

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

HEFT 93

DR. VOLKER LOOKS

RECHTLICHE AUSWIRKUNGEN
DES ISM CODE

HAMBURG 2000

RECHTLICHE AUSWIRKUNGEN DES ISM CODE

Vortrag

von

Dr. Volker Looks

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 25. Januar 2000

Rechtliche Auswirkungen des ISM Code

Vortrag

von

Rechtsanwalt Dr. Volker Looks

vor dem

Deutschen Verein für Internationales Seerecht

am 25. Januar 2000

I.

Einleitung

1. Es hat in der jüngsten Vergangenheit einige bemerkenswerte Veröffentlichungen über den ISM Code gegeben, darunter eine eindrucksvolle Dissertation von Herrn Dr. de la Motte, der hier unter uns weilt. Ferner ist in England ein umfangreiches Werk eines ISM-Praktikers erschienen, welches insbesondere auch zu den rechtlichen Auswirkungen des ISM Code Stellung nimmt. Ich habe beide Bücher hier bei mir. Wenn Sie interessiert sind, können Sie nach der Vortragsveranstaltung die Bücher anschauen. Wie Sie daraus ersehen, kann man ganze Bücher über den ISM Code verfassen und insbesondere darüber, welche rechtlichen und praktischen Konsequenzen sich ergeben werden. Dem ISM Code ist eine ungeheure publizistische Aufmerksamkeit zuteil geworden. In den Veröffentlichungen wurden insbesondere auch die rechtlichen Konsequenzen behandelt, die die Einführung des ISM Code mit sich bringt. Die jüngste mir zugänglich gewordene Publikation fand ich in Lloyd's List vor wenigen Tagen. Angesichts der Fülle des Materials bitte ich um Verständnis, daß ich Ihnen angesichts der mir zur Verfügung stehenden Zeit nur einige „highlights“ zu diesem Thema präsentieren kann.

2. Ich werde in meinen Ausführungen zunächst einen kurzen Überblick über den Inhalt des ISM Code geben und mich danach mit der Frage befassen, welche Auswirkungen der ISM Code allgemein auf die Haftung des Reeders und des Verfrachters haben wird. Ferner werde ich mich mit der Institution des

ISM-Beaufragten befassen und anschließend dem Adressaten des ISM Code zuwenden, nämlich das „Unternehmen“. Es werden sich einige Ausführungen über den Einfluß des ISM Code auf betriebliche Organisationspflichten anschließen. Gegen Ende meines Vortrages werde ich einen kurzen Ausflug in das Seeversicherungsrecht machen und auf die Bedeutung des ISM Code für dieses Rechtsgebiet eingehen.

II.

Der Inhalt des ISM Code im Überblick

1. Zunächst zum Inhalt des ISM Code. ISM steht für International Safety Management. Die offizielle deutsche Übersetzung lautet: Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung. Der ISM Code hat ein besonderes Qualitäts-Management-System für Reedereiunternehmen normiert, das auf eine Erhöhung der Schiffssicherheit und eine Verhütung der Meeresverschmutzung gerichtet ist und bis Mitte 2002 für fast die gesamte internationale Seeschifffahrt verbindlich werden wird. Völkerrechtlich ist der ISM Code im Wege eines sog. "tacit consent" in Kraft getreten, ein spezieller Inkraftsetzungsmechanismus der UNO. Hauptmerkmal des ISM Code ist die Pflicht jedes Unternehmens, ein umfassendes und lückenloses System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen einzurichten und einzuhalten. In Anbetracht der Tatsache, daß jedes Schiff und jedes Reedereiunternehmen spezifische Besonderheiten aufweist, beschränkt sich der ISM Code mit seinen Regelungen auf allgemeine Grundsätze und Zielsetzungen. Aus diesem Grund konnte der ISM Code kurz gefaßt werden. Er enthält neben einer Präambel nur insgesamt 13 Paragraphen und ist damit erstaunlich kurz. Inhaltlicher Dreh- und Angelpunkt des gesamten Codes ist eine Vorschrift (Nr. 1.4), die sich mit den Anforderungen an das sogenannte „System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen“ befaßt. Dieses „Sicherheitsmaßnahmen-system“ (Safety Management System, SMS) ist das Zentrum des gesamten ISM Code, weil alle Regelungen des Codes in dieses System einfließen, so daß diese Vorschrift praktisch eine Miniaturversion

des gesamten Codes bildet. Formell hat dagegen eine andere Vorschrift (Nr. 13) die größte Bedeutung, weil sie die Zeugniserteilung, -prüfung und -kontrolle regelt. Die Unternehmen müssen sich die Einhaltung der Vorschriften des ISM Code durch einen externen Zertifizierer bestätigen lassen. Er bestätigt, daß der ISM Code organisatorisch umgesetzt wurde. Nur wer über entsprechende Zeugnisse verfügt, darf zukünftig noch Schiffe betreiben.

2. Unter dem Sicherheitsmaßnahmensystem ist die Gesamtheit aller Maßnahmen zu verstehen, die das Unternehmensziel umsetzen, einen sicheren Schiffsbetrieb zu gewährleisten. Das Unternehmen muß dazu sämtliche Aufgaben und Tätigkeiten, die die Sicherheit oder den Umweltschutz betreffen, schriftlich niederlegen und sicherstellen, daß sie in Übereinstimmung mit den gesetzlichen und betrieblichen Anforderungen geplant, organisiert, ausgeführt und überwacht werden. Das Sicherheitsmanagementsystem setzt voraus, daß das Unternehmen zunächst ein Konzept für Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz entwickelt. Dieses Konzept muß in die Praxis umgesetzt werden, indem die Aufbau- und Ablauforganisation des Unternehmens entsprechend überarbeitet werden. Schließlich müssen Methoden für die Einhaltung und die kontinuierliche Verbesserung des Konzepts und seiner Umsetzungsmaßnahmen bereitgestellt werden. Das Sicherheitsmanagementsystem findet in der Praxis Eingang in ein Handbuch, welches jedes Unternehmen zu erstellen hat.

