

## VORTRAG / LECTURE

### **Havarie in Japan : Haftung für Umwelt- und Vermögensschäden**

*Chie Sato* \*

- I. Einführung
- II. Das internationale Entschädigungsregime für Ölverschmutzungen durch Tankschiffe
  - 1. Überblick
  - 2. Die beiden Konventionen von 1992
- III. Die japanische Regelung der Entschädigung bei Ölschäden und der *Nahodka*-Fall
  - 1. Fallbeschreibung
  - 2. Rechtliche Regelung der Entschädigung bei Ölkatastrophen in Japan
  - 3. Prinzipien der Entschädigung nach japanischem Recht
  - 4. Entschädigungsverfahren
  - 5. Entschädigungsverfahren im *Nahodka*-Fall
  - 6. Vom Fonds des FC 92 getragene Kosten
  - 7. Tatsächlich ausgezahlte Entschädigungssummen im *Nahodka*-Fall
- IV. Probleme bei der Entschädigung im Fall *Nahodka*

#### I. EINFÜHRUNG

Im Jahr 1997 verursachte die Havarie des russischen Öltankers *Nahodka* eine große Katastrophe für die Umwelt und die Wirtschaft der Nordwestküste Japans. Am Beispiel dieses Falles beschreibe ich das japanische System der Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden. Zunächst gehe ich auf die einschlägigen internationalen Regelungen ein, da das japanische System durch diese Übereinkommen bestimmt wird. Als das internationale Entschädigungsregime Ende der sechziger Jahre entstand, waren die Schiffe, die Öl transportierten, noch kleiner als heute. Im Laufe der Zeit wurden immer größere Schiffe eingesetzt, und damit wuchs auch das Ausmaß der Ölschäden. Anfang der neunziger Jahre wurde das internationale Entschädigungsregime an diese neue Situation angepaßt, und es wurden neue Entschädigungsfonds gegründet.

Im *Nahodka*-Fall wurden die wirtschaftlichen Schäden durch den Internationalen Entschädigungsfonds und den Schiffseigner ausgeglichen. Die Havarie verursachte jedoch darüber hinaus bleibende Schäden im Ökosystem des Meeres, die nicht kompensiert wurden. Ferner gab es Probleme bei der Festlegung des Umfangs der Entschädigung.

---

\* Bei dem Text handelt es sich um eine leicht veränderte, um Fußnoten ergänzte Fassung der Vorträge, die die Verfasserin auf Einladung der DJJV am 3. März 2005 im Plenarsaal des Hanseatischen Oberlandesgerichtes Hamburg und am 19. April 2005 in der Sozietät *Heuking Kühn Lüer Wojtek*, Düsseldorf gehalten hat.

## II. DAS INTERNATIONALE ENTSCHÄDIGUNGSREGIME FÜR ÖLVERSCHMUTZUNGEN DURCH TANKSCHIFFE

### 1. Überblick

Öl ist einer der Rohstoffe, die für die Erhaltung und Entwicklung der modernen Wirtschaft unentbehrlich sind. Deshalb ist die Beschaffung des Öls eine wichtige Aufgabe der Politik jedes Staates geworden. Viele Staaten importieren Öl aus arabischen Ländern. Dafür werden normalerweise große Tanker verwendet. Schon im Jahr 1967 zogen die katastrophalen Folgen des Unfalles der *Torrey Canyon* die Aufmerksamkeit der Welt auf sich und machten die Notwendigkeit eines internationalen Rahmens für die Entschädigung bei Tankerunfällen deutlich. Daraufhin wurde durch einige internationale Übereinkommen ein System der Entschädigung für die von Ölverschmutzung im Meer Betroffenen begründet. Für Schäden durch Öltanker gibt es folgende Bestimmungen in den internationalen Verträgen, die auf Initiative der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (*International Maritime Organization*, kurz IMO) abgeschlossen wurden: *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden vom 29. November 1969, im folgenden CLC 69),<sup>1</sup> neugefaßt durch ein Protokoll vom 27. November 1992 (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*,<sup>2</sup> im folgenden CLC 92), und die *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden vom 18. Dezember 1971,<sup>3</sup> im folgenden FC 71), neugefaßt durch ein Protokoll vom 27. November 1992 (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, im folgenden FC 92).<sup>4</sup>

Seit Mai 2002 ist das Übereinkommen FC 71 nicht mehr in Kraft, sondern nur noch das FC 92. Zwischen den Abkommen CLC 69 / FC 71 und CLC 92 / FC 92 gibt es fast keine Unterschiede. Gemäß CLC 69 / FC 71 wurden nur Fälle innerhalb des Staatsgebiets entschädigt, und die Grenze der Entschädigungshöchstsumme war niedriger als der Betrag, der unter CLC 92 / FC 92 ausgezahlt werden kann. Im Folgenden werden die Abkommen CLC 92 und FC 92 zitiert, nach denen der *Nahodka*-Fall abgewickelt wurde.

