den verbleibenden Mitgliedsstaaten des Fonds 1971 auf 300 Millionen Tonnen reduziert.<4> Dies könnte zu deutlich erhöhten Kosten für die Ölindustrie in denjenigen Staaten führen, die immer noch Vertragsparteien der ursprünglichen Übereinkommen sind, weil die finanzielle Belastung sich auf weniger Beitragspflichtige verteilen würde. Es steht zu erwarten, daß eine Anzahl weiterer Staaten, die Mitglieder des Fonds 1971 sind, ebenfalls bald ihre Beitrittserklärungen zu den Protokollen 1992 hinterlegen und die ursprünglichen Übereinkommen aufkündigen werden.<5>

<4>

Voraussetzung für das Inkrafttreten des 1971 Übereinkommens war unter anderem der Empfang von insgesamt 750 Millionen Tonnen beitragspflichtigen Öls in den Vertragsstaaten.

<5>

Es ist wahrscheinlich, daß Kanada im Sommer 1998 und Italien am Ende des Jahres 1998 die Protokolle von 1992 ratifizieren und die alten Übereinkommen aufkündigen werden. Die Menge beitragspflichtigen Öls nach dem 71er Fondsübereinkommen würde dann auf etwa 120 Millionen Tonnen reduziert werden.

5 Schadensregulierung

5.1 Erfahrung mit Schäden

Seit seiner Errichtung im Jahre 1978 hat der Fonds 1971 mit ca. 90 Schadensereignissen zu tun gehabt. Der Fonds 1971 hat über US\$220 Millionen an Entschädigungen gezahlt. Bis jetzt hat der Fonds 1992 nur mit fünf Ereignissen zu tun gehabt, von denen drei auch bei dem Fonds 1971 behandelt werden; Der Fonds 1992 hat noch keine Entschädigungszahlungen geleistet.

In der großen Mehrzahl dieser Ereignisse wurden die Ansprüche außergerichtlich erledigt. Bis jetzt sind Gerichtsverfahren gegen den Fonds 1971 in nur sieben Fällen eingeleitet worden, und zwar wegen der Unfälle *HAUEN* (Italien 1991), *AEGEAN SEA* (Spanien 1992), *BRAER* (Vereinigtes Königreich 1993), *KEUMDONG N°5*, *SEA PRINCE* und *YUIL N°1* (Republik Korea 1993, 1995 und 1995) und *NISSOS AMORGOS* (Venezuela 1997). In allen diesen Fällen überstiegen die insgesamt verlangten Summen bei weitem den gemäß dem Fondsübereinkommen von 1971 zu zahlenden Höchstbetrag. Aber hinsichtlich all dieser Unfälle, ausgenommen der *AEGEAN SEA* und der *NISSOS AMORGOS*, sind die meisten Ansprüche außergerichtlich reguliert worden. Es ist wahrscheinlich, daß in 1998 bezüglich des Unfalls der *HAUEN* eine globale, außergerichtliche Lösung aller restlichen Fragen erreicht werden wird.

Der Fall mit der größten Gesamtzahlung ist bis jetzt der Unfall der „*BRAER*“, wobei bisher £46 Millionen (US\$71 Millionen) an die Geschädigten ausgeschüttet worden sind.

5.2 Verfahren zur Schadensregulierung

Es ist wesentlich für die Fonds, daß sie sofort unterrichtet werden, wenn neue Ereignisse eintreten, mit denen sie befaßt werden könnten und bei denen sie eventuell Entschädigungen zu zahlen haben, so daß ihre Sachverständigen den Unfallort so bald wie möglich besichtigen können.