3. Der ISM Code hat tiefgreifende Auswirkungen auf die gesamte Unternehmensstruktur von Reedereiunternehmen. Da der ISM Code die Einhaltung von verbindlichen Regeln und Rechtsvorschriften und die Berücksichtigung von Empfehlungen verlangt, die sich mit der Schiffssicherheit und dem Meeresumweltschutz befassen, kann man sich das Sicherheitsmanagementsystem als ein Dach vorstellen, unter dem die maßgeblichen nationalen und internationalen Normen und möglicherweise hinzutretende betriebliche Sicherheitsstandards zusammengefaßt und unternehmensintern auf ihre Einhaltung hin überprüft werden.

4. Der ISM Code unterscheidet zwei Arten von Zeugnissen. Einerseits das unternehmensbezogene „Document of Compliance“ und andererseits das für einzelne Schiffe geltende „Safety Management Certificate“.

a) Auf das gesamte Unternehmen bezieht sich das auszustellende „Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften“ (Document of Compliance, DOC). Nähere Bestimmungen über die Erteilung und Gültigkeit eines DOC enthalten die ISM-Umsetzungsrichtlinien. Es handelt sich bei ihnen nicht um zwingendes Recht, sondern um Empfehlungen der IMO. Man arbeitet derzeit daran, diese Empfehlungen zu zwingendem Recht zu machen, was bis zum 1. Juli 2002 geschehen wird. Nach ihnen ist Hauptkriterium für eine Zeugniserteilung, ob das Sicherheitsmanagementsystem des Unternehmens geeignet ist, die im ISM Code genannten Anforderungen zu erfüllen, d.h. sicherzustellen, daß verbindliche Regeln eingehalten und einschlägige Empfehlungen von IMO, Flaggenstaaten, Klassifikationsgesellschaften und Schiffsverbänden berücksichtigt werden. Die ISM-Umsetzungsrichtlinien betonen dabei, daß die Flaggenstaaten nach Möglichkeit keinen festen Kriterienkatalog für die Einhaltung des ISM Code aufstellen sollen, weil dies die Tendenz zu vorgefertigten Branchenlösungen verstärken würde, der ISM Code aber auf das konkrete Unternehmen oder Schiff zugeschnittene, optimale Lösungen anstrebt. Wie bei allen Managementsystemen kann Grundlage für die Zeugniserteilung auch beim ISM Code nur eine Systemprüfung sein, bei der es nur darauf ankommt, ob ein Sicherheitsmanagementsystem existiert, das die Einhaltung aller nach dem ISM Code verbindlichen Vorschriften sicherstellen kann, und nicht, ob die Vorschriften in jedem Einzelfall tatsächlich eingehalten werden.

b) Für die einzelnen Schiffe wird von der Verwaltung oder einer von ihr „anerkannten Organisation“ ein „Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen“ (Safety Management Certificate, SMC) ausgestellt. In Deutschland ist das die See-Berufsgenossenschaft. Es kann nur erteilt werden, wenn das DOC, das dem für das Schiff verantwortlichen Unternehmen erteilt wurde, sich auf den konkreten Schiffstyp erstreckt und ein Sicherheitsmanage-

mentssystem, das die Anforderungen des ISM Code erfüllt, mindestens drei Monate auf dem Schiff wirksam angewendet wurde, d.h. eine Überprüfung muß ergeben, daß das Unternehmen und seine in Schlüsselfunktionen an Bord tätigen Mitarbeiter das Schiff nach Maßgabe des im DOC genehmigten Sicherheitsmanagementsystems betreiben.

III.

Rechtliche Auswirkungen des ISM Code

1. § 606 HGB statuiert eine verschuldensabhängige Obhutshaftung des Verfrachters. Solange sich die Güter in seiner Obhut befinden, hat der Verfrachter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren. Die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters im Sinne des § 606 Satz 1 HGB ist als Konkretisierung der allgemeinen Sorgfaltspflicht des § 276 BGB im Hinblick auf die Besonderheiten des Schiffsverkehrs zu verstehen. Im Bereich der Organisation des Unternehmens bzw. des Schiffsbetriebs werden nunmehr die Vorgaben des ISM Code als Maßstab der erforderlichen Sorgfalt gelten. Über diesen Bereich hinaus enthält der ISM Code selbst kaum konkrete Vorschriften, somit keine nennenswerte Konkretisierung der Sorgfaltspflichten. Er verpflichtet die Unternehmen jedoch zur Einführung eines detaillierten SMS. Ich vermute allerdings, daß sich alsbald Standards von SMS herausbilden werden. Derartige „Standardregelungen“ des SMS können durchaus zum Sorgfalts- und damit Haftungsmaßstab erstarken. Der Umstand, daß das SMS eine Reihe schriftlicher Anweisungen und Beschreibungen ordnungsgemäßer Betriebsabläufe enthält, kann sich im übrigen beweisrechtlich für etwaige Anspruchsteller günstig auswirken. Auf die bekannten Möglichkeiten des Discovery-Verfahrens im englischen und amerikanischen Rechtskreis wird verwiesen. Auf der anderen Seite kann die Einhaltung der Bestimmungen des ISM Code und der Betriebsablauf des SMS die Vermutung begründen, daß der Verfrachter insoweit seiner Sorgfaltspflicht nachgekommen ist. Dem ISM Code kommt also durchaus eine entlastende Wirkung zu.

