

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz – ÖISG)

A. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf bezweckt die Umsetzung der Bestimmungen des durch Protokoll vom 25. Mai 1984 geänderten Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden sowie des ebenfalls durch Protokoll vom 25. Mai 1984 geänderten Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden in deutsches Recht, soweit die Übereinkommensregelungen nicht unmittelbar anwendbar sind. Darüber hinaus sollen die Bestimmungen des Haftungsübereinkommens von 1969 in der durch das Protokoll von 1984 geänderten Fassung in gewissem Umfang auch für Schiffe aus Nichtvertragsstaaten für anwendbar erklärt werden. Schließlich bezweckt der Gesetzentwurf eine haftungsrechtliche Gleichstellung der nicht an Bord tätigen Lotsen mit den an Bord tätigen Lotsen.

B. Lösung

Änderung und Neufassung des Ölhaftungsgesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. 1975 II S. 301) sowie Änderung des Handelsgesetzbuchs.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (321) — 235 43 — Öl 2/87

Bonn, den 6. November 1987

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz — ÖISG) mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 580. Sitzung am 25. September 1987 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Bundesregierung stimmt der Stellungnahme des Bundesrates zu.

Kohl

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes über die Haftung und Entschädigung für
Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe
(Ölschadengesetz — ÖISG)**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

ERSTER TEIL**Haftung und Entschädigung für
Ölverschmutzungsschäden****§ 1****Anwendbarkeit von internationalen
Übereinkommen**

(1) Die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden richten sich nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 (BGBl. ... II S. ...) und dem Fondsübereinkommen von 1984 (BGBl. ... II S. ...).

(2) Die Bestimmungen des Haftungsübereinkommens von 1984 sind, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, auch in Bezug auf Seeschiffe anzuwenden, die nicht im Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen sind oder die nicht die Flagge eines Vertragsstaats führen dürfen.

§ 2**Versicherungspflicht des Eigentümers und Nachweis
der Versicherungspflicht**

(1) Der Eigentümer eines nicht im Schiffsregister eines Vertragsstaats des Haftungsübereinkommens von 1984 eingetragenen Seeschiffs, das mehr als zweitausend Tonnen Öl als Bulkladung befördert, hat eine Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1984 entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die Zeit aufrechtzuerhalten, in der sich das Schiff im Geltungsbereich dieses Gesetzes befindet.

(2) Das Bestehen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1984 oder nach Absatz 1 wird durch eine behördliche Bescheinigung nachgewiesen.

(3) Dem Eigentümer eines Seeschiffs, das im Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen ist, wird die Bescheinigung ausgestellt, wenn er nachweist, daß eine den Vorschriften des Haftungsübereinkommens von 1984 entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht, sofern nicht begründeter Anlaß für die Annahme gegeben ist, daß der Sicherheitsgeber nicht in der Lage sein wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen. Satz 1 gilt entsprechend für den Eigentümer eines Seeschiffes, das im Schiffsregister eines Staates, der nicht Ver-

tragsstaat des Haftungsübereinkommens von 1984 ist, eingetragen ist, wenn dem Eigentümer nicht bereits eine Bescheinigung ausgestellt worden ist, die nach Artikel VII Abs. 7 des Haftungsübereinkommens von 1984 anzuerkennen ist.

(4) Der Bundesminister für Verkehr erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung nähere Bestimmungen über

1. die Voraussetzungen für die Ausstellung, Gültigkeit und Einziehung der Bescheinigung,
2. die Zuständigkeiten und das Verfahren bei der Ausstellung und Einziehung der Bescheinigung,
3. die gebührenpflichtigen Tatbestände für Amtshandlungen auf Grund dieses Gesetzes oder einer Rechtsverordnung nach diesem Absatz, die Gebührensätze sowie die Auslagenerstattung. Die Gebühr darf im Einzelfall fünfzig Deutsche Mark nicht überschreiten und viertausend Deutsche Mark nicht überschreiten.

§ 3**Pflicht zur Mitführung der
Versicherungsbescheinigung**

(1) Der Eigentümer eines Seeschiffs ist verpflichtet, auf Fahrten, bei denen er nach Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1984 oder nach § 2 Abs. 1 eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten hat, die in § 2 Abs. 2 genannte Bescheinigung an Bord zu geben. Der Kapitän des Seeschiffes ist verpflichtet, auf diesen Fahrten die Bescheinigung an Bord mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzuweisen. Dies gilt auch für die Bescheinigung nach Artikel VII Abs. 12 des Haftungsübereinkommens von 1984.

(2) Kommt der Eigentümer oder der Kapitän der Verpflichtung nach Absatz 1 nicht nach, so kann die Beförderung von mehr als zweitausend Tonnen Öl als Bulkladung oder der Umschlag von Öl untersagt werden.

(3) Die zuständige Behörde kann Kontrollen an Bord des Schiffes durchführen, um die Einhaltung der Pflichten nach den Absätzen 1 und 2 zu überwachen.

(4) Wird auf einem im Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragenen Seeschiff Öl befördert, ohne daß eine nach Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1984 vorgeschriebene Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit be-

steht, so ist das Schiffssicherheitszeugnis einzubeziehen.

§ 4

Behördliche Zuständigkeiten

(1) § 2 Abs. 3 und § 3 werden durch die Bundesverwaltung ausgeführt.

(2) Zuständig für die Maßnahmen nach § 3 Abs. 1 bis 3 sind die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Schifffahrtspolizeibehörden.

(3) Zuständig für die Einziehung des Schiffssicherheitszeugnisses nach § 3 Abs. 4 ist die See-Berufsgenossenschaft. § 6 des Seeaufgabengesetzes vom 24. Mai 1965 in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Januar 1987 (BGBl. I S. 541) ist entsprechend anzuwenden.

§ 5

Mitteilung der erhaltenen Ölmengen

(1) Der Bundesminister für Wirtschaft teilt dem Direktor des Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden (Fonds) die in Artikel 15 Abs. 2 des Fondsübereinkommens von 1984 vorgesehenen Angaben hinsichtlich des im Geltungsbereich dieses Gesetzes erhaltenen beitragspflichtigen Öls mit.

(2) Personen, die wegen des Erhalts von Öl im Geltungsbereich dieses Gesetzes zur Zahlung von Beiträgen an den Fonds verpflichtet sind, haben dem Bundesminister für Wirtschaft die für dessen Mitteilung an den Direktor des Fonds nach Absatz 1 erforderlichen Angaben über ihren Erhalt von Öl zu machen und deren Richtigkeit auf Verlangen des Bundesministers für Wirtschaft zu beweisen.

(3) Macht eine nach Absatz 2 mitteilungspflichtige Person über den Erhalt beitragspflichtigen Öls nicht oder nicht rechtzeitig die vorgeschriebenen Angaben oder erbringt sie nicht die verlangten Beweise, so kann der Bundesminister für Wirtschaft nach Ablauf einer angemessenen Nachfrist seiner Mitteilung an den Direktor des Fonds eine im Wege der Schätzung ermittelte Menge beitragspflichtigen Öls zugrunde legen.