Bei der Regulierung von Ansprüchen wegen Verschmutzungsschäden arbeiten die Fonds eng mit den Versicherern der Schiffseigner zusammen, bei denen es sich in praktisch allen Fällen um eine Protection and Indemnity Association (einen P & I Club) handelt. Die Untersuchung und Bewertung von Schäden führen die Fonds und der P & I Club gemeinsam durch. Inspektoren zur Besichtigung des Schadens und für Reinigungsarbeiten sowie für die technische Beratung bei Ansprüchen werden üblicherweise gemeinsam von dem P & I Club und den Fonds bestellt. In den meisten Fällen werden Mitarbeiter der International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF) für Besichtigungszwecke herangezogen. Diese gemeinsame Bestellung von Sachverständigen ermöglicht es den Geschädigten, ihre Ansprüche nur einmal darzulegen, anstatt sie getrennt bei dem Versicherer des Schiffseigners und bei dem betreffenden Fonds einreichen zu müssen. Auf diese Weise ist auch gewährleistet, daß Entscheidungen unter den anwendbaren Haftungsübereinkommen und Fondsübereinkommen nicht widersprüchlich sind. Die enge Zusammenarbeit zwischen den P & I Clubs und den Fonds ist in einem Verständigungsmemorandum niedergelegt.

In einigen Fällen werden Schadenersatzansprüche über das Büro eines bestellten örtlichen Inspektors geleitet. Gelegentlich, wenn sehr viele Ansprüche aus einem Ereignis entstehen, haben der Fonds 1971 (in einem Fall auch der Fonds 1992) und der P & I Club gemeinsam ein örtliches

Schadensbüro eingerichtet, um die Ansprüche leichter bearbeiten zu können. Dies war zum Beispiel der Fall in Spanien (Unfall *AEGEAN SEA*), in Shetland (Unfall *BRAER*), in Wales (Unfall *SEA EMPRESS*), in Japan (Unfall *NAKHODKA*) und in Venezuela (Unfall *NISSOS AMORGOS*). Die Zulässigkeit der Ansprüche wird aber weder von bestellten örtlichen Inspektoren noch von einem örtlichen Schadensbüro entschieden; Entscheidungen werden von dem betreffenden Fonds und dem P & I Club gefällt.

Wie schon erwähnt, ist der Exekutivausschuß für die Regulierung von Entschädigungsansprüchen verantwortlich. Der Ausschuß hat aber im grossen Umfang den Direktor bevollmächtigt, Ansprüche zu regulieren, mit Ausnahme von Fällen, in denen neue Prinzipienfragen zu entscheiden sind.

Es muß betont werden, daß die Länge der zur Regulierung eines Schadens benötigten Zeit fast ganz und gar von der Qualität der zum Nachweis der Ansprüche eingereichten Dokumentation abhängig ist. In Fällen, in denen die schriftlichen Unterlagen gut vorbereitet sind, ist es oft möglich, den Fall innerhalb kurzer Zeit nach Einreichung der Dokumentation abzuschließen. Wenn jedoch die schriftlichen Unterlagen lückenhaft sind, mag beträchtliche Zeit vergehen, ehe eine Erledigung erreicht werden kann, da dann häufig eine sich lange hinziehende Korrespondenz zwischen dem Fonds und dem Anspruchsteller notwendig sein wird.

6 Zulässigkeit von Entschädigungsansprüchen

6.1 Allgemeine Überlegungen

Die Fonds können einem Anspruchsteller Entschädigung nur insoweit zahlen, als ein Anspruch gerechtfertigt ist und die in dem anwendbaren Haftungsübereinkommen niedergelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Damit dies festgestellt werden kann, muß der Anspruchsteller seinen Anspruch dadurch beweisen, daß er erklärende Aufzeichnungen, Rechnungen, Quittungen und sonstige Schriftstücke zur Begründung seines Anspruchs vorlegt. Der Fonds 1971 und der Fonds 1992 haben gemeinschaftlich ein „Handbuch für Anspruchsteller“ („Claims Manual“) herausgegeben, das Grundsätze über die Art und Weise vermittelt, wie Ansprüche bei den Fonds anzumelden sind. Das Handbuch führt auch die verschiedenen Arten von zulässigen Ansprüchen auf.

Der Fonds 1971 hat beträchtliche Erfahrungen im Hinblick auf die Zulässigkeit von Ansprüchen gesammelt. In Zusammenhang mit der Regulierung von Ansprüchen hat man dort gewisse Prinzipien hinsichtlich der Bedeutung der Definition von „Verschmutzungsschaden“ entwickelt, der in den Übereinkommen von 1969/1971 als „durch Verunreinigung entstandener Schaden“ spezifiziert wird. Im Jahre 1994 hat eine Arbeitsgruppe des Fonds 1971 die Kriterien für die Zulässigkeit von Entschädigungsansprüchen im Rahmen des Haftungsübereinkommens von 1969, des Fondsübereinkommens von 1971 und der Protokolle von 1992 gründlich untersucht. Dem Bericht der Arbeitsgruppe hat die Versammlung des Fonds 1971 zugestimmt. (Dokument des 1971 Fonds FUND/A.17/35, Ziffer 26).