---

1 BGBl. 1975 II, 301, 305; in der Fassung des Protokolls vom 25. Mai 1984: BGBl. 1988 II, 705, 824. Bei diesem Abkommen trägt der Schiffseigentümer verschuldensunabhängig die Verantwortung für die durch die Ölverschmutzung in Folge eines Tankerunfalles verursachten Schäden. Allerdings kann die Haftungssumme begrenzt sein. Siehe dazu unten III.1.d); für Öltanker, die mehr als 2.000 t Öl als Bulkladung transportieren können, muß eine Versicherung für Tankerunfälle abgeschlossen werden. Eine Verpflichtung zur Versicherung besteht also nur ab einer bestimmten Tankergröße, die die meisten Öltanker jedoch überschreiten.

2 BGBl. 1996 II, 671.

3 BGBl. 1975 II, 320; in der Fassung des Protokolls vom 25. Mai 1984, BGBl. 1988 II, 724, 839.

4 BGBl. 1996 II, 685.

## 1. Die beiden Konventionen von 1992

### a) Träger der Haftung

Gemäß CLC 92 trägt der Schiffseigner eine verschuldensunabhängige Haftung für Schäden.<sup>5</sup> Er muß eine der Größe seines Schiffes entsprechende Versicherung abschließen.<sup>6</sup>

### b) Reichweite der Entschädigung

Nach CLC 92 werden die Schäden,<sup>7</sup> die durch das aus dem Tanker ausgeflossene Öl<sup>8</sup> verursacht wurden und die innerhalb des Staatsgebietes, der Territorialsee, der Ausschließlichen Wirtschaftszone oder einer *equivalent area* eines Beitrittsstaates des Abkommens liegen,<sup>9</sup> entschädigt. Auch Kosten für Vorbeugungsmaßnahmen gegen solche Schäden können kompensiert werden.<sup>10</sup>

### c) System der Entschädigung

Das Internationale Abkommen zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (FC 71 bzw. 92) begründet einen Fonds, in den diejenigen, die mehr als 150.000 t Öl pro Jahr beziehen,<sup>11</sup> entsprechend der erhaltenen Ölmenge Beiträge einzahlen. Die Rechtsform der Empfänger des Öls ist unerheblich; es können Privatfirmen oder öffentliche Institutionen sein. Jedes Beitrittsland ist verpflichtet, Daten über die einzelnen Ölempfänger seines Landes und die von diesen empfangenen Ölmengen zu sammeln und an die Fondsbetreiber weiterzuleiten.<sup>12</sup> Abhängig von der Ölmenge legen die Fondsverwalter den jährlichen Beitrag des Ölempfängers fest.<sup>13</sup> Zur Zeit ist die japanische Ölindustrie der größte Beitragszahler des Fonds,<sup>14</sup> weil der größte Ölempfänger der Welt, die USA, nicht Mitglied des Fonds sind.

### d) Begrenzte Entschädigungssumme unter den Fonds von 1992

Unter dem CLC 92 wird die Entschädigungssumme, die der Schiffseigner zu tragen hat, begrenzt.<sup>15</sup> Eigentümer von Öltankern unter 5.000 GT<sup>16</sup> tragen bei der Entschädigung

---

5 Gemäß Artikel III Abs. 1 CLC 92.

6 Gemäß Artikel VII Abs. 1 CLC 92.

7 Artikel II (a) CLC 92.

8 Nach Artikel I Abs. 5 CLC 92 bedeutet Öl alle Schweröle wie Brennöl oder Dieselöl, die mit dem Schiff transportiert werden oder sich in dessen Bunker befinden.

9 Gemäß Artikel II (a) CLC 92.

10 Artikel II (b) CLC 92.

11 Gemäß Artikel 10 Abs. 1 FC 92.

12 Gemäß Artikel 15 Abs. 2 FC 92.

13 Gemäß Artikel 12 Abs. 2 FC 92.

14 Die japanische Ölindustrie zahlt ca. 18 % aller Beiträge des Fonds. Italien ist der zweitgrößte Zahler (ca. 10 % der gesamten Fondsbeiträge). Siehe dazu den Jahresbericht 2004 des *International Oil Pollution Compensation Funds*.

15 Siehe dazu Artikel V Abs. 1 CLC 92.

nur bis 4.510.000 SDR<sup>17</sup> bzw. 7 Millionen US-\$ Zahlungsverantwortung. Für Eigner von Schiffen zwischen 5.000 GT und 140.000 GT sind es 4.510.000 SDR bzw. 7 Millionen US-\$ als Grundbetrag plus 631 SDR bzw. 930 US-\$ je zusätzlicher GT. Für Tanker über 140.000 GT ist die Summe auf 89.770.000 SDR bzw. 132 Millionen US-\$ begrenzt.