(4) Außer für die in Absatz 1 vorgesehene Mitteilung dürfen die nach Absatz 2 gemachten Angaben Dritten weder vom Bundesminister für Wirtschaft noch von nachgeordneten Behörden zugänglich gemacht werden.

(5) „Assoziierte Personen“ im Sinne von Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe b des Fondsübereinkommens von 1984 sind rechtlich selbständige Unternehmen, die im Verhältnis zueinander in Mehrheitsbesitz stehende Unternehmen und mit Mehrheit beteiligte Unternehmen sind. Ob im Sinne des Satzes 1 Unternehmen im Verhältnis zueinander in Mehrheitsbesitz stehende Unternehmen und mit Mehrheit beteiligte Unterneh-

men sind, bestimmt sich nach dem sinngemäß anzuwendenden § 16 des Aktiengesetzes.

(6) Der Bundesminister für Wirtschaft kann die ihm nach den Absätzen 1 bis 3 zugewiesenen Aufgaben auf eine nachgeordnete Behörde übertragen.

(7) Der Bundesminister für Wirtschaft erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz durch Rechtsverordnung nähere Bestimmungen über die in Absatz 2 vorgesehenen Angaben, ihre Form und die zu wahrenden Fristen.

§ 6

Gerichtliche Zuständigkeiten

(1) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche

1. auf Entschädigung nach Artikel 4 des Fondsübereinkommens von 1984 und
2. auf die dem Fonds nach dem Fondsübereinkommen von 1984 zustehenden Beiträge

ist der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben, soweit sich nicht aus Artikel 7 Abs. 3 Satz 1 des Fondsübereinkommens von 1984 etwas anderes ergibt.

(2) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche

1. auf Schadenersatz oder Ersatz von Aufwendungen wegen Verschmutzungsschäden nach Artikel III, IV und VII Abs. 8 des Haftungsübereinkommens von 1984 oder nach § 1 Abs. 2 und
2. auf Entschädigung nach Artikel 4 des Fondsübereinkommens von 1984

ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis oder der Verschmutzungsschaden eingetreten ist oder Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel I Nr. 7 des Haftungsübereinkommens von 1984 ergriffen oder angeordnet worden sind.

§ 7

Strafvorschrift

(1) Wer als Eigentümer oder Kapitän mit einem Seeschiff, für das die in Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1984 oder in § 2 Abs. 1 vorgeschriebene Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nicht besteht, mehr als zweitausend Tonnen Öl als Bulkladung befördert oder befördern läßt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.

§ 8

Bußgeldvorschrift

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Rechtsverordnung nach § 2 Abs. 4 Nr. 1 oder 2 zuwiderhandelt, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
2. entgegen § 3 Abs. 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 3, nicht eine dort genannte Bescheinigung an Bord gibt,
3. entgegen § 3 Abs. 1 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 3, nicht eine dort genannte Bescheinigung an Bord mitführt oder auf Verlangen vorweist,
4. entgegen § 5 Abs. 2 erforderliche Angaben nicht, nicht richtig oder nicht vollständig macht.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 bis 4 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

ZWEITER TEIL

Änderung des Handelsgesetzbuchs und der Seerechtlichen Verteilungsordnung

§ 9

Änderung des Handelsgesetzbuchs

Das Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Börsenzulassungs-Gesetz vom 16. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2478), wird wie folgt geändert:

1. § 486 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Haftung auf Grund des Haftungsübereinkommens von 1984 (BGBl. ... II S. ...) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.“

- b) In den Absätzen 3 und 5 wird jeweils das Wort „Ölhaftungsübereinkommens“ durch „Haftungsübereinkommens von 1984“ ersetzt.

2. Dem § 487 c wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung der Vorschriften des § 486 Abs. 1, 3 und 4 sowie der §§ 487 bis 487 b, 487 e mit der Maßgabe beschränken, daß für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.“

3. § 487 d Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn

- a) der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder
- b) die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1984 (§ 486 Abs. 2) ausschließende Handlung oder Unterlassung

eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen sind. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausschließende Handlung oder Unterlassung oder die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1984 ausschließende Handlung oder Unterlassung des Korrespondentreeders zurückzuführen sind.“

4. In § 487 e Abs. 1 wird das Wort „Ölhaftungsübereinkommens“ durch „Haftungsübereinkommens von 1984“ ersetzt.

§ 10

Änderung der Seerechtlichen Verteilungsordnung

Die Seerechtliche Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 werden die Worte „des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 301; Ölhaftungsübereinkommen)“ durch die Worte „des Haftungsübereinkommens von 1984 (BGBl. ... II S. ...)“ ersetzt.

2. § 1 Abs. 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Vor Nummer 4 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. ein nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätiger Lotse, sofern er seine Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche nach § 487 c Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs beschränken kann und wegen eines solchen Anspruchs ein gerichtliches Verfahren im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingeleitet wird;“.

- b) Nummer 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. der Eigentümer eines Schiffes im Sinne des Artikels I Nr. 3 des Haftungsübereinkommens von 1984, sofern er seine Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstan-

denen Ansprüche nach § 486 Abs. 2, § 487 d des Handelsgesetzbuchs beschränken kann.“

3. In § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 wird nach der Angabe „§ 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3“ ein Komma und danach die Angabe „3a“ eingefügt.
4. In § 1 Abs. 3 Satz 2, § 10 Abs. 1 Satz 2 und § 35 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „Ölhaftungsübereinkommens“ jeweils durch „Haftungsübereinkommens von 1984“ ersetzt; in § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 und in der Überschrift zu § 35 wird das Wort „Ölhaftungsübereinkommen“ jeweils durch „Haftungsübereinkommen von 1984“ ersetzt.

DRITTER TEIL

Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 11

Aufhebung von Bestimmungen des Ölhaftungsgesetzes

Die Artikel 2 bis 13 des Gesetzes zu den Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden vom 18. März 1975 (BGBl. 1975 II S. 301; Ölhaftungsgesetz), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Juli 1986 (BGBl. 1986 II S. 786), werden aufgehoben.

§ 12

Übergangsbestimmung

(1) In der Zeit, in der sowohl das Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen von 1969) und das Internationale Übereinkommen von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (Fondsübereinkommen von 1971) als auch das Haftungsübereinkommen von 1984 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft sind, gelten das Ölhaftungsgesetz und dieses Gesetz nach Maßgabe der Sätze 2 und 3 nebeneinander. Das Ölhaftungsgesetz ist nach Maßgabe des Artikels XII bis des Haftungsübereinkommens von 1984 anzuwenden, soweit sich die Haftung und Entschädigung nach

dem Haftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971 bestimmt. Die Bestimmungen dieses Gesetzes mit Ausnahme von § 11 sind anzuwenden, soweit sich die Haftung nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 bestimmt.