Die Fonds 1971 und 1992 haben vereinbart, daß sie versuchen wollen, so weit wie möglich Übereinstimmung zwischen den Entscheidungen der beiden Organisationen hinsichtlich der Zulässigkeit von Ansprüchen sicherzustellen. Daher hat die Versammlung des Fonds 1992 entschieden, daß der Fonds 1992 den vom Fonds 1971 aufgestellten Zulässigkeitsrichtlinien folgen soll (Resolution Nummer 3 des 1992 Fonds).

Die Versammlungen der Fonds 1971 und 1992 halten eine einheitliche Auslegung der Definition von „Verschmutzungsschaden“ für wichtig für das Funktionieren des von den Übereinkommen aufgestellten Regelwerks für Entschädigungen.

Eine einheitliche Auslegung ist deshalb wichtig, weil die Ölindustrie eines Mitgliedsstaates die Schadenersatzzahlungen in den anderen Mitgliedsstaaten "subventioniert". Wenn es nicht möglich wäre, einen hohen Grad an Auslegungsuniformität zu erreichen, könnten grosse Spannungen zwischen den Mitgliedsstaaten entstehen, und dabei ein Risiko, daß das internationale Schadenersatzsystem nicht mehr funktionieren würde.

Die Fonds beurteilen jeden Anspruch auf der Grundlage seines eigenen Sachverhalts im Lichte der besonderen Umstände des Falles. Obgleich Kriterien für die Zulässigkeit von Ansprüchen anerkannt worden sind, ist dessen ungeachtet eine gewisse Flexibilität erlaubt, die es den Fonds ermöglicht, neue Situationen und neue Arten von Ansprüchen in Erwägung zu ziehen. Im allgemeinen gehen die Fonds pragmatisch vor, um außergerichtliche Regulierungen zu erleichtern.<6>

6.2 Sachschäden

Verschmutzungsereignisse führen oft zu Sachschäden: das Öl kann Fischerboote, Fischfanggerät, Jachten, Strände, Landungsbrücken und Uferdämme verunreinigen. Die Fonds erkennen Kosten für die Reinigung von verschmutzten Sachen an. Wenn die verschmutzten Sachen (z.B. Fischfanggerät) nicht gereinigt werden können, ersetzen die Fonds die Kosten der Neuanschaffung unter Abzug von Verschleiß (*restitutio in integrum*). Maßnahmen, die zur Bekämpfung eines Ölaustritts ergriffen werden, können Schäden an Straßen, Landungsbrücken sowie an Uferdämmen verursachen und damit Reparaturarbeiten erforderlich machen. Die angemessenen Kosten solcher Reparaturen werden von den Fonds anerkannt.

6.3 Reinigungsarbeiten an Land und auf See und Schutzmaßnahmen

Die Fonds zahlen Entschädigungen für Ausgaben, die durch Reinigungsarbeiten auf See oder an Land entstanden sind. Arbeiten auf See können in Verbindung stehen mit dem Einsatz von Schiffen, mit Mannschaftsheuern, mit der Benutzung von Sperrbäumen und dem Versprühen von Verteilungsmitteln. Bei Reinigung an Land können die Arbeiten zu hohen Kosten für Personal, Ausrüstung, Absorbionsmittel usw. führen. Ansprüche wegen Maßnahmen zur Vorbeugung oder Minderung von Verschmutzungsschäden werden auf der Grundlage von objektiven Kriterien bewertet.

<6>

Die Beschlüsse der Fonds betreffs Zulässigkeit von Entschädigungsansprüchen, die Fragen von prinzipieller Bedeutung behandeln, sind in den Jahresberichten der Fonds publiziert.