Wenn Schäden diese Haftungshöchstgrenzen überschreiten, kann der Restbetrag vom Fonds des FC 92 ausgezahlt werden.<sup>18</sup> Dabei ist jedoch die Haftung nach FC 92 für vor dem 1. November 2003 eingetretene Schadensfälle auf 135 Millionen SDR bzw. 199 Millionen US-\$ begrenzt, wobei die Haftung des Schiffseigentümers miteinbezogen ist. Für nach dem 1. November 2003 eingetretene Schadensfälle wurde diese Summe erhöht: Es können insgesamt bis zu 203 Millionen SDR bzw. 299 Millionen US-\$ ausgezahlt werden. Wenn allerdings ein Schiffseigner einen Unfall oder eine Ölverschmutzung vorsätzlich verursacht hat, kann er seine Verantwortung für die daraus folgenden Schäden nicht begrenzen.<sup>19</sup> Vielmehr muß er oder seine Versicherung für sämtliche Schäden aufkommen. Das Verfahren, in dem festgestellt wird, ob der Schiffseigner vorsätzlich gehandelt hat, ist jedoch sehr langwierig. Deshalb werden die Geschädigten oft schon vorher vom Fonds entschädigt. Der Fonds nimmt anschließend Regreß beim Schiffseigner.

e) *Struktur des FC 92*

FC 92 sieht eine Versammlung der Vertreter aller Beitrittsländer vor (zurzeit insgesamt 95 Staaten).<sup>20</sup> Bei dieser jährlichen Zusammenkunft<sup>21</sup> wird eine Kommission aus 15 Beitrittsländern gebildet, die über die Auszahlung der Entschädigungssummen abstimmt. Bisher wurden über FC 92 relativ kleine Schadensfälle abgewickelt. Die *Nahodka*- und *Erika*-Havarien aber waren große Unfälle, in denen die Betroffenen Entschädigungssummen beantragten, die die Entschädigungsgrenze des Fonds weit überschritten und die teilweise von den Schiffseignern oder deren Versicherungen freiwillig gezahlt wurden.

---

16 Für die Bezeichnung der Schiffsgröße wird der Ausdruck „gross tons“ (abgekürzt: GT) gemäß Artikel V Abs. 10 CLC 92 benutzt.

17 *Special Drawing Rights* (SDR) ist eine besondere Einheit, die gemäß Artikel V Abs. 9 (a) CLC 92 vom *International Monetary Fund* regelmäßig definiert wird. Am 1. September 2005 wurde 1 SDR entsprechend 1.473160 US-\$ festgelegt.

18 Artikel 4 Abs. 1 (c) FC 92.

19 Artikel V Abs. 2 CLC 92.

20 Siehe dazu *The International Regime for Compensation for Oil Pollution Damage* der IMO, September 2005.

21 Gemäß Artikel 19 Abs. 1 FC 92.

f) *Verfahren der Antragstellung zur Entschädigung gemäß FC 92*

Jeder, der durch aus dem Tanker ausgelaufenes Öl geschädigt wurde, kann einen Antrag auf Entschädigung stellen;<sup>22</sup> somit haben auch Privatpersonen einen Anspruch auf Entschädigung. Der Entschädigungsfonds bezahlt die entsprechende Entschädigungssumme entsprechend seinen in CLC 92 geregelten Standards.<sup>23</sup>

g) *Reichweite und Prinzipien der Entschädigung*

(i) *Grundsätze*

Der FC 92 entschädigt nur für tatsächlich entstandene Einkommensminderungen und für Maßnahmen, die gegen die Ölverschmutzung ergriffen wurden.<sup>24</sup> Es werden sowohl die direkten Kosten für die Beseitigung des Öls als auch die durch die Verschmutzung entstandenen wirtschaftlichen Schäden erstattet. Als Maßstab für die Entschädigung gelten folgende Grundsätze:<sup>25</sup>

- Erstens müssen die Kosten tatsächlich entstanden sein.
- Zweitens müssen die Kosten angemessen sein.
- Drittens muß es einen gewissen Zusammenhang zwischen der Verschmutzung und dem Schaden bzw. den Kosten geben.
- Viertens muß der Schaden mit Geld entschädigt werden können.
- Fünftens muß der Schaden anhand von Beweismaterial nachgewiesen werden können.

(ii) *Erstattungsfähige Schäden*

Im folgenden werden einige erstattungsfähige Schäden beispielhaft erläutert.

Kosten für Reinigungsmaßnahmen (*clean-up measures*) an der Küste und im Meer sowie für vorbeugende Maßnahmen (*preventive measures*), die die Verbreitung der Ölverschmutzung verhindern sollen, sind erstattungsfähig. Unter Reinigungskosten im Meer fallen Personalkosten, Kosten der an der Reinigung beteiligten Schiffe und Materialkosten. Bei Kosten für Reinigungsmaßnahmen an der Küste machen Personalkosten meist den größten Teil der Entschädigung aus.

Vorbeugende Maßnahmen werden aus objektiver Sicht genau untersucht. Entschädigt wird für Maßnahmen, die nach dem neuesten Stand der Technik oder Wissenschaft und im Sinne des CLC 92 als vernünftig anzusehen sind. Deshalb werden nicht für alle Maßnahmen, die die betroffenen Staaten oder sonstigen Geschädigten zur Verhinderung der Ölverschmutzung unternommen haben, die Kosten übernommen.

---

22 Artikel 4 Abs. 1 FC 92.

23 Es gibt ein Handbuch über das Entschädigungsverfahren gemäß FC 92, das die IMO verfaßt hat. Siehe dazu die Internetseite <[www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)>.