(2) In der Zeit, in der sowohl das Haftungsübereinkommen von 1969 und das Fondsübereinkommen von 1971 als auch das Haftungsübereinkommen von 1984 und das Fondsübereinkommen von 1984 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft sind, gelten das Ölhaftungsgesetz und dieses Gesetz nach Maßgabe der Sätze 2 und 3 nebeneinander. Das Ölhaftungsgesetz ist nach Maßgabe des Artikels 36 bis des Fondsübereinkommens von 1984 anzuwenden, soweit sich die Haftung und Entschädigung nach dem Haftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971 bestimmt. Die Bestimmungen dieses Gesetzes mit Ausnahme von § 11 sind anzuwenden, soweit sich die Haftung und Entschädigung nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 und dem Fondsübereinkommen von 1984 bestimmen.

§ 13

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 14

Inkrafttreten

(1) Die §§ 1 bis 4, 6 Abs. 2, §§ 7, 8 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, Abs. 2, § 9 Nr. 1, 3 und 4, § 10 Nr. 1, 2 Buchstabe b, Nr. 4 und § 12 Abs. 1 treten an dem Tage in Kraft, an dem das Haftungsübereinkommen von 1984 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. Die §§ 5, 6 Abs. 1, § 8 Abs. 1 Nr. 4 und § 12 Abs. 2 treten an dem Tage in Kraft, an dem das Fondsübereinkommen von 1984 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. § 11 tritt an dem Tag in Kraft, an dem das Haftungsübereinkommen von 1969 für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft tritt. Im übrigen tritt das Gesetz am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Die Tage, an denen die in Absatz 1 Satz 1 bis 3 genannten Vorschriften dieses Gesetzes in Kraft treten, sind im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

Das Ölschadengesetz soll der innerstaatlichen Ausführung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden in deren durch die Protokolle von 1984 fortgeschriebenen Fassungen dienen (Haftungsübereinkommen von 1984 und Fondsübereinkommen von 1984). Die Übereinkommen von 1984 werden gemäß Artikel 2 des im Entwurf gleichzeitig vorgelegten Gesetzes zu den Protokollen in der Neufassung bekanntgemacht werden. Zur Erläuterung dieser Vorschriften wird auf die Denkschrift zu den Übereinkommen von 1969 und 1971 (Drucksache 7/2299, S. 58) sowie auf die dem Entwurf eines Vertragsgesetzes beigefügte Denkschrift zu den Protokollen verwiesen.

Das Ölschadengesetz soll sich auf die zur Ausführung der Übereinkommen erforderlichen Bestimmungen sowie auf einige mit den Übereinkommen in engem Sachzusammenhang stehende Vorschriften beschränken. Darüber hinaus enthält der Entwurf in § 9 Nr. 2 und § 10 Nr. 2 vier Vorschriften zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und der Seerechtlichen Verteilungsordnung, die in keinem sachlichen Zusammenhang mit den Übereinkommen von 1984 stehen, deren Aufnahme in dieses Gesetz sich aber wegen der ohnehin erforderlichen Änderungen des Handelsgesetzbuchs und der Seerechtlichen Verteilungsordnung empfiehlt.

Der Entwurf inkorporiert, soweit erforderlich und zweckmäßig, die Ausführungsvorschriften des Ölhaftungsgesetzes von 1975 zu dem Haftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971. Die Bestimmungen des Ölhaftungsgesetzes von 1975 haben sich insgesamt bewährt.

Wegen des normativen Charakters der wesentlichen Vorschriften der Übereinkommen von 1984 können die innerstaatlichen Ausführungsbestimmungen verhältnismäßig einfach gehalten werden.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

Erster Teil

Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden

Zu § 1

Absatz 1 hat lediglich deklaratorischen Charakter. Er verweist auf die normativen Bestimmungen des Haftungsübereinkommens von 1984 und des Fondsüber-

einkommens von 1984, die durch das Vertragsgesetz und Artikel 1 des Ölhaftungsgesetzes innerstaatliches deutsches Recht geworden sind. Da dies auch für den örtlichen und sachlichen Anwendungsbereich der Übereinkommen gilt, enthält also § 1 Abs. 1 ÖISG keine eigenständige sachliche Regelung. Die Aufnahme einer solchen deklaratorischen Bestimmung in das Gesetz erscheint jedoch geboten, um den vollständigen Regelungsbereich des ÖISG deutlich werden zu lassen.

Absatz 2 entspricht Artikel 2 Abs. 1 des Ölhaftungsgesetzes. Die Bestimmung erstreckt die Anwendung des Haftungsübereinkommens von 1984 auf Seeschiffe, welche die Flagge von Nichtvertragsstaaten führen. Es erscheint sachgerecht, auch auf die Eigentümer solcher Schiffe die strengen Regeln des Haftungsübereinkommens von 1984 anzuwenden, sofern sich deren Haftung nach deutschem Recht bestimmt. Es entspricht dem Zweck des Übereinkommens, den Haftungsregeln einen möglichst weiten räumlichen Anwendungsbereich zu geben und damit den Schutz gegen Ölverschmutzung so weit auszudehnen, wie dies den Vertragsstaaten möglich ist. Zugleich wird durch diese Regelung ein ungerechtfertigter Wettbewerbsvorteil der Schiffe aus Nichtvertragsstaaten gegenüber denen aus Vertragsstaaten vermieden. Die Erstreckung der Übereinkommensregelungen auf Schiffe aus Nichtvertragsstaaten, soweit das Recht eines Vertragsstaats anwendbar ist, mag sich bereits aus dem Haftungsübereinkommen von 1984 selbst ergeben. Eine Klarstellung, die jeden Zweifel ausräumt, erscheint jedoch zweckmäßig.

Zu § 2

Absatz 1 entspricht Artikel 3 Abs. 1 des Ölhaftungsgesetzes. Die Vorschrift bestimmt, daß für Seeschiffe aus Nichtvertragsstaaten die gleiche Verpflichtung zur Versicherung des Haftungsrisikos nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 wie für Schiffe aus Vertragsstaaten besteht. Die Vorschrift trägt damit der Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland aus Artikel VII Abs. 11 des Haftungsübereinkommens von 1984 Rechnung, geht allerdings insoweit noch darüber hinaus, als es die Versicherungspflicht nicht nur für Schiffe festlegt, die einen Hafen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder einen Umschlagplatz im Küstenmeer anlaufen oder verlassen, sondern für alle Schiffe, die sich im Geltungsbereich dieses Gesetzes befinden. Es werden damit auch Schiffe im Transit, etwa durch den Nord-Ostsee-Kanal, erfaßt. Es besteht ein Bedürfnis zu gewährleisten, daß auch diese Schiffe ihre Haftung gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes versichern.