Die Tatsache, daß eine Regierung oder sonstige staatliche Stelle beschließt, gewisse Maßnahmen zu ergreifen, bedeutet nicht automatisch, daß die Maßnahmen im Sinne der Haftungsübereinkommen angemessen sind. Die fachliche Angemessenheit wird auf Grund derjenigen Tatsachen beurteilt, die zu der Zeit bekannt waren, als die Entscheidung über die Maßnahmen getroffen wurde. Diejenigen, die die Arbeiten leiten, sollten ihre Entscheidungen deshalb immer wieder unter Berücksichtigung von laufenden Entwicklungen und weiterer technischer Beratung überdenken.

Ansprüche wegen Kosten werden nicht anerkannt, wenn vorauszusehen war, daß die ergriffenen Maßnahmen erfolglos sein würden. Andererseits ist die Tatsache, daß die Maßnahmen sich als erfolglos erweisen, nicht automatisch ein Grund, den Anspruch auf Erstattung der entstandenen Kosten abzulehnen. Die entstandenen Kosten und das Verhältnis dieser Kosten zu dem erreichten oder erwarteten Nutzen sollten angemessen sein. Bei der Beurteilung berücksichtigen die Fonds die besonderen Umstände des Ereignisses.

Zur Abwendung oder Minderung von Verschmutzungsschäden ergriffene Maßnahmen („Schutzmaßnahmen“) werden von den Fonds honoriert. Möglicherweise sind Maßnahmen zu ergreifen, um zu verhindern, daß aus einem Schiff geflossenes Öl die Küste erreicht, z.B. durch das Ausbringen von Sperren entlang der bedrohten Küste. Auf See werden vielleicht Verteilungsmittel benötigt, um das Öl zu bekämpfen. Kosten solcher Aktionen werden im Prinzip als Kosten für Schutzmaßnahmen betrachtet. Es muß jedoch betont werden, daß die Definition sich nur auf *angemessene* Maßnahmen bezieht.

Bergungsarbeiten können in einigen Fällen ein Element von Schutzmaßnahmen enthalten. Diese Arbeiten können als *Schutzmaßnahmen* nur dann angesehen werden, wenn ihr vorrangiger Zweck darin besteht, *Verschmutzungsschäden* zu verhindern. Wenn die Arbeiten einen anderen Zweck haben, etwa die Bergung von Schiff und Ladung, sind die entstandenen Kosten unter den Ölübereinkommen nicht zulässig. Wenn die Arbeiten für beide Zwecke, sowohl zur Verhinderung von Verschmutzungsschäden als auch zur Bergung von Schiff und Ladung, ausgeführt werden, es aber nicht möglich ist, den vorrangigen Zweck der Arbeiten mit einiger Sicherheit festzustellen, werden die Kosten zwischen Verschmutzungsverhinderung und sonstigen Aktivitäten aufgeteilt. Die Bemessung der Entschädigung für Arbeiten, die als *Schutzmaßnahmen* angesehen werden, geschieht nicht auf der Grundlage von Kriterien für die Bemessung von Bergungslöhnen; die Entschädigung ist beschränkt auf Ersatz von Kosten einschließlich eines angemessenen Gewinnbestandteils.

6.4 Feste Kosten

Ansprüche von Behörden für die Ausführung von Reinigungsarbeiten und Schutzmaßnahmen enthalten oft Kostenbestandteile, die auch dann entstanden wären, wenn das Ereignis nicht stattgefunden hätte (z.B. normale Gehälter für ständig beschäftigtes Personal). Solche festen Kosten sind zu unterscheiden von zusätzlichen Kosten, d.h. Kosten, die allein infolge des Ereignisses entstanden sind und die sonst nicht angefallen wären (z.B. Überstundenvergütungen).

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 dürften nur zusätzliche Kosten und nicht feste Kosten erstattet werden. Die Fonds haben aber den Standpunkt eingenommen, daß es nicht nur im Interesse des betreffenden Staates, sondern ebenfalls im Interesse der 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 Unternehmer ausgeführt wird, so brauchen die Fonds keine feste Kosten zu zahlen. Die zusätzlichen Kosten mögen in dem Fall erheblich höher und die gesamten Kosten vielleicht sogar höher sein, als wenn die Bekämpfung durch Vertreter der öffentlichen Verwaltung durchgeführt und die festen Kosten eingeschlossen worden wären.