24 Siehe dazu Artikel I Abs. 6(a) CLC 92: "...shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken".

25 *Claims Manual, International Oil Pollution Compensation Fund 1992*, April 2005, S. 11.

Folgen der Ölverschmutzung sind häufig Sachschäden (*property damage*); diese werden vom Fonds ausgeglichen. Wenn die Gegenstände durch das Öl nur verschmutzt wurden, werden die Reinigungskosten vom Fonds getragen. Konnten geschädigte Objekte hingegen nicht gereinigt werden oder konnte eine Reinigung sie nicht in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzen, so werden die Kosten für den Ersatz der geschädigten Gegenstände vom Fonds beglichen.

Im Zusammenhang mit Sachschäden können Einkommensausfälle entstehen, wenn etwa Fischer so lange nicht fischen können, bis ihre vom Öl verschmutzten Fischernetze gereinigt oder ersetzt wurden. Auch für solche Folgeschäden (*consequential loss*) wird gemäß FC 92 entschädigt.

Nach FC 92 wird auch eine Einkommensminderung (*pure economic loss*) der durch die Ölverschmutzung Geschädigten erstattet. Das bedeutet etwa, daß Fischer, deren Netze oder sonstige Arbeitsgegenstände nicht durch Öl verschmutzt wurden, die aber wegen des Öls nicht mehr fischen konnten und dadurch weniger Einkommen hatten, vom FC 92 für die Einkommensminderung entschädigt werden. Gleiches gilt auch für Hotels oder Restaurants, deren Gästezahl durch die Ölverschmutzung des Meeres gesunken ist. Für der Feststellung eines *pure economic loss* muß ein deutlich erkennbarer Zusammenhang zwischen der Ölverschmutzung und der Verminderung des Einkommens bestehen. Bei der Feststellung dieses Zusammenhangs gelten vier Kriterien: Erstens ist die geographische Nähe des Arbeitsortes der Geschädigten zum Ort der Verschmutzung beachtlich. Zweitens wird berücksichtigt, in welchem Maße die Geschädigten auf ihre wirtschaftliche Betätigung als Einkommensquelle angewiesen sind, d.h. ob die Betätigung ihre Haupteinkommensquelle oder nur ein Nebenerwerb war. Drittens werden alternative Einkommensquellen für die Betroffenen erwogen. Viertens wird gemessen, wie stark die wirtschaftlichen Aktivitäten der Betroffenen die gesamte wirtschaftliche Lage der jeweiligen Gegend beeinflussen.

Gemäß FC 92 können auch Umweltschäden (*environmental damages*) erstattet werden, wobei allerdings die Berechnung der Schadenshöhe problematisch ist, weil die Umwelt keinen festen wirtschaftlichen Wert hat. Trotz dieser Schwierigkeiten wurden dafür in FC 92 Kriterien aufgestellt. Erstens müssen die Maßnahmen geeignet sein, den natürlichen Wiederherstellungsprozeß der Meereswelt deutlich zu stärken. Zweitens sollen sie die Verbreitung der Ölverschmutzung im Meer verhindern. Drittens sollen die Maßnahmen der Flora des Meeres möglichst nicht schaden. Viertens müssen sie technisch durchführbar sein. Fünftens sollen die Kosten der Maßnahmen im Verhältnis zur geographischen Ausbreitung der Verschmutzung im Meer stehen und auch in zeitlicher Hinsicht angemessen sein. Allerdings handelt es sich dabei um einen abstrakten Maßstab, dessen Anwendung stark vom Einzelfall abhängt.

### III. DIE JAPANISCHE REGELUNG DER ENTSCHÄDIGUNG BEI ÖLSCHÄDEN UND DER NAHODKA-FALL

#### 1. Fallbeschreibung

Am 2. Januar 1997 brach der russische Öltanker *Nahodka* mit 13.159 GT in der Nähe der Küste *Shimane-Ken* im Nordwesten Japans auseinander und sank. Dabei flossen ungefähr 6.249 t Öl ins Meer, ein Teil der insgesamt 19.000 t Öl, die das Tankschiff nach Rußland transportieren wollte. Ursache des Unfalls war eine Materialschwäche des Schiffbodens der *Nahodka*, die zum Zeitpunkt des Unglücks bereits 26 Jahre alt war.

Wenn sich ein solcher Unfall eines Tankschiffes im japanischen Staatsgebiet ereignet, wird das *Maritime Disaster Prevention Center* eingeschaltet, das für Meereskatastrophen zuständig ist. Seit dem 1. Oktober 2003 wird es *Dokuritsu Gyôsei Hôjin* genannt. Es handelt sich um eine ehemals vom Staat genehmigte und finanzierte Einrichtung, die unter dem zunehmenden Privatisierungsdruck zu einer selbständigen Organisation umstrukturiert wurde. Beseitigt der Verursacher oder der Schiffseigner das Öl nicht selbst, so übernimmt das *Maritime Disaster Prevention Center* diese Aufgabe unter der Weisung des Kommandanten der *Japan Coast Guard*.<sup>26</sup> Die Kosten dafür fordert das *Maritime Disaster Prevention Center* später vom Schiffseigner zurück.