In Übereinstimmung mit dem Ölhaftungsgesetz sieht der Entwurf davon ab, im Falle des Anlaufens von Häfen der Bundesrepublik Deutschland durch See-

schiffe aus Nichtvertragsstaaten eine Versicherung auch für einen Zeitraum zu verlangen, der den Aufenthalt des Schiffes außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer einschließt, obgleich auch während dieser Zeit eine Gefährdung der Küste der Bundesrepublik Deutschland nicht auszuschließen ist und eine Haftung gemäß Artikel II Buchstabe b des Haftungsübereinkommens von 1984 in Betracht kommen kann. Eine solche weitergehende Versicherungspflicht könnte jedoch von den deutschen Behörden praktisch nicht erzwungen werden.

Absätze 2 bis 4 entsprechen Artikel 4 Abs. 1 bis 3 des Ölhaftungsgesetzes. Die Bestimmungen regeln die mit dem Nachweis der nach Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1984 und nach § 2 Abs. 1 dieses Gesetzes vorgeschriebenen Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit verbundenen Fragen.

Absatz 2 bestimmt, daß das Bestehen der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit stets durch eine behördliche Bescheinigung nachgewiesen werden muß. Diese Verpflichtung gilt gleichermaßen für Schiffe aus Vertragsstaaten (einschließlich der Schiffe unter deutscher Flagge) wie für Schiffe aus Nichtvertragsstaaten. Für Schiffe aus Vertragsstaaten des Haftungsübereinkommens von 1984 könnte ein solcher Rechtssatz zwar bereits aus dessen Artikel VII Abs. 2 entnommen werden. Doch erscheint es einmal zweckmäßig, die umfassende Geltung dieses Grundsatzes durch eine einheitliche Vorschrift für alle Schiffe zum Ausdruck zu bringen; zum anderen wird damit klargestellt, daß die Vorlage der im Übereinkommen vorgeschriebenen Bescheinigung bei allen Schiffen die einzige zugelassene Form des Nachweises der Versicherung ist. Zwar wäre es nach dem Übereinkommen zulässig, den Eigentümern von Seeschiffen aus Nichtvertragsstaaten den Nachweis des Bestehens der Versicherung durch Vorlage anderer Unterlagen zu gestatten. Obgleich dies für Schiffe, die selten deutsche Gewässer befahren, naheliegen könnte, wäre ein solches Verfahren nicht praktikabel. Beim Einlaufen eines Tankers in einen Hafen muß schnell und rein formal geprüft werden können, ob eine Versicherung besteht. Eine Prüfung der meist ausländischen Versicherungsunterlagen selbst würde oft zu Verzögerungen führen, die weder im Interesse des Schiffseigentümers noch der Allgemeinheit liegen; auch die mit der Kontrolle betrauten Beamten wären damit überfordert. Das in Absatz 2 vorgeschriebene Verfahren hat sich bei der Durchführung des Haftungsübereinkommens von 1969 bewährt.

Absatz 3 legt die wesentlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Bescheinigung fest, deren Verfahren im einzelnen durch Rechtsverordnung nach Absatz 4 geregelt werden soll. Dabei wird zunächst zum Ausdruck gebracht, daß Bescheinigungen von Behörden der Bundesrepublik Deutschland nur für Schiffe, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind, und für Schiffe, die in einem Nichtvertragsstaat registriert sind, ausgestellt werden dürfen; Bescheinigungen für in anderen Vertragsstaaten des Übereinkommens registrierte Schiffe können nur im jeweiligen Registerstaat ausgestellt werden. Soweit von Vertragsstaaten Bescheinigungen für Schiffe aus Nicht-

vertragsstaaten ausgestellt werden, sind diese nach Artikel VII Abs. 7 des Haftungsübereinkommens von 1984 von den anderen Vertragsstaaten anzuerkennen.

Sachlich ist die Erteilung der Bescheinigung von dem Nachweis abhängig, daß eine den Vorschriften des Haftungsübereinkommens von 1984 entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht. Die Bescheinigung wird jedoch nicht erteilt, wenn begründeter Anlaß für die Annahme besteht, daß der Sicherheitsgeber nicht in der Lage sein wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen.

Es ist erwogen worden, bestimmte Voraussetzungen für die Anerkennung ausländischer Versicherungen im Gesetz festzulegen. Dies ist jedoch nicht möglich, weil die Leistungsfähigkeit einer Versicherung nicht in allen Staaten durch eine staatliche Aufsicht gewährleistet ist und weil international einheitliche Grundsätze für deren Beurteilung fehlen. Die bei der Anwendung des Haftungsübereinkommens von 1969 gewonnenen Erfahrungen lassen ein flexibles Verhalten mit der Möglichkeit internationaler Abstimmung im Einzelfall als die sachgerechte Lösung erscheinen.

Absatz 4 ermächtigt den Bundesminister für Verkehr als die für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zuständige Aufsichtsbehörde, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen als der für das Versicherungswesen zuständigen obersten Bundesbehörde Rechtsverordnungen zu erlassen, in denen die Voraussetzungen für die Ausstellung, Gültigkeit und Einziehung der Bescheinigung, die Zuständigkeiten und das Verfahren bei der Ausstellung der Bescheinigung und deren Einziehung näher geregelt werden. Die Regelung ist an spezielle Vorschriften des Haftungsübereinkommens von 1984 gebunden; dies sind für die Beurteilung der Versicherung namentlich Artikel VII Abs. 5 und für die Form der Bescheinigung Artikel VII Abs. 2 bis 4. Die Verordnung wird ebenfalls die Gebühren für die Ausstellung der Bescheinigung festsetzen. Die Regelung dieser Fragen im Gesetz selbst würde dieses zu sehr mit technischen Einzelfragen belasten und hätte den Nachteil, daß die Verfahrensvorschriften nicht rasch genug den praktischen Bedürfnissen angepaßt werden könnten, die sich insbesondere aus dem notwendigen internationalen Zusammenspiel ergeben können. Eine entsprechende Verordnung auf Grund des Ölhaftungsgesetzes ist am 10. Juni 1975 erlassen worden (BGBl. I S. 1337).

Zu § 3

§ 3 entspricht inhaltlich dem Artikel 5 des Ölhaftungsgesetzes. Die Vorschrift behandelt die Kontrolle der nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 und nach diesem Gesetz aufrechtzuerhaltenden Versicherung und die behördlichen Maßnahmen, die zur Verhütung von Gefahren aus der Beförderung und dem Umschlag nicht versicherter Ölladungen getroffen werden können.

Absatz 1 enthält die Verpflichtung des Eigentümers, die Bescheinigung über das Bestehen der Versicherung an Bord zu geben, sowie die Verpflichtung des Kapitäns, die Bescheinigung auf Verlangen vorzuweisen. Die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung ergibt sich für Schiffe aus Vertragsstaaten bereits aus Artikel VII Abs. 4 des Haftungsübereinkommens von 1984, wird jedoch hier – ebenso wie die Notwendigkeit des Nachweises durch die Bescheinigung in § 2 Abs. 2 – nochmals wiederholt. Nach dem Vorbild anderer verwaltungsrechtlicher Vorschriften erscheint es notwendig, diese Verpflichtung durch die Nebenpflicht, die Bescheinigung auf Verlangen vorzuweisen, zu ergänzen.