2. Bei der Haftung für anfängliche See- und Ladungsuntüchtigkeit gemäß § 559 HGB handelt es sich ebenfalls um eine verschuldensabhängige Sorgfaltshaftung. Es ist daher auch in Bezug auf § 559 HGB damit zu rechnen, daß die an den Verfrachter zu stellenden Sorgfaltspflichten durch den ISM Code bzw. Standardregeln der unternehmensbezogenen SMS konkretisiert werden und die Haftung des Verfrachters insoweit ausgeweitet wird.

Es stellt sich die Frage, welchen Einfluß das Vorhandensein oder Fehlen eines SMC auf die Seetüchtigkeit des Schiffes hat. Es ist sicherlich zu weitgehend, ein Schiff, das über kein SMC verfügt, ohne weiteres als seeuntüchtig zu bezeichnen. Umgekehrt kann ein zertifiziertes Schiff selbstverständlich nicht ohne weiteres als seetüchtig angesehen werden. Es ist jedoch denkbar, daß im Laufe der Zeit Gerichte die Auffassung vertreten werden, daß ein Schiff, für das es überhaupt kein den Anforderungen des ISM Code entsprechendes Betriebssystem gibt, nicht gehörig eingerichtet bzw. nicht seetüchtig ist.

Weiterhin ist davon auszugehen, daß die Anforderungen hinsichtlich der Seetüchtigkeit vor allen Dingen im Bereich des "human factor" höher werden. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, daß ein Schiff, das mit einer unzureichend qualifizierten Besatzung fährt, allein deshalb seeuntüchtig sein kann. Nach dieser Rechtsprechung und vor dem Hintergrund der Ziff. 6.6 und Ziff. 6.7 des ISM Code ist es denkbar, daß ein Schiff bereits dann als seeuntüchtig zu gelten hat, wenn die Mitarbeiter von dem SMS keine Kenntnis haben oder dieses nicht verstehen. Ferner kann die Seeuntüchtigkeit des Schiffes daraus abgeleitet werden, daß die Besatzungsmitglieder entgegen Ziff. 6.7 des ISM Code nicht in der Lage sind, sich bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit dem SMS richtig zu verständigen.

Insgesamt wird von nahezu allen Autoren, die zu diesem Thema veröffentlicht haben (hauptsächlich in England) erwartet, daß die Voraussetzungen des § 559 HGB häufiger als bisher gegeben sein werden bzw. auch von dem Anspruchsteller bewiesen werden können.

3. Wie Sie wissen, sieht das Seehandelsrecht eine Haftungsbeschränkung des Reeders und Verfrachters für Schäden vor, die bei der Führung des Schiffes (Navigation), der sonstigen Bedienung des Schiffes (management of the ship) oder durch Feuer entstanden sind, sofern die Geschäftsführung nicht selbst schuldhaft handelt. Ferner gibt es die globale Haftungsbeschränkung nach dem Londoner Übereinkommen von 1976. Die Einführung des ISM Code wird vermutlich zur Folge haben, daß insbesondere im Bereich des "management of the ship" häufiger ein eigenes Verschulden des Verfrachters vorliegt und die entsprechende Haftungsbefreiung dementsprechend nicht greift. Ein eigenes Verschulden des Verfrachters kommt insoweit beispielsweise in Betracht, wenn der Verfrachter bzw. seine vertretungsberechtigten Organe fahrlässig ein untaugliches SMS erstellt haben und hieraus ein Schaden resultiert. Weiter kann der Verfrachter wegen eines Verschuldens verantwortlich sein, wenn er es unterläßt, eigene Anordnungen zu geben, obwohl sie bei Zugrundelegung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters von ihm erwartet werden konnten. Diese Konstellation kann eintreten, wenn der Verfrachter es beispielsweise überhaupt unterläßt, ein praktikables SMS einzuführen. Ein eigenes Verschulden des Verfrachters im Bereich des "management of the ship" kann ferner darin liegen, daß der Verfrachter bei der Auswahl oder Überwachung seines Personals schuldhaft verfahren ist.

4. Ich gehe davon aus, daß die Durchbrechung der Haftungsbegrenzung des § 660 HGB häufiger als bisher versucht werden wird. Der Grundsatz ist, daß die Beweislast für das besonders schwere Verschulden dem Ladungsbeteiligten obliegt. Da ein schweres Verschulden des Verfrachters selbst, also bei juristischen Personen und Gesellschaften der Organe, bewiesen werden muß, kommt der klagende Ladungsbeteiligte oft in Beweisnot. Die Rechtsprechung leitet aus dem unterschiedlichen Informationsstand der Parteien ab, daß der Beklagte im Hinblick auf seine prozessuale Wahrheits- und Mitwirkungspflicht nach Treu und Glauben gehalten ist, den nur ihm bekannten Schadensverlauf aufzuklären und soweit möglich und zumutbar darzutun und

bei Bestreiten des Klägers zu beweisen, daß er alle organisatorischen Vorkehrungen getroffen hat, um den Schaden zu vermeiden. Unterläßt er die nur ihm mögliche Aufklärung, wo und wie der Schaden entstanden ist, so kann bereits dies dazu führen, daß er sich nicht darauf berufen kann, der Schaden sei nicht in seinem Haftungsbereich eingetreten. Ich meine, daß die Rechtsprechung des BGH zum groben Organisationsverschulden im Zusammenhang mit der "package limitation" in das Seerecht Eingang finden wird. Ich befinde mich bei dieser Einschätzung im Einklang mit dem neuen Buch von Herber über das Seehandelsrecht.