An der Ölbeseitigung nach dem Unfall der *Nahodka* beteiligten sich nicht nur Fachleute (etwa die Mitarbeiter des *Maritime Disaster Prevention Center*), sondern auch viele andere Japaner, unter anderem öffentlich Bedienstete der betroffenen Kommunen, Mitglieder der Selbstverteidigungskräfte und Freiwillige aus der Gegend wie aus anderen Teilen Japans. Trotz der großen Bemühungen der Einsatzkräfte war es sehr schwierig, das gesamte Öl zu beseitigen und die ökologischen und wirtschaftlichen Schäden möglichst gering zu halten. Die Wirtschaft an der Küste im Nordwesten Japans litt sehr unter der Katastrophe. So wurden zum Beispiel in einer Küstenstadt in *Shimane-Ken* im Januar 1997 insgesamt ca. 5.000 Buchungen für Übernachtungen abgesagt. Das hat den Touristikbereich der Gegend schwer getroffen. Auch die Fischer konnten nicht mehr ihrer eigentlichen Arbeit nachgehen. Die meisten von ihnen halfen bei der Beseitigung des Öls mit.

#### 2. Rechtliche Regelung der Entschädigung bei Ölkatastrophen in Japan

In Japan wurden die internationalen Übereinkommen CLC 69, CLC 92 und FC 92 in ein innerstaatliches Gesetz umgesetzt (im Folgenden: Entschädigungsgesetz),<sup>27</sup> so daß die

---

26 Auf Japanisch *Kaijo Ho'an-cho*; es ist dem Ministerium für Infrastruktur und Transport unterstellt.

27 *Senpaku yudaku songai baishô hoshô-hô* [Gesetz über die Entschädigung für durch Ölverschmutzung entstandene Schäden]; zuletzt wurde dieses Gesetz am 21. April 2005 modifiziert; eine weitere Änderung ist für die nähere Zukunft vorgesehen. Siehe dazu <[www.houko.com](http://www.houko.com)>.

von der Ölverschmutzung Betroffenen entschädigt werden konnten. Im Mai 2003 wurde in London über ein Protokoll zum FC 92<sup>28</sup> abgestimmt, durch das die maximalen Entschädigungssummen im FC 92 erhöht wurden.<sup>29</sup> Am 13. Juli 2004 überreichte die japanische Regierung ihren Beitrittsantrag zu diesem Protokoll der IMO. Japan war damit der sechste Staat, der dem Protokoll zugestimmt hat. Dieses zusätzliche Protokoll trat am 3. März 2005 in Kraft. Japan ist zur Zeit Mitglied der Abkommen von CLC 69, CLC 92, FC 92 und des *Supplementary Fund*.

### 3. Prinzipien der Entschädigung nach japanischem Recht

In Japan werden Schäden durch Ölverschmutzung nach den gleichen Grundsätzen und in gleichem Ausmaß wie unter den oben genannten internationalen Abkommen entschädigt. Dabei gibt es im japanischen Entschädigungsgesetz vier Prinzipien:

Erstens trägt der Schiffeigentümer die Verantwortung für Schäden unabhängig von seinem Verschulden.<sup>30</sup>

Zweitens besteht für Schiffseigner die Möglichkeit, ihre Verantwortung für Schäden auf eine bestimmte Summe zu beschränken, abhängig von der Größe des jeweiligen Schiffes.<sup>31</sup>

Drittens dürfen Schiffe, die nicht gegen Schäden durch Auslaufen von Öl versichert sind, nicht mehr als 2.000 t Öl transportieren und japanische Häfen nicht anlaufen oder verlassen.<sup>32</sup> Dieser Grundsatz ist auf fast alle Öltransporter anwendbar. Auf diese Weise können fast alle Geschädigten beim Unfall eines Öltankers mehr oder weniger entschädigt werden. Natürlich kontrollieren die japanischen Behörden nicht jedes einzelne Schiff auf dem Meer. Vielmehr werden Tankschiffe meist erst im Hafen kontrolliert. Wenn sie keine Versicherungsscheine bei sich haben, müssen sie Bußgeld bezahlen. Im schlimmsten Fall können Tankschiffe, die keine Versicherung nachweisen können, ihre Fahrt nicht fortsetzen.

Viertens können Geschädigte bis zu einer bestimmten Grenze von internationalen Fonds (z.B. dem des FC 92) entschädigt werden, wenn die Schadenssumme den Betrag übersteigt, für den der Schiffeigentümer verantwortlich ist.<sup>33</sup>

---

28 *International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund*.

29 Unter dem *Supplementary Fund* können Beitrittsländer für nach dem 3. März 2005 geschehene Fälle mit max. 750 Millionen SDR bzw. 105 Millionen US-\$ inkl. der Zahlungssumme des FC 92 entschädigt werden.