Schiffe, die im Eigentum von Vertragsstaaten stehen, brauchen nach Artikel VII Abs. 12 des Haftungsübereinkommens von 1984 ihre Haftung nicht durch eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit zu decken. Macht der Eigentümer von dieser Möglichkeit Gebrauch, muß jedoch eine Bescheinigung an Bord gegeben werden, aus der hervorgeht, daß das Schiff dem Staat gehört und daß die Haftung für dieses Schiff innerhalb der Grenzen des Artikels V Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1984 gedeckt ist. Auf die Verpflichtung, auch diese Bescheinigung an Bord zu geben und mitzuführen, wird in Absatz 1 zur Klarstellung noch einmal hingewiesen.

Nach Absatz 2 hat die Schifffahrtspolizeibehörde die Möglichkeit, die Beförderung von Öl als Bulkladung und den Umschlag von Öl zu untersagen, wenn der Eigentümer oder der Kapitän eines Schiffes der Verpflichtung nach Absatz 1, die Bescheinigung als Nachweis über das Bestehen der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit an Bord zu geben und auf Verlangen vorzuweisen, nicht nachkommt. Die Möglichkeit einer solchen Sanktion ist erforderlich, um die Verpflichtung des Eigentümers zur Aufrechterhaltung der Sicherheit Nachdruck zu verleihen.

Die Überprüfung der Bescheinigung wird auch Kontrollen an Bord des Schiffes notwendig machen. Absatz 3 räumt der zuständigen Behörde hierzu ausdrücklich die Befugnis ein. Als Eingriff oder Beschränkung im Sinne des Artikels 13 Abs. 3 des Grundgesetzes ist diese Befugnis jedoch nicht zu verstehen.

Absatz 4 trägt der Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland aus Artikel VII Abs. 10 des Haftungsübereinkommens von 1984 Rechnung, wonach sicher gestellt werden muß, daß ein Schiff, welches die Bundesflagge führt und den Bestimmungen des Artikels VII des Haftungsübereinkommens von 1984 unterworfen ist, ohne ausreichende Versicherung kein Öl befördern darf. Dies soll durch die Möglichkeit der Einziehung des Schiffssicherheitszeugnisses geschehen. Dabei stellt der Gesetzentwurf – wie auch im übrigen – auf die Registrierung des Schiffes und nicht auf dessen Flagge ab. Dies dürfte mit dem Übereinkommen zu vereinbaren sein, da auch dieses für die Ausstellung einer Bescheinigung über das Bestehen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach Artikel VII Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1984 nicht an die Flaggenführung, sondern an die Registrierung des Schiffes anknüpft.

Zu § 4

Diese Vorschrift entspricht Artikel 6 des Ölhaftungsgesetzes. Absatz 1 weist die nach § 2 Abs. 3 und § 3 notwendigen Verwaltungsaufgaben gemäß Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes dem Bund zu.

Die Aufgaben sollen von den der Sache am nächsten stehenden Behörden wahrgenommen werden; dies sind für die schifffahrtspolizeilichen Aufgaben nach § 3 Abs. 1 bis 3 die Wasser- und Schifffahrtsbehörden des Bundes als Schifffahrtspolizeibehörden (Absatz 2). Die zuständige Behörde für die Aufgabe der Ausstellung der Bescheinigung wird nach § 2 Abs. 4 Nr. 2 durch Rechtsverordnung bestimmt.

Absatz 3 überträgt der See-Berufsgenossenschaft die Aufgabe, das Schiffssicherheitszeugnis nach § 3 Abs. 4 einzuziehen. Diese Regelung ist sachgerecht, weil die See-Berufsgenossenschaft nach § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 auch für die Erteilung des Schiffssicherheitszeugnisses zuständig ist und diese Aufgabe mit der Einziehung des Schiffssicherheitszeugnisses gemäß § 3 Abs. 4 in einem engen sachlichen Zusammenhang steht. Da die See-Berufsgenossenschaft auch insoweit dem Bund obliegende Schiffssicherheitsaufgaben wahrnimmt, trägt der Bund ebenso wie in anderen Fällen dieser Art die Kosten; sie untersteht der Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr.

Zu § 5

Die Vorschrift enthält die zur Ausführung des Fondsübereinkommens von 1984 erforderlichen Bestimmungen für die Übermittlung der Angaben der Ölgesellschaften über ihren Ölerhalt an den Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden (Fonds).

Absatz 1 bestimmt als zuständige Behörde für die Mitteilungen an den Fonds den Bundesminister für Wirtschaft, der diese Aufgabe nach den jeweiligen verfassungsmäßigen Erfordernissen delegieren kann (Absatz 6). Die Vorschrift beschränkt sich jedoch nicht auf eine bloße Zuständigkeitsregelung; sie stellt vielmehr klar, daß der Bundesminister für Wirtschaft nicht lediglich die ihm von den Ölgesellschaften gemachten Angaben an den Fonds weiterleitet, sondern die Liste in eigener Verantwortung aufstellt, wobei er sich allerdings in erster Linie der ihm übermittelten Einzelangaben bedient.

Aus Artikel 10 des Fondsübereinkommens von 1984 ergibt sich, wer zur Zahlung von Beiträgen an den Fonds verpflichtet ist. Diese Personen müssen nach Absatz 2 dem Bundesminister für Wirtschaft die Angaben machen, die zur Berechnung des Beitrags erforderlich sind. Dies sind neben der Mitteilung von Namen und Anschrift vor allem Angaben über die Menge des erhaltenen Öls, über den Transportweg, auf welchem das Öl zum Empfänger gelangt ist, und gegebenenfalls über Assoziierungsverhältnisse im Sinne von Artikel 10 Abs. 2 des Fondsübereinkom-

mens von 1984. Die Richtigkeit der Angaben muß nachgewiesen werden, wenn die Behörde Zweifel hat.