5. Der ISM Code kann ferner dazu führen, daß dem Verantwortlichen die Möglichkeit der globalen Haftungsbeschränkung genommen wird. Nach dem Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommen haben der Eigentümer des Schiffes und die ihm gleichgestellten Personen das Recht, die Haftung der Höhe nach zu beschränken. Nach diesem Übereinkommen ist dieses Recht zur Haftungsbeschränkung ausgeschlossen, wenn in der Person des zur Haftungsbeschränkung Berechtigten ein qualifiziertes persönliches Verschulden vorliegt. In der Vergangenheit konnte dieser Person - also zumeist dem Inhaber oder Geschäftsführer - ein solches Verschulden in aller Regel nicht nachgewiesen werden. Er konnte sich hinter seinen Angestellten verschanzen. Der ISM Code und die Einführung eines Durchführungsbeauftragten werden es der Geschäftsführung nunmehr schwerer machen, sich von der eigenen Verantwortung freizuzeichnen. Ich vermute, daß auch in Deutschland im Bereich der Haftungsbegrenzung mehr und mehr die englische „blind-eye“-Rechtsprechung vordringen wird. Weiß ein Reeder, daß in seinem Betrieb gegen Sicherheitsvorschriften verstoßen wird und stellt er diese Mängel nicht ab, kann es im Einzelfall problematisch sein, ob er im Schadensfall die Haftung beschränken kann.

6. Insgesamt gesehen bin ich der Ansicht, daß die Geltung des ISM Code zu erhöhten Haftungsrisiken des Verfrachters führen wird, wenn es zu Schadensfällen kommt. Ich wage die Prognose, daß die Gerichte dazu neigen

werden, eine erhebliche Abweichung von dem unternehmensspezifischen SMS als Indiz für eine Pflichtwidrigkeit des Verfrachters zu werten. Eine weitere Verschärfung der Haftung des Verfrachters wird sich daraus ergeben, daß zunehmend die Geschäftsleitung des Verfrachters bzw. Reeders bösgläubig sein wird. Dafür verantwortlich ist die Einführung eines Durchführungsbeauftragten, der als Bindeglied zwischen Schiff und Unternehmensleitung dient. Ich komme auf ihn gleich noch gesondert zurück. Er ist insbesondere verpflichtet, die Geschäftsführung seines Unternehmens über bestehende Probleme rechtzeitig aufzuklären. Die sich daraus ergebende Bösgläubigkeit der Geschäftsleitung kann dazu führen, daß für den Reeder und Verfrachter der Geschäftsleitung kann dazu führen, daß für den Reeder und Verfrachter vorgesehene Haftungsbeschränkungen häufiger als bisher entfallen werden.

7. Der ISM Code wird auch für den Bereich der unerlaubten Handlung von Bedeutung sein, ebenso für Schiffskollisionen, wenn diese Folge einer Verletzung des ISM Code sind.

IV.

Der Durchführungsbeauftragte (ISM-Beauftragte)

1. Nach dem ISM Code ist das Unternehmen verpflichtet, zur Gewährleistung des sicheren Betriebs jedes seiner Schiffe und als Verbindungsstelle zwischen dem Unternehmen einerseits und der Schiffsführung bzw. der Schiffsbesatzung andererseits im landseitigen Betriebsteil einen Durchführungsbeauftragten zu benennen. Nach meiner Ansicht ist eines der herausragenden bedeutenden Kernpunkte des ISM Code die Einführung des Durchführungsbeauftragten (designated person). Diese Person muß sowohl die Verpflichtung als auch die Möglichkeit haben, die Sicherheits- und Umweltschutzverhütungsaspekte beim Betrieb eines jeden Schiffes zu überwachen und die Pflicht haben sicherzustellen, daß adäquate Mittel und Unterstützung von Land aus gewährleistet werden. Der Durchführungsbeauftragte ist einer der zentralen Pfeiler des ISM Code.

2. Gleichzeitig ist er die Achillessehne des „sündigen“ Schiffseigners. Der „blinde“ Schiffseigner befindet sich in einer Zwickmühle. Hört er nichts von dem Durchführungsbeauftragten, muß er Berichte anfordern, da es unvorstellbar ist, daß es nichts zu berichten gibt. Sollte der Bericht dahingehend lauten, daß alles „heile Welt“ ist, muß der Schiffseigner sich erkundigen, wie das kommen kann. Denn es wird immer etwas zu berichten geben, und zwar für jedes Schiff etwas Unterschiedliches. Ebenso wird dies bei den Berichten des ISM-Beauftragten für die von ihm betreuten Schiffe ebenfalls der Fall sein müssen. Eine wesentliche Absicht des ISM Code liegt in der Vorbeugung.

3. Der ISM-Beauftragte muß nach dem ausdrücklichen Wortlaut des ISM Code aus Personen des „landseitigen Betriebsteils“ ernannt werden. Dem Code ist die Figur eines externen Beauftragten fremd. Unternehmensberatungsfirmen, freie Ingenieure oder andere reedereiexterne Personen können deshalb also nicht zum ISM-Beauftragten bestellt werden. Der ISM-Beauftragte sollte zweckmäßigerweise in der Nähe der Geschäftsleitung angesiedelt werden, da das Sicherheitsmanagement nach Maßgabe des ISM Code ein Instrument der Unternehmensführung ist. Das Reedereiunternehmen verletzt seine Organisationspflichten, wenn ein unzureichend qualifizierter Mitarbeiter zum ISM-Beauftragten bestellt wird. Sie werden sich vielleicht fragen, woher nimmt der Einschiffs-Reeder den ISM-Beauftragten. Diese Frage ist nicht klar zu beantworten. Ich gehe davon aus, daß der Einschiffs-Reeder auch gleichzeitig ISM-Beauftragter ist.