Die Fonds haben deshalb beschlossen, daß ein angemessener Anteil der festen Kosten zulässig sein sollte, sofern diese Kosten in engem Zusammenhang mit dem Zeitraum der betreffenden Reinigung stehen und keine weit hergeholten Gemeinkosten enthalten.

6.5 Folgeschäden und reine Vermögensschäden

Verschmutzungsereignisse können Eigentümern oder Benutzern von verseuchten Gütern wirtschaftliche Verluste verursachen. 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. Im Prinzip erkennen die Fonds auch entgangene Gewinne von Eignern und Benutzern von Sachen, die infolge eines Austritts von Öl verunreinigt worden sind (Folgeschäden) an.

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, also für sogenannte reine Vermögensschäden. Wenn zum Beispiel eine Meereszone ernsthaft verschmutzt wurde, dürfte es unmöglich sein, 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 die Definition von Verschmutzungsschäden wird nicht die Frage beantwortet, ob davon auch reine Vermögensschäden erfaßt werden. Sowohl in Ländern mit einer kontinentalen europäischen Rechtstradition als auch in Ländern, deren Recht dem "Common Law" folgt, werden Ansprüche dieser Art nur mit grossem 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. Es scheint jedoch, daß im Laufe der letzten Jahre in zahlreichen Ländern eine Entwicklung zu einer weniger einschränkenden Haltung stattgefunden hat.

Die Fonds haben beschlossen, daß Ansprüche wegen reiner Vermögensschäden nur dann zulässig sind, wenn sie auf Verlusten oder Schäden basieren, die durch Verunreinigung entstanden sind. Der Ausgangspunkt ist die Verschmutzung und nicht das Ereignis selbst.

Um sich für eine Entschädigung zu qualifizieren, ist das wichtigste Kriterium, daß ein hinreichend enger Zusammenhang ("a reasonable degree of proximity") zwischen der Verunreinigung und dem vom Anspruchsteller erlittenen Verlust oder Schaden besteht. Ein Anspruch ist nicht nur aus dem einzigen Grunde zulässig, daß der Verlust oder Schaden ohne den in Frage stehenden Ölaustritt

nicht entstanden wäre. Für die Überlegungen, ob das Kriterium des hinreichend engen Zusammenhangs vorliegt, werden folgende Tatbestände berücksichtigt:

- Die geografische Nähe zwischen der Tätigkeit des Antragstellers und der Verunreinigung,
- der Grad der wirtschaftlichen Abhängigkeit des Antragstellers von einer in Mitleidenschaft gezogenen Ressource,
- das Ausmaß, in dem dem Antragsteller anderweitige Bezugsquellen oder Geschäftsgelegenheiten zur Verfügung stehen,
- das Ausmaß, in dem die Geschäftstätigkeit des Antragstellers einen integralen Teil des Wirtschaftsgeschehens in dem von dem Ölaustritt betroffenen Gebiet bildet.

Bewertet wird auch das Ausmaß, in dem der Antragsteller seinen Verlust mindern kann.

Aufgrund dieser Kriterien hat der Fonds 1971 Schadenersatzansprüche folgender Art anerkannt:

- von Personen, deren Existenz auf der wirtschaftlichen Nutzung der Meeresfauna beruht, wie Fischfang, Fisch-, Muschel- und Austernzucht und Fischverarbeitung;
- von Personen, deren wirtschaftliche Existenz auf der touristischen Nutzung der betroffenen Meeresumwelt beruht, wie Hoteliers, Restaurantbesitzer und Strandbadinhaber;
- wegen eingeschränkten oder ausgeschlossenen Gebrauchs von Meerwasser für Gezeitenkraftwerke, Reinigungs- oder Entsalzungsanlagen.

Die Anwendung des Kriteriums "eines hinreichend engen Zusammenhangs" kann durch einige Beispiele illustriert werden.