Nach den mit dem Fondsübereinkommen von 1971 gemachten Erfahrungen beruhen die Mitteilungen des Bundesministers für Wirtschaft an den Fonds auf den Angaben, die die Beitragspflichtigen auf den vom Fonds herausgegebenen Formblättern dem Bundesminister für Wirtschaft gemacht haben. Dieser überprüft die Angaben aufgrund der ihm anderweitig zur Verfügung stehenden Unterlagen und erörtert mit den Beitragspflichtigen die Angaben, sofern er Zweifel an deren Richtigkeit hat. Darüber hinaus haben die Beitragspflichtigen die Möglichkeit, über den Bundesminister für Wirtschaft die von diesem gemachten Angaben zu berichtigen, wenn sie bei einer Beitrags-erhebung durch den Fonds feststellen, daß unzutreffende Angaben gemacht worden sind. Zu einer solchen Berichtigung ist der Direktor des Fonds verpflichtet, da die Mitteilungen der Vertragsstaaten lediglich eine Vermutung der Richtigkeit begründen (Artikel 15 Abs. 3 des Fondsübereinkommens von 1984). Beitragspflichtige haben also ausreichend Gelegenheit, die nach ihrer eigenen Auffassung richtigen Angaben über die erhaltene Menge von beitragspflichtigem Öl durchzusetzen. Zur Wahrung ihrer Rechte ist es nicht erforderlich, daß der Bundesminister für Wirtschaft ihnen, wie in Artikel 7 Abs. 4 des Ölhaftungsgesetzes bestimmt, mitteilt, welche Angaben er dem Direktor des Fonds in bezug auf diese Person gemacht und welche Gesamtmenge er für die Bundesrepublik Deutschland gemeldet hat sowie welche Gesamtmenge von allen Vertragsstaaten dem Fonds gemeldet worden ist. Die Gesamtmenge des von allen Vertragsstaaten gemeldeten Öls ist dem Bundesminister für Wirtschaft zudem nicht bekannt. Das Gesetz verzichtet daher auf eine dem Artikel 7 Abs. 4 des Ölhaftungsgesetzes entsprechende Vorschrift.

Einer besonderen Regelung der Rechtsbehelfe gegen unrichtige Angaben in der Liste des Bundesministers für Wirtschaft bedarf es nicht; diese richten sich nach den allgemeinen Regeln.

Die Bundesregierung ist nach dem Übereinkommen verpflichtet, dem Fonds bis zu einem bestimmten Zeitpunkt, der sich aus dessen Geschäftsordnung ergibt (Artikel 15 Abs. 2 des Fondsübereinkommens von 1984), die Liste mit den Angaben der beitragspflichtigen Personen zu übersenden. Um dies auch dann zu ermöglichen, wenn einzelne beitragspflichtige Personen ihrer Mitteilungspflicht nicht nachgekommen sind, sieht Absatz 3 vor, daß der Bundesminister für Wirtschaft seiner Mitteilung an den Fonds in bezug auf diese Person eine geschätzte Menge beitragspflichtigen Öls zugrunde legen kann. Die Schätzung hat ihr Vorbild im Steuerrecht (§ 162 der Abgabenordnung).

Den Beitragspflichtigen und Dritten werden keine Mitteilungen über die beim Bundesminister für Wirtschaft eingegangenen Angaben gemacht (Absatz 4), da diese Geschäftsvorgänge betreffen und deshalb soweit wie möglich vertraulich zu behandeln sind.

Eine Beitragspflicht besteht nach dem Fondsübereinkommen nur dann, wenn der jährliche Ölerhalt 150 000 Tonnen übersteigt. Diese Voraussetzung gilt jedoch auch dann als erfüllt, wenn mehrere Personen, die im Sinne von Artikel 10 Abs. 2 des Fondsübereinkommens von 1984 „assoziiert“ sind, insgesamt diese Menge erhalten haben. Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe b des Fondsübereinkommens von 1984 überläßt es dem nationalen Recht zu bestimmen, wann ein solches Assoziierungsverhältnis vorliegt. Der Entwurf legt fest (Absatz 5), daß als „assoziiert“ solche Unternehmen gelten, die im Verhältnis zueinander in Mehrheitsbesitz stehende Unternehmen und mit Mehrheit beteiligte Unternehmen sind. Wegen der Einzelheiten wird auf § 16 des Aktiengesetzes verwiesen, wodurch zugleich die Übereinstimmung mit Begriffen des deutschen Gesellschaftsrechts hergestellt ist. Der Entwurf verzichtet darauf, auch abhängige und herrschende Unternehmen (§ 17 des Aktiengesetzes), Konzernunternehmen (§ 18 des Aktiengesetzes) und wechselseitig beteiligte Unternehmen (§ 19 des Aktiengesetzes) in die Definition der assoziierten Personen einzubeziehen. Artikel 10 Abs. 2 des Fondsübereinkommens von 1984 soll verhindern, daß beitragspflichtige Personen, die auch eigentumsmäßig so eng verbunden sind, daß sie als eine wirtschaftliche Einheit angesehen werden müssen, durch die bloße rechtliche Aufspaltung der Rechtspersönlichkeit ihre Beitragspflicht vermindern können.

Absatz 6 sieht vor, daß der Bundesminister für Wirtschaft die ihm nach diesem Artikel zugewiesenen Aufgaben auf eine nachgeordnete Behörde übertragen kann, wenn er dies aus verwaltungstechnischen Gründen für zweckmäßig hält. Es ist beabsichtigt, wie dies bereits mit Meldungen nach dem Fondsübereinkommen von 1971 geschieht, das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben zu betrauen.

Nähere Bestimmungen über die von den beitragspflichtigen Personen nach Absatz 2 zu machenden Angaben sollen durch Rechtsverordnung getroffen werden. Absatz 7 sieht daher eine Ermächtigung des Bundesministers für Wirtschaft vor, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz Einzelheiten zu regeln. Es empfiehlt sich nicht, die Form der Anmeldung und die zu wählenden Fristen im Gesetz zu regeln, weil diese den Erfordernissen der Fondsverwaltung entsprechen und auf Grund praktischer verwaltungsmäßiger Bedürfnisse leichter Änderungen zugänglich sein sollten. Auf Grund des Ölhaftungsgesetzes ist eine entsprechende Verordnung am 16. Dezember 1976 erlassen worden (BGBl. I S. 3462).

Zu § 6

Die Vorschrift entspricht Artikel 10 und 11 des Ölhaftungsgesetzes.

Absatz 1 weist die Streitigkeiten aus dem Fondsübereinkommen von 1984 den ordentlichen Gerichten zu. Der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten bei Klagen auf Entschädigung nach Artikel 4 des Fondsübereinkommens von 1984 dürfte sich zwar bereits aus der Natur dieser Ansprüche ergeben. Zweifelhaft

wäre jedoch, ob auch die Klagen des Fonds gegen die Beitragsschuldner auf Zahlung der Beiträge bereits ihrer Natur nach vor die ordentlichen Gerichte gehören, da das Rechtsverhältnis zwischen dem Fonds und den Beitragsschuldnern als öffentlich-rechtliches anzusehen sein dürfte. Der Entwurf weist auch diese Rechtsstreitigkeiten ausdrücklich den ordentlichen Gerichten zu; dafür spricht, daß die deutschen Verwaltungsgerichte nur für Streitigkeiten über deutsche Hoheitsakte zuständig sind und daß der Rechtsweg in allen in Absatz 1 genannten Fällen ein einheitlicher sein sollte, soweit sich nicht aus Artikel 7 Abs. 3 Satz 1 des Fondsübereinkommens von 1984 etwas anderes ergibt. Die Zulässigkeit des Rechtswegs zu den ordentlichen Gerichten auch in den Fällen des Artikels 4 des Fondsübereinkommens von 1984 wird dabei zugleich der Vollständigkeit halber klargestellt.

