

27.01.99

**Antrag
des Landes
Schleswig-Holstein**

**Entschleßung des Bundesrates zur Verbesserung der Reeder-
haftung bei Seeschiffsunfällen**

Ministerium für Umwelt,
Natur und Forsten
des Landes Schleswig-Holstein

Kiel, den 26. Januar 1999

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Hans Eichel

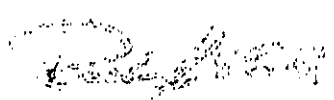
Sehr geehrter Herr Präsident,

die schleswig-holsteinische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat die
als Anlage mit Begründung beigelegte

Entschleßung des Bundesrates zur Verbesserung der
Reederhaftung bei Seeschiffsunfällen

zuzuleiten. Im Namen der schleswig-holsteinischen Landesregierung bitte ich, die
Vorlage gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates auf die
Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 5. Februar 1999 zu setzen und
eine sofortige Sachentscheidung herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen


Rainer Steenblock

Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Reederhaftung bei Seeschiffsunfällen

Die Bundesregierung wird gebeten,

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

1. 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,
2. im Rahmen der Staatengemeinschaft für die Ratifizierung durch weitere Staaten zu werben, um das Inkrafttreten der Abkommen zu ermöglichen,
3. sich auf internationaler Ebene, insbesondere bei der internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), für die zügige Erarbeitung und Zeichnung eines Haftungsübereinkommens für austretendes Bunkeröl einzusetzen,
4. im Rahmen von Vertragsverhandlungen die internationalen Regelungen zur Reederhaftung dahingehend zu verbessern, daß eine allgemeine Haftpflichtversicherung für alle Schiffstypen eingeführt wird, eine direkte Inanspruchnahme des Versicherers ermöglicht wird und die Erhöhung der Versicherungssummen entsprechend den tatsächlichen Risiken in der Seeschifffahrt erfolgt.

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 (Aufnahmen 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.

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

Eine 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 letzte Bundesregierung hat die Ratifizierung der aufgeführten Übereinkommen in unverantwortlicher Weise unterlassen. Die jetzige Bundesregierung sollte durch schnellstmögliche Ratifizierung international eine Vorreiterrolle übernehmen und anschließend international für die zügige Ratifizierung durch andere Unterzeichnerstaaten werben.

Auf Druck Großbritanniens wurden auf den Konferenzen der IMO und der Internationalen Nordseeschutzkonferenz 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. Erforderlich ist eine Versicherungslösung, die ähnlich den Vorschriften im Kraftfahrzeugverkehr eine allgemeine Pflichtversicherung für alle Schiffstypen vorsieht. 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 Schadenserisiken, z.B. in empfindlichen Seegebieten die vereinbarten Haftungshöchstsummen weiter zu erhöhen sind.

19.03.99

Beschluß des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Reederhaftung bei
Seeschiffsunfällen

Der Bundesrat hat in seiner 736. Sitzung am 19. März 1999 die aus der Anlage ersichtliche
Entschließung gefaßt.

Anlage

Entschlie ßung

des

Bundesrates

zur Verbesserung der Reederhaftung bei Seeschiffsunfällen

Die Bundesregierung wird gebeten,

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 Seeschifffahrts-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 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.

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.

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.