Im Zusammenhang mit dem Unfall der *Braer* hat ein schottisches Fischzuchtunternehmen, das etwa 500 km entfernt von den Shetland Inseln Salmlinge als Zuchtgut für Lachsfarmen produziert, einen Schadenersatzanspruch erhoben. Der Anspruch betraf Verluste dieses Züchters, die dadurch eingetreten waren, daß die Lachsfarmer auf den Shetland Inseln nach dem Unfall in den dortigen Gewässern kein Zuchtgut für ihre durch die Ölverschmutzung unterbrochene Lachsproduktion aussetzten und deshalb beim Anspruchsteller keine Salmlinge kauften. Den geltend gemachten Schaden erkannte der Exekutivausschuß des Fonds 1971 nicht als einen Verschmutzungsschaden an, vielmehr handle es sich um eine Absatzeinbuße, die eingetreten war, weil die Lachszüchter in Shetland nicht bereit waren, Verträge für den Einkauf von Salmlingen zu schließen und weil die Firma keinen alternativen Markt finden konnte. Der schottische Züchter klagte vor dem Gericht erster Instanz in Edinburgh, das die Klage abwies. Über die dagegen eingelegte Berufung ist noch nicht entschieden.

Nach dem Unfall des *Sea Empress* in Wales stellten viele Fisch- und Schalentierproduzenten Anträge an den Fonds und zwar aus dem Grund, daß die Ölverschmutzung Lieferungen von Rohstoff reduziert hätte, wodurch die Firmen Verluste erlitten hatten. Die Anträge der Firmen, die ihre Tätigkeit in dem oder in der Nähe des vom Ölaustritt betroffenen Gebietes ausübten, waren im Prinzip als zulässig vom Fonds akzeptiert. Einige Anträge dieser Kategorie wurden aber abgelehnt, da die betroffenen Firmen ihre Tätigkeit weit entfernt, in einem Fall sogar etwa 400 Kilometer, von diesem Gebiet ausübten. Der Exekutivausschuß war der Meinung, daß diese Anträge das Kriterium

geographischer Nähe nicht erfüllten, und daß die Geschäftstätigkeit der Antragssteller keinen integrierten Teil des Wirtschaftsgeschehens in dem von dem Ölaustritt betroffenen Gebiet bildete.

Ein kleines Bauunternehmen erlitt Einbußen, weil die Gemeinde ihre Geldmittel wegen der Ölverschmutzung für Reinigungsmaßnahmen aufwendete und darum die normalen Bauarbeiten nicht finanzieren konnte. Das Unternehmen stellte einen Antrag auf Erstattung entgangenen Gewinns in Bezug auf den Rückgang der Bauarbeiten in der Gemeinde. Dieser Antrag wurde von dem Fonds abgelehnt, da der Exekutivausschuß der Meinung war, daß solche Verluste nur indirekt von der Verschmutzung verursacht wurden, und daß darum kein hinreichend enger Zusammenhang zwischen der Verunreinigung und dem Verlust bestand.

Was den Tourismussektor angeht, machen die Fonds 1971 und 1992 einen Unterschied zwischen (a) Antragstellern, die Waren oder Dienstleistungen direkt an Touristen verkaufen, und deren Geschäfte unmittelbar unter einer Abnahme der Besucherzahl in einer von dem Ölaustritt betroffenen Gegend leiden, und (b) solchen, die andere Zweige der Tourismusindustrie mit Waren oder Dienstleistungen versorgen, aber nicht die Touristen unmittelbar. Die Fonds vertreten die Meinung, daß bei der zweiten Kategorie im allgemeinen kein hinreichend enger Zusammenhang zwischen dem behaupteten Schaden der Anspruchsteller und der Verunreinigung besteht. Im Prinzip sind daher Ansprüche dieser Art normalerweise nicht zulässig.

Ich möchte beispielhaft einige weitere Anträge erwähnen, die aus dem Tourismussektor im Zusammenhang mit dem Unfall *Sea Empress* stammten.

Eine Wäscherei hatte Handtücher, Bettwäsche und Tischtücher für Hotels und Restaurants gereinigt. Nach dem Unfall der *Sea Empress* wurde das Geschäft der Wäscherei reduziert, weil der Bedarf der Hotels und Restaurants durch das Fernbleiben der Touristen geringer wurde. Die Wäscherei stellte bei dem Fonds einen Antrag auf Schadenersatz. Dieser Antrag wurde wegen "Mangel einer hinreichenden Nähe" abgelehnt.

