

**08.03.99**

**Empfehlungen**  
**der Ausschüsse**

Vk - R - U

zu **Punkt** der 736. Sitzung des Bundesrates am 19. März 1999

---

- a) EntschlieÙung des Bundesrates zur Verbesserung der Reederhaftung bei Seeschiffsunfällen  
- Antrag des Landes Schleswig-Holstein -

Drucksache: 50/99

und

- b) EntschlieÙung des Bundesrates zur Verbesserung der Reederhaftung bei Seeschiffsunfällen  
- Antrag der Länder Hamburg, Bremen, Niedersachsen -

Drucksache: 53/99

**Der federführende Verkehrsausschuß (Vk),  
der Rechtsausschuß (R) und  
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

empfehlen dem Bundesrat,

die EntschlieÙungsanträge (Drucksache 50/99 und Drucksache 53/99) in nachstehender Fassung anzunehmen:

1. "EntschlieÙung des Bundesrates zur Verbesserung der Reederhaftung bei Seeschiffsunfällen"

Die Bundesregierung wird gebeten,

**Ausgeliefert am 09. MRZ. 1999**

VK  
R  
U

(noch Ziff. 1)

zur Verbesserung der Schiffssicherheit und des Schutzes des maritimen Ökosystems in Nord- und Ostsee

- im Hinblick auf das von der Bundesregierung gezeichnete Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC '96), das ebenfalls gezeichnete Internationale Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (HNS '96) sowie das von der Bundesregierung gezeichnete und in Kraft getretene Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung (Bergungsübereinkommen) den Gesetzgebungsorganen schnellstmöglich Gesetzentwürfe für Ratifizierungsgesetze vorzulegen,
- im Rahmen der Staatengemeinschaft für die Ratifizierung durch weitere Staaten zu werben, um das Inkrafttreten der Abkommen zu ermöglichen,
- sich auf internationaler Ebene, insbesondere bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), für die zügige Erarbeitung und Zeichnung eines Haftungsübereinkommens für austretendes Bunkeröl einzusetzen,
- im Rahmen von Vertragsverhandlungen die internationalen Regelungen zur Reederhaftung dahingehend zu verbessern, daß Seeschiffe den Nachweis einer [bestehenden] Haftpflichtversicherung zu führen haben, eine direkte Inanspruchnahme des Versicherers ermöglicht wird und eine weitere Erhöhung der Versicherungssummen entsprechend den tatsächlichen Risiken in der Seeschifffahrt geprüft und gegebenenfalls vorgenommen wird.

nur R  
2. []

Begründung:

Die Havarie des Frachters MS "Pallas" im Norddeutschen Wattenmeer und die Abwicklung der dabei auftretenden Umweltschäden verdeutlicht, daß die zivilrechtliche Schadenshaftung der Reeder deutlich hinter den Anforderungen an die benötigten Finanzmittel für die Schadensbeseitigung zurückbleibt.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Bergungsarbeiten ist von Kosten in Höhe von mindestens 14 Mio. DM für die Beseitigung eingetretener und die Abwendung weiterer Schäden (Aufnehmen des Öls vom Wasser, Anmietung der Hubinsel und verschiedener Hilfsschiffe, Entsorgung des Öls und der verölten Ladungsreste des Schiffes) und 3 Mio. DM für Schleppkosten und geschätzte Kosten für die abschließende Behandlung und teilweise Beseitigung des Wracks auszugehen. Dem steht eine Haftung des Reeders in Höhe von 3,3 Mio. DM gegenüber. Dies macht deutlich, daß die gegenwärtige Haftungsregelung das Schadensrisiko von Seeschiffshavarien in empfindlichen Seegebieten weitgehend auf die öffentliche Hand verlagert.

(noch Ziff. 1)

Das gegenwärtige Haftungsrecht für Reeder könnte bereits durch Ratifizierung abgeschlossener internationaler Abkommen wesentlich verbessert werden.

Die Diplomatische Konferenz der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat im Mai 1996 ein Protokoll zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC '96) angenommen und darin die bisherigen Haftungshöchstbeträge auf durchschnittlich das 2,4-fache erhöht. Im Falle der "Pallas" hätte das eine Erhöhung der Haftungssumme von 3,3 Mio. DM nach altem Recht auf rund 8 Mio. DM nach neuem Recht bedeutet.

Gleichzeitig hat die IMO-Konferenz das Internationale Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (HNS' 96) angenommen. Danach trifft den Reeder für Gefahrgutschäden beim Seetransport eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung, die schiffsgrößenabhängig summenmäßig beschränkt ist. Die Bundesrepublik Deutschland hat sowohl dieses Übereinkommen als auch das Protokoll gezeichnet, bisher jedoch nicht ratifiziert.

Das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung ist bereits in Kraft getreten, die Bundesregierung hat das Übereinkommen zwar gezeichnet, Deutschland hat es aber noch nicht ratifiziert.

Die Bundesregierung sollte durch schnellstmögliche Ratifizierung international eine Vorreiterrolle übernehmen und anschließend international für die zügige Ratifizierung durch andere Unterzeichnerstaaten werben.

Auf den Konferenzen der IMO und der Internationalen Nordseeschutzkonferenz wurden bereits Gespräche über die Einführung eines Haftungsübereinkommens für austretendes Bunkeröl geführt. Im Falle des Pallas-Unglückes hätte ein derartiges Haftungsübereinkommen die Haftungssituation deutlich verbessert.

Darüber hinaus sind in den internationalen Vertragsverhandlungen die Regelungen zur Reederhaftung dahingehend fortzuentwickeln, daß Reeder für Umweltschäden und Maßnahmen der Katastrophenbekämpfung entsprechend dem Verursacherprinzip aufzukommen haben. Jedes Seeschiff sollte nachweisen müssen, daß es ausreichend haftpflichtversichert ist. Eine direkte Inanspruchnahme des Versicherers sollte ermöglicht werden. Auch nach dem Inkrafttreten des Protokolls von 1996 wäre der Schadensfall der MS "Pallas" von den Haftungshöchstsummen nicht gedeckt gewesen. Es ist daher zu prüfen, ob im Lichte besonderer Schadensrisiken, z.B. in empfindlichen Seegebieten, die vereinbarten Haftungshöchstsummen weiter zu erhöhen sind."