30 Artikel 3 Entschädigungsgesetz.

31 Artikel 5 u. 6 Entschädigungsgesetz.

32 Artikel 13 Entschädigungsgesetz.

33 Artikel 22 Entschädigungsgesetz.



#### 4. Entschädigungsverfahren

In der Regel wird das gesamte Verfahren zwischen den Geschädigten (etwa Fischerverbänden, Hotels oder Restaurants) und dem zuständigen internationalen Fonds abgewickelt. Fließt durch einen Tankerunfall Öl ins Meer, so arbeiten der zuständige Fonds und die Versicherung des Tankereigners eng zusammen, um die Betroffenen zu entschädigen.

##### (a) Vorlage einer Übersicht über die entstandenen Schäden

Wegen des zweistufigen Entschädigungssystems der internationalen Verträge reichen die Geschädigten ihre Schadensersatzanträge (*claims*) zuerst bei der Versicherung des Tankereigners ein, die meist einem *Protection and Indemnity Club (P&I Club)* angehört. Oft werden solche Anträge an eine Filiale der Versicherung in der Nähe des Unfallortes weitergegeben. Hat die Versicherung bis zur Zahlungsgrenze geleistet, ohne die Betroffenen ganz zu entschädigen, so wird die Restsumme vom Fonds ausgezahlt. Allerdings müssen die Geschädigten bei den Fonds normalerweise keinen zweiten Antrag abgeben, weil Fonds und Versicherer sehr eng zusammenarbeiten. Besteht die Wahrscheinlichkeit, daß sehr viele Anträge abgegeben werden, wird durch den Fonds oder die Versicherungsfirma oft ein Büro in der Nähe des Unfallortes eingerichtet, um die Abgabe von Schadensersatzanträgen zu erleichtern. Die Frist für das Stellen des Schadensersatzantrages beträgt gemäß Artikel VIII CLC 92 und Artikel 10 Entschädigungsgesetz drei Jahre ab Eintritt des Schadens.

##### (b) Inhalt der Entschädigungsanträge

Die Geschädigten müssen genau nachweisen, wie hoch ihre tatsächlichen Schäden sind. Deshalb ist es für sie sehr wichtig, daß sie jede Maßnahme, die sie gegen die Ölverschmutzung unternommen haben, genau protokollieren. Wird zum Beispiel eine neue Straße für den Öltransport gebaut, so sollte auch der tägliche Fortgang des Baus dokumentiert werden. Dazu gehören etwa auch Angaben über die Zahlen der zuständigen Bauarbeiter und Personalkosten.

##### (c) Feststellung der Schäden durch Versicherungsfirmen oder Fonds

Um die Schadenssumme festzustellen, beauftragen die Schiffseigner, ihre Versicherungen oder die Fonds *Surveyors* damit, die tatsächlich entstandenen Schäden zu überprüfen. Diese *Surveyors* sind oft Techniker der *International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)*, einer gemeinnützigen Organisation, die von Schiffseignern und deren Versicherungen gegründet wurde. Allerdings sind sie zum Teil keine Spezialisten, z.B. für die Prüfung der Effektivität der Ölbeseitigungsmaßnahmen in einem bestimmten Meeresgebiet oder für die örtlichen Sonderbedingungen (Wetterlage, geographische Bedingungen usw.). Deshalb bestehen oft große Unterschiede zwischen den Maßnahmen, die die Geschädigten zur Beseitigung der Ölschäden unternehmen und dem, was die *Surveyors* als angemessen erachten. Eine mögliche Folge davon ist, daß

die Kosten für Maßnahmen, die aus der Sicht der Betroffenen geeignet und effektiv sind, nicht als solche anerkannt und daher nicht erstattet werden. Aufgrund der Analyse der *Surveyors* legen die zuständigen Fonds und Versicherungsfirmen (die oft *P&I Clubs* angehören) die Entschädigungssumme fest. Sind die Geschädigten mit der Summe einverstanden, so werden die Gelder ausgezahlt, und das Verfahren wird eingestellt. Können die Geschädigten sich aber mit den Fonds und Versicherungsfirmen nicht einigen, so verhandeln beide Seiten über die Höhe des Schadensersatzes. Meistens wird das Verfahren durch Gespräche und eine Einigung zwischen den Parteien gelöst. Allerdings kann auch ein zivilrechtliches Verfahren vor den innerstaatlichen Gerichten eingeleitet werden.

#### 5. *Entschädigungsverfahren im Nahodka-Fall*

Im *Nahodka*-Fall wurde eine *Surveying*-Firma mit Sitz in Kobe vom *UK P&I Club* und von den Fonds damit beauftragt, die Ölbeseitigungsarbeiten zu beobachten und zu begutachten. Außerdem wurde ein *Claims Handling Office* im Gebäude der *Surveying*-Firma eingerichtet. Dort sollten Entschädigungsanträge von Betroffenen des *Nahodka*-Unfalls eingereicht werden. Kobe lag nah am Unfallort und war somit für Antragsteller leicht zu erreichen. Da es für die Fonds und den *UK P&I Club* sehr schwierig war, genügend japanische Experten für die Begutachtung des *Nahodka*-Falles einzustellen, wurden auch Spezialisten der ITOPF berufen.<sup>34</sup>

Nach den Übereinkommen CLC 92 und FC 92 können insgesamt 190 Millionen US-\$<sup>35</sup> für Schäden gezahlt werden. Im *Nahodka*-Fall wurden allerdings insgesamt mehr als 450 Anträge eingereicht. Die beanspruchte Entschädigungssumme betrug 390 Millionen US-\$, die jedoch nicht nur vom Fonds bezahlt wurden, sondern auch von den Schiffseignern und ihren Versicherungen.