Ein weiteres Beispiel betrifft eine kleine Firma, die Ansichtskarten von der Küste in Wales herstellte, welche dann an Hotels und Restaurants aber nicht direkt an den Touristen verkauft wurden. Die Firma stellte einen Antrag auf Schadenersatz wegen der Minderung ihrer Geschäfte in Ansichtskarten. Dieser Antrag wurde ebenfalls abgelehnt.

6.6 Umweltschäden

Eine wichtige Frage ist: wann berechtigen sich sogenannte Umweltschäden nach den Fondsübereinkommen zu Ersatzansprüchen gegenüber den Fonds?

Im Jahre 1980 faßte die Versammlung des Fonds 1971 einen bedeutenden Beschluß über die Zulässigkeit von Ansprüchen wegen Umweltschäden. In dem Beschluß ist niedergelegt daß die Bewertung einer Entschädigung „. . . nicht auf der Grundlage eines abstrakten, theoretischen Modells errechneten Bezifferung von Schäden erfolgen darf“. Mit anderen Worten, Entschädigung kann nur gewährt werden, wenn ein Anspruchsteller, der nach seinem nationalen Recht einen Anspruch stellen kann, einen bezifferbaren wirtschaftlichen Verlust erlitten hat.

Schäden in der Meeresumwelt können nicht einfach in Geldbegriffen ausgedrückt werden, weil die Meeresumwelt keinen unmittelbaren Marktwert hat. In den letzten Jahren sind in vielen Ländern Modelle für die Bewertung von Schäden in der Meeresumwelt erarbeitet worden. Dabei ist zu

berücksichtigen, daß eine pekuniäre Bewertung von ökologischen Schäden an der Meeresumwelt nicht ohne rein theoretische und subjektive Überlegungen zum Verhältnis zwischen den verschiedenen Komponenten des ökologischen Systems und den wirtschaftlichen Werten gemacht werden kann. Jede Kalkulation von erlittenen Schäden in Geldbegriffen müßte daher notwendigerweise willkürlich sein. Aus diesem Grunde sind die Fonds der Ansicht, daß es nicht gerechtfertigt ist, Entschädigungsansprüche für Schäden an ungenutzten natürlichen Ressourcen, die keinen Eigentümer haben, zuzulassen.

Die Protokolle von 1992 enthalten eine geänderte Fassung der Definition von Verschmutzungsschäden. Es wurde eine Klarstellung hinzugefügt, nach welcher die Entschädigung für eine Beeinträchtigung der Umwelt (mit Ausnahme eines entgangenen Gewinns auf Grund einer solchen Beeinträchtigung) auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen zu beschränken ist. Mit diesem neuen Wortlaut war in keiner Weise beabsichtigt, das Konzept zu erweitern, vielmehr wollte man nur die durch den Fonds 1971 entwickelte Interpretation der Definition kodifizieren.

Die Fonds haben entschieden, daß Entschädigungsansprüche wegen Kosten für die Wiederherstellung der Meeresumwelt dann erstattungsfähig sind, wenn die Maßnahmen folgende Kriterien erfüllen:

- Die Kosten der Maßnahmen müssen angemessen sein.
- Zwischen den Kosten der Maßnahmen und den erreichten Ergebnissen oder den vernünftigerweise zu erwartenden Ergebnissen darf kein Mißverhältnis bestehen.
- Die Maßnahmen müssen angemessen sein und berechtigte Aussicht auf Erfolg haben.

Die im Protokoll von 1992 zum Haftungsübereinkommen niedergelegte Prüfung der Angemessenheit ist eine objektive Prüfung, d.h. die Maßnahmen müssen vom objektiven Standpunkt aus unter Berücksichtigung der Informationen, die zur Verfügung standen, als die Maßnahmen ergriffen wurden, angemessen gewesen sein. Entschädigung kann nur für Maßnahmen gezahlt werden, die tatsächlich ergriffen wurden oder zu ergreifen sind.

7 Abschließende Bemerkung

Als das Fondsübereinkommen im Jahre 1971 geschlossen wurde, führte die Diplomatische Konferenz eine Neuerung in das internationale Recht ein. Dem Grunde nach ist der Fonds 1971 eine Versicherung auf Gegenseitigkeit, geschaffen von Regierungen, jedoch finanziert von Ölinteressenten. Es war unmöglich vorauszusehen, wie ein solches Regelwerk funktionieren würde. Im Lichte der Erfahrung von beinahe 20 Jahren, kann man mit Recht sagen, daß sich das durch das Haftungsübereinkommen von 1969 und das Fondsübereinkommen von 1971 errichtete Entschädigungssystem bemerkenswert gut bewährt hat.