4. Die Pflichten des ISM-Beauftragten bestehen in der „Überwachung der auf die Schiffssicherheit und die Verhütung der Meeresverschmutzung bezogenen Aspekte des Betriebes jedes einzelnen Schiffes“. Dabei hat der ISM-Beauftragte in erster Linie das Managementsystem als solches zu überwachen und sicherzustellen, daß das vom Reedereiunternehmen eingesetzte SMS-System in Übereinstimmung mit den Anforderungen des ISM Code umgesetzt und aufrechterhalten wird. Der ISM-Beauftragte sollte die Überwachung des SMS-Systems nicht abstrakt durchführen, sondern er muß die konkreten

sicherheits- und umweltschutzrelevanten Betriebsabläufe überprüfen. Dem ISM-Beauftragten kommen über diese Überwachungspflichten hinaus Informations- und Initiativpflichten zu. Insbesondere soll er festgestellte Mängel dem Kapitän und der Unternehmensleitung mitteilen sowie Anstöße für freiwillige Maßnahmen des Unternehmens zur Verbesserung der Schiffssicherheit geben.

5. Trotz seiner herausragenden Rolle in der Betriebsorganisation stehen dem ISM-Beauftragten nach den Bestimmungen des ISM-Code keine Entscheidungsbefugnisse zu. Seine Position wird allerdings durch das unmittelbare Vortragsrecht bei der Unternehmensspitze gestärkt, dessen Wirkung nicht unterschätzt werden darf. Schon die Möglichkeit, die Sache auf höchster Ebene vorzutragen, stärkt die Verhandlungsposition des ISM-Beauftragten gegenüber den Kapitänen. Der ISM-Beauftragte kann als eine Instanz der betriebsinternen Selbstüberwachung oder als das „Sicherheits- und Umweltschutzgewissen“ des Reedereiunternehmens bezeichnet werden.

6. In der zum ISM Code veröffentlichten Literatur hat man sich bisher gar nicht mit der Frage befaßt, daß sich der ISM-Beauftragte in einem permanenten Loyalitätskonflikt befindet. Das von ihm betreute Schiff ist ein Instrument der Wirtschaft, durch das Geld verdient werden soll. Sicherheits- und umweltschutzrelevante Maßnahmen, zu deren Sicherung der ISM-Beauftragte verpflichtet ist, können kostspielig sein und das Schiff im Wettbewerb mit anderen nachteilig beeinträchtigen. Der ISM-Beauftragte ist trotz dieses Loyalitätskonflikts nach dem ISM Code aber ausschließlich seiner Aufgabe verpflichtet, der betriebsinternen Selbstüberwachung zu dienen. Sind Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit einzuleiten, so muß der ISM-Beauftragte trotz dieses Loyalitätskonflikts sicherstellen, daß die Mängel der Schiffssicherheit unverzüglich abgestellt werden. Es bleibt aber dabei, daß er ohne Entscheidungsbefugnisse bleibt und letztlich nur berichten kann.

7. Wie alle anderen Beauftragten - auch ohne Sachentscheidungsbefugnisse - haftet der ISM-Beauftragte persönlich für Rechtsgutverletzungen, bei denen der Schadenseintritt auf eine schuldhafte Verletzung seiner Kontroll- und Informationspflicht zurückzuführen ist. Er kann sich insbesondere dadurch schadensersatzpflichtig machen, daß er nicht für die erforderliche Landunterstützung sorgt, seine Warnpflichten gegenüber der Geschäftsleitung nicht erfüllt. Auf den ISM-Beauftragten kommt in Zukunft eine Fülle von schwierigen und verantwortungsvollen Aufgaben zu.

V.

Adressat des ISM Code - das „Unternehmen“

1. Adressat des ISM Code ist das „Unternehmen“. Nach dem ISM Code wird als „Unternehmen“ behandelt der Eigner des Schiffes oder eine beliebige sonstige Organisation oder Person, die von dem Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle durch den ISM Code dem Schiffseigner auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen. Der ISM Code schreibt vor, daß der Eigner des Schiffes für den Fall, daß er das Schiff nicht selbständig betreibt, der Verwaltung des Flaggenstaates die vollständige Bezeichnung sowie nähere Angaben über das verantwortliche Unternehmen mitzuteilen hat. Ferner hat das verantwortliche Unternehmen der Verwaltung anzuzeigen, daß es zugestimmt hat, diese Verantwortung zu übernehmen. Maßgebliches Kriterium ist nach dem ISM Code die „Verantwortung für den Betrieb des Schiffes“, so daß immer die Person ISM-pflichtig ist, welche die tatsächliche Schiffsgewalt innehat. Problematisch ist, was zu geschehen hat, wenn die Bereederungsaufgaben auf mehrere Unternehmen verteilt sind (Crewing, technische Inspektion, Befrachtung). Ich verstehe den ISM Code so, daß das "Unternehmen" die ISM-Verantwortlichkeit in sich vereinigen muß. Die Gesamtbetriebsverantwortlichkeit kann nicht delegiert werden. Wenn das "Unternehmen" das Crewing nach Zypern vergibt, muß es organisatorisch sicherstellen, daß den Anforderungen des ISM Code entsprochen wird. Durch

die Einführung des Begriffs des „Unternehmen“, das Adressat des ISM Code ist, hat der Code sichergestellt, daß sich die für das Schiff Verantwortlichen nicht hinter einem „Billigregister“ und einer dort eingetragenen „Schein“-Firma verstecken können. Neben der Einführung des Begriffs des ISM-Beauftragten halte ich die Adressierung der Pflichten aus dem ISM Code an das „Unternehmen“ für einen weiteren wichtigen Kernbestandteil des Code. Die Adressierung des ISM Code an das „Unternehmen“ wird insbesondere in der prozeßrechtlichen Praxis in Zukunft von erheblicher Bedeutung sein. Wegen der haftungsrechtlichen Risiken sollte darauf geachtet werden, daß das „Unternehmen“ in die Versicherung des Reeders aufgenommen wird.