Artikel 7 Abs. 3 Satz 1 des Fondsübereinkommens von 1984 bestimmt, daß ein Gericht, vor dem eine Klage auf Entschädigung für Verschmutzungsschäden gegen den Eigentümer des Schiffes anhängig gemacht worden ist, ausschließlich für Klagen auf Entschädigung gegen den Fonds nach dem Fondsübereinkommen von 1984 zuständig ist, wenn dieses Gericht in einem Vertragsstaat des Fondsübereinkommens von 1984 liegt. Ansprüche auf Entschädigung nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 können aber außer vor den ordentlichen Gerichten auch vor Verwaltungsgerichten geltend gemacht werden, und zwar dann, wenn eine Behörde einen Ölschaden im Wege der Ersatzvornahme beseitigt und die hierfür aufgewendeten Kosten im Wege eines öffentlich-rechtlichen Leistungsanspruchs gegenüber dem für den Schaden verantwortlichen Eigentümer des Schiffes geltend macht. In einem solchen Fall sind nach Artikel 7 Abs. 3 Satz 1 des Fondsübereinkommens von 1984 für Klagen gegen den Fonds die Verwaltungsgerichte ausschließlich zuständig.

Absatz 2 gewährleistet, daß für jeden der nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 oder dem Fondsübereinkommen von 1984 möglichen Prozesse die örtliche Zuständigkeit wenigstens eines deutschen Gerichts gegeben ist. Dies muß für Aufwendungsersatzansprüche wegen Verschmutzungsschäden und Entschädigungsansprüche gegen den Fonds ausdrücklich angeordnet werden. Zwar begründet § 32 ZPO einen Gerichtsstand für Ansprüche aus unerlaubter Handlung, doch ist zweifelhaft, ob auch diese Ansprüche der Vorschrift unterfallen würden. Keiner besonderen Zuständigkeitsregelung bedarf es dagegen für die Beitragsforderungen des Fonds; hier ist nach deutschem Prozeßrecht im Inland stets der Gerichtsstand des Wohnsitzes oder der gewerblichen Niederlassung des Beitragspflichtigen gegeben.

Die Anknüpfungspunkte für die Zuständigkeit tragen dem Umstand Rechnung, daß Ansprüche gegen den Reeder oder gegen den Fonds auch dann erhoben werden können, wenn außerhalb der Hoheitsgewässer Schutzmaßnahmen ergriffen worden sind, um Schäden innerhalb der Hoheitsgewässer zu verhüten oder zu vermindern.

Nummer 1 nennt neben den Schadenersatzansprüchen ausdrücklich auch Ansprüche auf Ersatz von

Aufwendungen wegen Verschmutzungsschäden. Zwar nennt das Haftungsübereinkommen von 1984 nur Schadenersatzansprüche wegen „Verschmutzungsschäden“ und versteht hierunter nach der Definition des Artikels I Nr. 6 auch die Kosten von Schutzmaßnahmen. Da diese Kosten nach deutscher Auffassung jedoch nicht als „Schadenersatz“ angesehen werden und das Übereinkommen die Definition des Artikels I Nr. 6 nicht konsequent durchführt, sondern z. B. in Artikel IX Abs. 1 Verschmutzungsschäden und Schutzmaßnahmen alternativ nebeneinanderstellt, erscheint es zur Vermeidung von Mißverständnissen zweckmäßig, im Vertragsgesetz den Begriff „Schadenersatz“ nur in dem sonst im deutschen Recht gebräuchlichen Sinn zu verwenden. — Die Formulierung dieses Artikels hat im übrigen Vorbilder in § 20 des Straßenverkehrsgesetzes, § 56 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes und § 14 des Haftpflichtgesetzes. Sie trägt der Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland aus Artikel IX Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1984 und Artikel 7 Abs. 2 des Fondsübereinkommens von 1984 Rechnung.

Zu § 7

Wegen der Bedeutung der Versicherungspflicht erscheint es sachgerecht, das Fehlen einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit mit Strafe zu bewehren und nicht nur als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Adressat der Strafdrohung ist der zur Aufrechterhaltung der Versicherung verpflichtete Eigentümer. Der Entwurf stellt den Verstoß gegen die Versicherungspflicht auch bei fahrlässiger Begehung unter Strafe (Absatz 2).

Zu § 8

Die in Absatz 1 genannten Tatbestände sollen nur als Ordnungswidrigkeit geahndet werden, da ihre Verletzung nicht so schwerwiegend erscheint wie die Verletzung der Versicherungspflicht selbst. Eine Ahndung der in Nummern 1 und 3 aufgeführten Verstöße erscheint jedoch erforderlich, da die in Bezug genommenen Vorschriften die Kontrolle des Bestehens der Versicherung erst ermöglichen. Entsprechendes gilt für die Angabepflichten nach Nummer 4, deren Erfüllung die Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Durchführung des Fondsübereinkommens ist. Nummer 1 gewährleistet, daß auch Verstöße gegen Tatbestände, die in der vom Bundesminister für Verkehr zu erlassenden Rechtsverordnung zu bezeichnen sind, als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden können. Eine solche Bewehrung erscheint insbesondere in bezug auf die Verpflichtung der Eigentümer erforderlich, der Behörde die für die Erteilung der Bescheinigung erforderlichen Tatsachen sowie solche Umstände mitzuteilen, die die Behörde zu einer Rücknahme der Bescheinigung veranlassen könnten. Da die Behörde diese Verpflichtung mangels Kenntnis der erforderlichen Tatsachen nicht mit Maßnahmen des Verwaltungszwangs durchsetzen könnte, ist es sachgerecht und geboten, ihr die Möglichkeit einzuräumen, die Einhaltung der Verpflichtung durch Ein-

führung einer Ordnungswidrigkeitenregelung zu gewährleisten.

Der Schwere der in Absatz 1 Nr. 1 bezeichneten Ordnungswidrigkeit wird die vorgesehene Geldbuße bis zur Höhe von fünfzigtausend Deutsche Mark gerecht (Absatz 2). Dieser Betrag entspricht der Höhe des Bußgeldes, das nach dem Wirtschaftsstrafgesetz verhängt werden kann (§ 4 Abs. 3 WiStG). Die in den Nummern 2 bis 4 genannten Verstöße sollen wegen ihres geringeren Unrechtsgehaltes nur mit einer Buße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

Einer Bestimmung der zuständigen Verwaltungsbehörde bedarf es nicht, da sich diese nach § 36 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bestimmt.

Zweiter Teil

Änderung des Handelsgesetzbuchs und der Seerechtlichen Verteilungsordnung

Zu § 9

Nummern 1, 3 und 4 sind Folgeänderungen, die sich aus der Zustimmung zu dem Haftungsprotokoll von 1984 ergeben. Die Ersetzung der Verweisung auf das Ölhaftungsübereinkommen durch die Verweisung auf das Haftungsübereinkommen von 1984 in den Nummern 1 und 4 trägt der Tatsache Rechnung, daß letzteres an die Stelle des Haftungsübereinkommens von 1969 treten soll.