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, wobei auf Pflichtversicherungen und Entschädigungsfonds hingewiesen wird.

Die Fonds haben zur Entwicklung des internationalen Rechts durch Entscheidungen ihrer 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 der Fonds, nämlich die Versammlungen und die Exekutivausschüsse, die aus Vertretern der Mitgliedsstaaten zusammengesetzt sind, getroffen werden, können die Regierungen die Entwicklung des Rechts innerhalb der Mitgliedsstaaten der Fonds beeinflussen.

Man stellt häufig die Frage, warum die Fonds nicht bereit sind, bestimmte Arten von Ansprüchen anzuerkennen. Dies dürfte jedoch eine irriige Frage sein. Die eigentliche Frage ist: Inwieweit sind die Regierungen der Vertragsstaaten bereit, der Ölindustrie eine ökonomische Bürde aufzuerlegen? Das ist eine politische Frage, die von den Diplomatischen Konferenzen beantwortet worden ist.

Es ist auch zu beachten, daß nach dem anwendbaren Fondsübereinkommen nur eine begrenzte Summe für Entschädigungszahlungen zur Verfügung steht. Wenn der Fonds Ansprüche mit eher indirekter Abhängigkeit oder Ansprüche wegen allgemeiner Umweltschäden akzeptieren würde, könnte das dazu führen, daß die Ansprüche von unmittelbar Geschädigten nicht in vollem Umfang befriedigt werden könnten.

Während der letzten 19 Jahre hat sich die Zahl der Mitglieder im Fonds 1971 ständig erhöht und bis Ende 1997 die Zahl 76 erreicht. Dies wird wahrscheinlich die höchste Zahl der Mitglieder in der Organisation bleiben. In den kommenden Jahren wird die Anzahl der Mitgliedsstaaten des Fonds 1971 ständig abnehmen. Ein Drittel der Mitglieder der Organisation traten aus dem Fonds 1971 am 15. Mai 1998 aus. Da die Zahl der Vertragsstaaten des Fonds 1971 abnimmt, muß man notwendigerweise Überlegungen anstellen, wie der Fonds 1971 in Zukunft operieren soll, und seine mögliche Auflösung vorbereiten.

Mittlerweile hat sich in den zwei Jahren, seitdem die Übereinkommen von 1992 im Mai 1996 in Kraft traten, die Zahl der Staaten, die das Fondsübereinkommen von 1992 ratifiziert haben, mehr als verdreifacht. Staaten, die an dem internationalen Haftungs- und Entschädigungssystem teilnehmen wollen, werden in Zukunft wahrscheinlich die Protokolle von 1992 direkt ratifizieren. Es steht zu erwarten, daß die kommenden Jahre ein ständiges Anwachsen der Mitgliederzahl des Fonds 1992 bringen werden.

Die effektive Arbeit des Fonds 1971 ist nur möglich gewesen durch die starke Unterstützung, deren sich die Organisation durch die Jahre seitens der Regierungen der Mitgliedsstaaten erfreuen konnte. Die enge Zusammenarbeit mit den P & I Clubs hat die Arbeit der Organisation sehr erleichtert. Dem Fonds 1971 ist auch wichtige Unterstützung durch Kreise der Schifffahrt und der Ölindustrie zugute gekommen. Es ist entscheidend für den Fonds 1971 und den Fonds 1992, daß sie weiterhin diese starke Unterstützung durch die Regierungen und öffentlichen Körperschaften sowie durch die zahlreichen privaten Interessen, die von Ölaustritten berührt werden, erhalten.

Es ist eine wichtige Aufgabe des Fonds 1971 und des Fonds 1992 und ihres gemeinsamen Sekretariats, das internationale Entschädigungssystem weiterzuentwickeln, um sicherzustellen, daß dieses System weiterhin die Bedürfnisse der internationalen Gemeinschaft im Hinblick auf Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden erfüllt.