2. Die Adressierung des ISM Code an das „Unternehmen“ wird zukünftig nach meiner Ansicht die Durchgriffshaftung bei Kapitalgesellschaften ohne Verwaltungssitz im Gründungsstaat erleichtern. Die ausländischen Ein-Schiffs-Gesellschaften sind häufig nur formell Reeder des Schiffes. Sie sind in Wirklichkeit reine Scheinfirmer. Gelingt es dem Gläubiger, dies nachzuweisen, so kommt zumindest nach deutschem Recht in Betracht, daß die hinter der ausländischen Gesellschaft stehenden Gesellschafter bzw. die für diese Gesellschaft handelnden Personen mangels Anerkennung der ausländischen Kapitalgesellschaft im Inland direkt in Anspruch genommen werden können. Früher scheiterte die Form der Durchgriffshaftung häufig daran, daß der Gläubiger nicht nachweisen konnte, wo sich der tatsächliche Verwaltungssitz des formell im Ausland ansässigen Reeders befand. Dies wird sich jetzt ändern. Der ISM Code verpflichtet den Eigentümer des Schiffes, der den Betrieb des Schiffes einer anderen Stelle überträgt, dies der zuständigen Verwaltung des Flaggenstaates mitzuteilen. Der Anspruchssteller kann den eigentlichen Schiffsbetreiber in Zukunft relativ leicht identifizieren und vermutlich auch die hinter dem ausländischen Reeder stehenden Gesellschafter.

VI.

Betriebliche Organisationspflichten und ISM Code

Der ISM Code wird nach meiner Überzeugung für die betrieblichen Organisationspflichten des Reeders von erheblicher Bedeutung sein.

1. Als eine besondere Ausprägung der allgemeinen Verkehrssicherungspflichten nach § 823 I BGB trifft jeden Unternehmer die sog. "betriebliche Organisationspflicht" innerhalb seines Betriebes eine ordnungsgemäße Geschäftsführung und hinreichende Betriebssicherheit zu gewährleisten sowie eine wirksame Kontrolle des Personals sicherzustellen. Der Unternehmensleitung obliegt eine nicht delegierbare Pflicht, den Sicherheitsstandard im Unternehmen im allgemeinen zu beobachten und bei sichtbar werdenden Schwachstellen und Sicherheitslücken einzugreifen, mit anderen Worten die Oberaufsicht über das Personal- und Sicherheitsmanagement des gesamten Unternehmens zu führen. Kommt der Unternehmer diesen betrieblichen Organisationspflichten nicht nach, so ist er wegen Vernachlässigung der allgemeinen Aufsicht aus § 823 I BGB haftbar.

2. Der Reeder hat die Pflicht, Mitarbeiter auszuwählen und einzusetzen, die für die übertragenen Aufgaben ausreichend qualifiziert sind, und sie bei ihrer Tätigkeit zu überwachen. Bei allen Mitarbeitern muß das Reedereiunternehmen sich vergewissern, daß diese ordnungsgemäß in ihren Aufgabenbereich eingewiesen werden, daß sie die technische Schiffeinrichtung einwandfrei bedienen können und daß sie auch bei einem überraschenden Ausfall der Anlage mit den notwendigen Gegenmaßnahmen vertraut und in deren zügiger Handhabung ausreichend geübt sind. Dabei sind um so höhere Anforderungen an die Schulung und Weiterbildung des Personals zu stellen, je gefährlicher und schadensträchtiger die von ihnen ausgeübten Arbeiten sind. Das Reedereiunternehmen hat also an Bord wie an Land für eine adäquate Personalausstattung zu sorgen. Die damit einhergehenden Aufsichts- und Überwachungspflichten, die das Reedereiunternehmen im Hinblick auf seine Mit-

arbeiter und eingeschaltete Hilfsunternehmer zu erfüllen hat, sind ein Aspekt, der vor allem bei den betrieblichen Organisationspflichten Bedeutung gewinnt.

3. Die betrieblichen Organisationspflichten betreffen auch den unternehmensinternen Informationsfluß, d.h. die Schaffung einer effektiven Informationsordnung. Nur durch eine reibungslose vertikale Informationsweitergabe kann die im Rahmen der Betriebsorganisation erforderliche lückenlose Aufsicht des gesamten Personals sichergestellt werden. Die Geschäftsleitung ist aufgrund ihrer Allzuständigkeit außerdem dazu verpflichtet, bei ersichtlich werdenden Schwachstellen und Sicherheitslücken die erforderlichen Maßnahmen notfalls selbst zu treffen. Erst durch einen Informationsfluß bis in die Führungsspitze wird es der Geschäftsleitung möglich, dieser Eingriffsverantwortung gerecht zu werden und in Krisen- oder Ausnahmesituationen durch die Wahrnehmung ihres Direktionsrechts eine Verletzung von Rechtsgütern oder der Umwelt zu verhindern. Die Pflicht zur Informationsorganisation erstreckt sich auch auf den horizontalen Informationsfluß zwischen den einzelnen Abteilungen des Unternehmens. Beispielsweise haben Reedereiunternehmen für einen regen Informationsaustausch zwischen der Landorganisation und der Schiffsleitung zu sorgen, damit sich die Schiffsleitung rechtzeitig auf die notwendigen Maßnahmen, wie getrennte Stauung von unverträglichen Gefahrgütern, einstellen kann. In der Rechtsprechung zeichnet sich die Entwicklung ab, von Unternehmen ganz allgemein die Erfüllung sog. **Informationsorganisationspflichten** zu verlangen. Die Verantwortung für das einmal erlangte Wissen schließt bei juristischen Personen die Verpflichtung ein, eine der Bedeutung der Information entsprechende Verfügbarkeit dieses Wissens zu organisieren. Bei Verstößen gegen diese Pflicht muß sich die juristische Person so behandeln lassen, als ob die für sie handelnde Person das anderswo im Unternehmen vorhandene Wissen tatsächlich zur Verfügung gehabt hätte. Eine solche Wissenszurechnung, die die Rechtsprechung mit einer Verkehrsschutzpflicht zur ordnungsgemäßen Organisation der gesellschaftsinternen Kommunikation begründet, ist nicht nur bei juristischen Personen gerechtfertigt. Da größere Unternehmen durch die Arbeitsteilung und die damit verbundene