#### 6. *Vom Fonds des FC 92 getragene Kosten*

##### (a) Ölbeseitigungs- und Reinigungskosten

Im *Nahodka*-Fall gab es insgesamt 102 Schadensersatzanträge im Zusammenhang mit Ölbeseitigungs- und Reinigungskosten. Unter den Antragstellern waren die Elektrizitätsgesellschaft, deren Anlage am Meer durch den Unfall verschmutzt wurde, staatliche Behörden und Präfekturen (*Ken*). Auch Gemeinden, die sich an der Ölbeseitigung beteiligt hatten, stellten Sammelanträge.

---

34 Siehe dazu den Bericht des Fonds 92FUND/EXC.22/12 vom 1. September 2003 (2.4).

35 Hier wird die tatsächliche Summe im Zeitpunkt des *Nahodka*-Falls verwendet, um einen Vergleich der Entschädigungsgrenzen des FC 92 mit der tatsächlich beantragten Summe und der entschädigten Summe zu vereinfachen.

Wie oben bereits dargelegt, zählen zu den erstattungsfähigen Ölbeseitigungs- und Reinigungskosten insbesondere Personal- und Materialkosten, soweit die Maßnahmen wirksam und effektiv sind. Ein weiteres Beispiel sind Kosten für die Erforschung der Auswirkungen der Ölverseuchung auf die Umwelt.

(b) Einkommensverminderung

Auch Schäden von Fischerei- oder Touristikbetrieben werden entschädigt. Allerdings muß dafür bewiesen werden, wie sich das Einkommen durch den Unfall verringert hat und wie etwa die Zahl der Übernachtungsgäste durch die Ölverschmutzung zurückgegangen ist. Diese Daten werden mit vergangenen Statistiken verglichen, wodurch Veränderungen nachgewiesen werden können.

Im *Nahodka*-Fall wurden insgesamt neun Schadensersatzanträge wegen Einkommensminderung im Fischereibereich abgegeben. Dahinter standen insgesamt 112 Fischereiverbände oder -vereine, denen 8.260 private Fischer angehörten. Als Verlust wurde für die Tagen, an denen nicht gefischt werden konnte, der Umfang eines durchschnittlichen täglichen Fanges angesetzt, wobei für die Berechnung Statistiken der vorigen drei Jahre zugrundegelegt wurden. Eine Firma, die an der Küste des Unfallortes Fisch züchtete, konnte wegen der Meeresverschmutzung ihre Zuchtfische nicht mehr verkaufen und mußte teilweise noch sehr junge Fische frühzeitig veräußern, um sie vor den Folgen der Ölpest zu bewahren. Auch für diese Zuchtfirma wurde die Höhe des Schadens anhand von Zahlen aus den letzten drei Jahren vor dem Unfall berechnet.

Im Touristikbereich wurden insgesamt 347 Anträge von Hotels und Restaurants eingereicht. Alle Einkommenseinbußen wegen Absagen von Reservierungen wurden für einen Zeitraum von drei Monaten nach dem Unfall berücksichtigt. Dabei wurde auf Statistiken der letzten drei Jahre Bezug genommen. Allerdings war es nicht leicht, den Verlust einzelner Betriebe zu berechnen, weil die *Surveyors* die jeweiligen Restaurants und Hotels besuchen mußten, um deren tatsächliche Lage (Größe, Qualität usw.) feststellen zu können.

(c) Sonstige Kosten

Auch die Kosten für das Stellen von Entschädigungsanträgen, darunter etwa auch Rechtsanwaltskosten, wurden von den Schiffseigentümern oder den Fonds bezahlt.

(d) Umweltschäden

Die Kosten für die Wiederherstellung der Ökosysteme im Meer und an der Küste wären im *Nahodka*-Fall gleichfalls von den Schiffseignern oder Fonds bezahlt worden. Ein entsprechender Antrag wurde allerdings nicht gestellt.

### 7. Tatsächlich ausgezahlte Entschädigungssummen im Nahodka-Fall

Zum Zeitpunkt des *Nahodka*-Unglücks hatte Rußland weder FC 71 noch FC 92 unterzeichnet. Weil allerdings Japan Mitglied der Abkommen CLC 92, FC 92 und FC 71 war, wurden die Schäden des *Nahodka*-Falles im Rahmen der FC 71 und FC 92 entschädigt.

Vor Ablauf der dreijährigen Anspruchsfrist reichten die japanische Regierung, das *Maritime Disaster Prevention Center* und Geschädigte des Unfalls im Dezember 1999 Klage gegen den Fonds vor dem Distriktgericht Tokyo ein.<sup>36</sup> Der Fonds erhob Klage gegen einen Schiffseigner, dessen Versicherung *UK P&I Club* und den russischen Schiffsverein vor dem Distriktgericht Fukui.