Wissensaufspaltung nicht privilegiert werden dürfen, fällt es grundsätzlich in ihr Betriebs- und Organisationsrisiko, wichtige Informationen intern weiterzuleiten. Aus diesem Grund ist auch bei Reedereiunternehmen von allgemeinen Informationsorganisationspflichten auszugehen, die insbesondere für sicherheitsrelevantes Wissen gelten, dessen Verfügbarkeit zur Vermeidung von Schäden an Rechtsgütern oder der Umwelt erforderlich ist.

4. Die betrieblichen Organisationspflichten können vor allem in größeren Unternehmen nur durch dokumentierte Verfahrensanweisungen erfüllt werden. Die Unternehmensleitung muß zur Verhütung typischer Gefahren allgemeine Aufsichtsanleitungen oder vergleichbare Instruktionen schriftlich niederlegen, um die Gefährdung des Verkehrs auf ein Minimum zu reduzieren. Ein indirekter Zwang zur Dokumentation besteht schon aufgrund der Beweislastverteilung: Die Rechtsprechung erleichtert dem Geschädigten den Beweis des Organisationsverschuldens - ich hatte das schon ausgeführt - dadurch, daß sie im Wege des Anscheinsbeweises bereits aus der Tatsache, daß in einem Betrieb ein Gefahrenzustand längere Zeit andauerte, ohne bemerkt oder beseitigt worden zu sein, auf das Vorliegen eines Organisationsverschuldens schließt. Der Gedanke, die Beweislast dem Unternehmer aufzuerlegen, soweit es um Vorgänge geht, die sich in der betrieblichen Sphäre ereignet haben, liegt nämlich nicht nur der Verschuldensvermutung in § 831 I BGB und der Rechtsprechung zur Produzentenhaftung zugrunde, sondern trifft auf jedes (betriebliche) Organisationsverschulden zu. Nur durch eine sorgfältige Dokumentation sind Unternehmen deshalb in der Lage, ihre mit dieser Beweislastverteilung einhergehenden Entlastungspflichten zu erfüllen. Ich wage die Prognose, daß in den nächsten 10 Jahren die klassischen Anspruchsgrundlagen (Seeuntüchtigkeit, fehlende Ladungsfürsorge) vom "simplen" § 823 BGB abgelöst werden wird. Die Rechtsprechung wird sich dann mit der Frage beschäftigen müssen, ob der ISM Code ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB ist.

5. Der ISM Code wird wegen der betrieblichen Organisationspflichten nach meiner Überzeugung in den nächsten Jahren erheblichen Einfluß auf die eingetretenen strukturellen Veränderungen haben. Das im ISM Code vorgesehene Qualitäts-Management-System trifft auf Schifffahrtsunternehmen, die oft mit der "klassischen" Eigentümer-Reederei nicht mehr viel zu tun haben. In den Strukturen von Reedereiunternehmen hat sich in den letzten Jahrzehnten eine wesentliche Veränderung vollzogen. Die "Reederei" zerfällt heute vielfach in drei getrennte Bereiche: Eigentum, Betriebsführung und Personalbereitstellung. Diese Funktionsaufspaltung bleibt nicht ohne Folgen. Das Eigentum liegt häufig in der Hand von Beteiligungsgesellschaften, die vor allem an Gewinnmaximierung und der Erzielung von Steuervorteilen interessiert sind. Diese haben mitunter kein Interesse an einer langfristigen Instandhaltung des Schiffes. Die Betriebsführung obliegt in vielen Fällen Dienstleistungsunternehmen. Diese verstehen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz häufig als ein zusätzliches Extra, das nur dann berücksichtigt werden kann, wenn das Niveau der Frachtraten auf dem Weltmarkt und die Wettbewerbssituation es erlaubt. Schließlich setzen die meisten Reeder auf ihren Schiffen Personal aus unterschiedlichen Niedriglohnländern ein. Mangelhafte Ausbildung, Sprachschwierigkeiten und unterschiedliche Kulturen an Bord sind keine Seltenheit. Diese Fehler werden zukünftig mit Hilfe der Organisationspflichten zu beseitigen sein.

6. Ich möchte die vorsichtige Prognose wagen, daß die Einführung des ISM Code dazu beitragen wird, die drei genannten Bereiche wieder stärker zusammenzuführen. Ob und in welchem Umfang das der Fall sein wird, wird die Zukunft erweisen. Die Geschäftsführung ist zur Einführung eines Sicherheitssystems gesetzlich verpflichtet. Die Eigentümer des Schiffes werden die Einführung daher unabhängig von der Kostenfolge zu akzeptieren haben. Der ISM Code fordert insbesondere im Hinblick auf die Schiffsbesatzung Veränderungen. Die Unternehmen werden verpflichtet sicherzustellen, daß die Besatzungsmitglieder das SMS verstehen. Das bedeutet, daß sich die Betriebsführung um die sprachliche Qualifikation der Besatzungsmitglieder kümmern

muß und gegebenenfalls Übersetzungen der Anweisungen anzufertigen hat. Es reicht nicht aus, nur das SMS an Bord zu geben. Sowohl an Land vornehmlich aber auch an Bord müssen alle Mitarbeiter detailliert eingewiesen und mit dem Wesen des SMS vertraut gemacht werden. Anschließend Audits stellen dann sicher, daß die Mitarbeiter auch wirklich verstanden haben, was es mit dem SMS auf sich hat. 80% aller Unfälle - landseitig oder bordseitig - beruhen auf menschlichem Versagen. Gegen menschliches Versagen bietet auch das beste SMS keinen absoluten Schutz, wenn es nicht konsequent praktiziert wird. Dafür sorgen die regelmäßigen Audits.

VII.

ISM Code und Seeversicherung

Ich möchte noch einen kurzen Ausflug in das Seeversicherungsrecht machen und auf die Bedeutung des ISM Code für dieses Rechtsgebiet eingehen.

1. Nach Nr. 23.1 DTV-Kaskoklauseln leistet der Versicherer keinen Ersatz für einen Schaden, der dadurch verursacht ist, daß das Schiff nicht seetüchtig in See gesandt wurde. Dies gilt nicht, wenn der Versicherungsnehmer die Seeuntüchtigkeit nicht zu vertreten hat. In Abänderung von § 58 Abs. 2 ADS ist die Beweislast jetzt so verteilt, daß der Versicherer die Seeuntüchtigkeit des Schiffes und Verursachung des Schadens zu beweisen hat. Wird dieser Beweis geführt, kann der Reeder beweisen, daß er die Seeuntüchtigkeit nicht zu vertreten hat. Dabe ist ein Verschulden von Repräsentanten des Versicherungsnehmers dessen eigenem Verschulden gleichzuachten. Ist dem Reeder - dessen Geschäftsführung - bekannt, daß im Schiffsbetrieb gegen den ISM Code verstoßen wurde und stellt er den Fehler nicht unverzüglich ab, riskiert er seinen Versicherungsschutz. Dieses erhebliche Risiko soll auf der Basis eines mir vorliegenden Papiers über den "ISM Code und die deutsche Seekasko-Deckung" dadurch abgemildert werden, daß die Einhaltung der ISM-Richtlinien regelmäßig dem nautischen Pflichtenkreis zugeordnet wird. Für diesen Bereich besteht, wie Sie wissen, nur im Falle von Vorsatz und grober

Fahrlässigkeit nach § 33 Abs. 1 Satz 2 ADS keine Kaskodeckung. Ob dies wirklich eine Milderung des Deckungsrisikos darstellt, mag bezweifelt werden. Ich verweise auf die Rechtsprechung, wonach ein Verstoß gegen Sicherheitsvorschriften oft mit dem Vorwurf grober Fahrlässigkeit einhergeht. Der ISM Code bringt aufgrund des von ihm geforderten Informationsflusses bis zur Unternehmensspitze daher eine erhebliche Gefährdung des Deckungsrisikos bei der Kaskoversicherung mit sich.

2. Die deutsche Güterversicherung hat im Gegensatz zur englischen dem ISM Code noch keine Aufmerksamkeit geschenkt. Ich denke, es ist nur eine Frage der Zeit, bis das auch geschehen wird.

VIII.

Zusammenfassung und Prognose

Erlauben Sie mir, daß ich zum Schluß meiner Ausführungen eine Prognose wage, welche Auswirkungen der ISM Code in rechtlicher Hinsicht haben wird. Die Kritiker des ISM Code sagen: Hier wird mit dem Mittel des gesetzgeberischen Zwanges versucht, eine Sicherheit auf den Meeren zu erreichen, die sich nie einstellen wird. Ich teile diese Skepsis nicht. Ich meine, daß sich in Zukunft mit zunehmender Wirkung bei den Reedereien - insbesondere bei deren Geschäftsführungen - ein höheres Sicherheitsbewußtsein und eine höhere Sicherheitskultur einstellen wird und daß demzufolge Seeunfälle eher weniger werden als mehr. Ob diese Sicherheitskultur allerdings ein Niveau erreichen wird, welches in der Luftfahrt existiert, wage ich zu bezweifeln. Andererseits bin ich der Ansicht, daß diejenigen Reedereien, die den Anforderungen des ISM Code nicht entsprechen, in Zukunft erhebliche Probleme im Schadensfall haben werden in Bezug auf das Risiko einer Haftungsdurchbrechung oder aber vor dem Hintergrund, daß die Kaskoversicherer oder die P&I-Clubs die Deckung versagen könnten. Dies kann bei größeren Schadensfällen für solche Reedereien in finanzieller Hinsicht ruinöse Konsequenzen haben. Diese negative Prognose - das möchte ich hier ausdrücklich klarstellen -

bezieht sich aber nur auf die schwarzen Schafe. Ich bin der Ansicht, daß man ganz generell erwarten kann, daß der ISM Code in den kommenden Jahren ein wachsendes Sicherheitsbewußtsein zur Folge haben wird und eine damit einhergehende Verantwortung zur Verhütung einer Meeresverschmutzung, die dem Ziel des ISM Code entspricht, die Sicherheit auf See zu erhöhen und Menschen vor Schaden an Leib und Leben zu bewahren und Umweltschäden und Schäden an Vermögenswerten zu verhüten. Entgegen der Ansicht englischer und amerikanischer Anwälte glaube ich, daß der ISM Code den Seerechtsanwälten in Deutschland eher weniger als mehr Geschäft bringen wird, da es in Deutschland weniger schwarze Schafe geben wird als anderswo.