Beide Fälle wurden durch Vergleiche zwischen den Parteien beendet. Der Fonds des FC 92 und der Schiffseigner bzw. dessen Versicherung einigten sich darauf, daß der Fonds 52 % aller Schäden und der Schiffseigner bzw. dessen Versicherung die restlichen 48 % begleichen würden. Im ersten Fall (Japan gegen den Fonds) vereinbarte man am 30. August 2003, daß der Fonds insgesamt folgende Beträge bezahlen würde:

- an die japanische Regierung knapp 18 Mio. US-\$ (beantragt: ca. 14 Mio. US-\$)
- an das *Maritime Disaster Prevention Center* 119 Mio. US-\$ (beantragt: 147 Mio. US-\$)
- an Fischereiverbände knapp 17 Mio. US-\$ (beantragt: ca. 48 Mio. US-\$)
- an Touristikbetriebe 12,8 Mio. US-\$ (beantragt: 26,8 Mio. US-\$)
- an Gemeinden und Kommunen 53,6 Mio. US-\$ (beantragt: 67,9 Mio. US-\$)
- an Schiffseigner 7,4 Mio. US-\$ (beantragt: 10,7 Mio. US-\$)
- an andere 21,5 Mio. US-\$ (beantragt: 26,1 Mio. US-\$)

Insgesamt wurden also ca. 248 Millionen US-\$ an die Geschädigten ausgezahlt, obwohl seinerzeit der maximal zulässige Auszahlungsbetrag des Fonds pro Fall auf knapp 220 Millionen US-\$ begrenzt war. Zwar hätte man alle Ansprüche gleichmäßig um 12 % reduzieren können,<sup>37</sup> es wurde aber die gesamte Summe ausgezahlt. Aus der Sicht des Eigentümers der *Nahodka* bestand damals das Risiko, daß ein Prozeß in Japan sehr lange dauern würde. Außerdem mag der Schiffseigner gedacht haben, daß die Betroffenen möglichst schnell entschädigt werden sollten.<sup>38</sup> Deshalb haben der Schiffseigner und der Internationale Fonds einem Vergleich zugestimmt. Die Summe, die den maximalen Auszahlungsbetrag des Fonds überschritt, wurde vom Schiffseigner beglichen. Dieses Ergebnis war für die Geschädigten des *Nahodka*-Unglücks also nicht schlecht. Allerdings bleiben noch einige Probleme.

36 Die Klage muß in dem Staat eingereicht werden, in dem der Unfall passiert ist. Siehe dazu Artikel IX CLC 92.

37 Artikel 4 Abs. 5 FC 92.

38 Weil das Gerichtsverfahren durch Vergleich abgeschlossen wurde, ist es unmöglich, offizielle gerichtliche Unterlagen über die Verhandlungen der Parteien zu bekommen.

IV. PROBLEME BEI DER ENTSCHÄDIGUNG IM FALL *NAHODKA*

Zum einen dauerte es sehr lange, bis die Schadenshöhe festgestellt war und bis alle Gelder an die Geschädigten ausgezahlt waren. Der strittigste Punkt zwischen den Geschädigten und dem Fonds bzw. Verursacher war, in welchem Umfang es notwendig gewesen war, neue Strassen zu bauen, um das gesammelte Öl der *Nahodka* von den Küsten zu den Sammelstellen zu bringen. Als Grundsatz bei der Entschädigung gilt, wie schon erwähnt, daß die Maßnahmen für die Ölbeseitigung oder Reinigung vernünftig und effektiv sein müssen. Im *Nahodka*-Fall mußte Japan viermal die gleiche Transportstraße bauen, weil sie durch das schlechte Wetter immer wieder zerstört wurde. Bei der ersten Verhandlung zwischen dem Fonds und Japan erkannte der Fonds die Notwendigkeit für einen solchen Straßenbau nicht an und genehmigte keine Kompensation dieser Kosten. Schließlich erkannte der Fonds jedoch an, daß nicht alle Ölbeseitigungs- und Reinigungsarbeiten hatten im Meer durchgeführt werden können, weil die See für solche Arbeiten zu der Jahreszeit zu rauh war. Somit ließ der Fonds die Kosten des Straßenbaus bis zur dritten Errichtung der Strasse gelten. Nach Meinung des Fonds bzw. Verursachers hätte Japan nach dem dritten Versuch merken müssen, daß es wegen der schlechten Wetterlage unsinnig war, dort die Strasse noch ein weiteres Mal zu bauen. Die vierte Errichtung der Straße wurde nicht als effektive Maßnahme anerkannt.

Zum anderen sollte man Probleme, die auf internationaler Ebene bestehen, nicht außer Acht lassen. Hat ein Öltanker einen Unfall in Japan und ist dessen Registerstaat kein Mitglied des FC 92, so können die Betroffenen zwar vom Fonds entschädigt werden, weil Japan Mitglied des Fonds FC 92 und des *Supplementary Fund* ist. Man darf aber nicht vergessen, daß die geschädigte Umwelt nicht wiederhergestellt werden kann und daß trotz der internationalen Bemühungen um die Sicherheit von Öltankern noch immer viele alte Tanker Öl transportieren.