Die in Nummer 2 vorgeschlagene Ergänzung des § 487 c HGB steht nicht im Zusammenhang mit der innerstaatlichen Ausführung der Protokolle vom 25. Mai 1984. Sie betrifft vielmehr das Recht des Lotsen, seine Haftung nach den Vorschriften des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) auf bestimmte Haftungshöchstbeträge zu begrenzen.

Nach § 487 c des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Zweiten Seerechtsänderungsgesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) kann lediglich der an Bord tätige Lotse für die in Artikel 6 Abs. 1 Buchstaben a und b und in Artikel 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche seine Haftung auf niedrigere als die in dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungsbeträge begrenzen. Der nicht an Bord tätige Lotse ist nicht in diese Regelung einbezogen, da er nicht zu den Personen im Sinne des Artikels 1 Abs. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zählt, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer haftet (vgl. § 485 HGB). Gleichwohl erscheint es geboten, auch dem Lotsen, der nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig ist, die Möglichkeit einzuräumen, seine Haftung in entsprechender Weise zu begrenzen. Die Tätigkeit eines solchen Lotsen ist heute weitgehend der des Bordlotsen gleichgestellt. Dieser Entwicklung ist bereits mit dem Gesetz

über das Seelotswesen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213) Rechnung getragen. § 23 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über das Seelotswesen bestimmt ausdrücklich, daß die Beratungstätigkeit des Seelotsen auch von einem anderen Schiff oder von Land aus erfolgen kann.

Da die Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht unmittelbar auf den Lotsen, der nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig ist, anwendbar sind, bestimmt § 487 c Abs. 4 HGB in der Fassung des Entwurfs, daß die Vorschriften des § 486 Abs. 1, 3 und 4 sowie der §§ 487 bis 487 b, 487 e entsprechend anzuwenden sind. Eine entsprechende Anwendung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 HGB) ist jedoch ausgeschlossen, soweit Artikel 9 Abs. 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens den Kreis der Personen bestimmt, die ihre Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche beschränken können. Nach § 487 c Abs. 4 HGB in der Fassung des Entwurfs steht daher der nach dieser Vorschrift zu ermittelnde Haftungshöchstbetrag ausschließlich zur Befriedigung der Gesamtheit der Ansprüche zur Verfügung, die aus demselben Ereignis gegen den Lotsen, der nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig ist, entstanden sind.

Die Neufassung des § 487 d Abs. 1 HGB durch Nummer 3 stellt eine Vereinfachung des Wortlauts dieser Vorschrift dar, die dadurch ermöglicht worden ist, daß die Voraussetzungen für den Verlust des Rechts zur Haftungsbeschränkung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen und dem Haftungsübereinkommen von 1984 nunmehr identisch sind.

Zu § 10

Die Seerechtliche Verteilungsordnung (SVertO) enthält die verfahrensrechtlichen Vorschriften zur Durchführung der nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen und dem Haftungsübereinkommen von 1969 möglichen Beschränkung der Haftung des Reeders.

Durch Änderung der Verweisung in einzelnen Bestimmungen der SVertO auf nunmehr das Haftungsübereinkommen von 1984 wird die SVertO für das Haftungsbeschränkungsverfahren nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 anwendbar (Nummern 1, 2 Buchstabe b und Nummer 4 des Entwurfs).

§ 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 a SVertO in der Fassung des Entwurfs (Nummer 2 Buchstabe a) bestimmt, daß auch der Lotse, der nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig ist, die Eröffnung des Verteilungsverfahrens beantragen kann. Die Erweiterung des Kreises der antragsberechtigten Personen ist erforderlich, da der Lotse, der nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig ist, nicht zu einer der in § 1 Abs. 3 Satz 1 SVertO genannten Personengruppen zählt. In Übereinstimmung mit § 487 c Abs. 4 HGB in der Fassung des Entwurfs stellt § 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 a SVertO in der Fassung des Entwurfs sicher, daß ein auf Antrag eines solchen Lotsen eröffnetes Verteilungsverfahren nur Ansprüche gegen den Antragsteller erfaßt.

Die Ergänzung des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 SVertO (Nummer 3) ist notwendig, da ein Verteilungsverfahren, das von einem Lotsen, der nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig ist, beantragt wird, ebenso wenig wie ein Verfahren, das Ansprüche gegen eine in § 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 SVertO genannte Person betrifft, ein Verfahren im Sinne des § 2 Abs. 1 SVertO darstellt, das ein Schiff betrifft. Die Zuständigkeit des Gerichts für ein Verfahren, das Ansprüche gegen einen Lotsen im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3a SVertO in der Fassung des Entwurfs betrifft, richtet sich daher ebenfalls nach der gewerblichen Niederlassung oder dem gewöhnlichen Aufenthalt des Antragstellers.

Dritter Teil

Übergangs- und Schlußbestimmungen

Zu § 11

§ 11 sieht die Aufhebung der Artikel 2 bis 13 des Ölhaftungsgesetzes von 1975 vor. Sie werden durch das neue Ausführungsgesetz obsolet, da sie in der durch die Zustimmung zu dem Haftungsübereinkommen von 1984 und dem Fondsübereinkommen von 1984 gebotenen geänderten Fassung in dieses Gesetz aufgenommen werden. Artikel 1 des Ölhaftungsgesetzes (Zustimmung zu dem Haftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971) wird weiter benötigt, da das neue Vertragsgesetz in seinem Artikel 1 die Zustimmung lediglich zu den Protokollen von 1984 vorsieht. Die Geltung des Haftungsübereinkommens von 1984 und des Fondsübereinkommens von 1984 beruht daher auf den Zustimmungen zu dem Haftungsübereinkommen von 1969, zu dem Fondsübereinkommen von 1971 (Artikel 1 des Ölhaftungsgesetzes), zu dem Haftungsprotokoll von 1984 und dem Fondsprotokoll von 1984 (Artikel 1 des Vertragsgesetzes).

Zu § 12

Die Vorschrift enthält die Übergangsbestimmungen für die Zeit, in der für die Bundesrepublik Deutschland neben dem Haftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971 auch das Haftungsübereinkommen von 1984 und das Fondsübereinkommen von 1984 gelten.

Die materiellen Normen für diese Übergangszeit ergeben sich unmittelbar aus Artikel XII bis des Haftungsübereinkommens von 1984 und Artikel 36 bis des Fondsübereinkommens von 1984. Hiernach sind die Bestimmungen der jeweiligen Übereinkommen in einer in den Übereinkommen im einzelnen genannten Weise nebeneinander anwendbar. § 12 bestimmt, daß ergänzend zu den Bestimmungen der Übereinkommen jeweils die Ausführungsbestimmungen des Ölhaftungsgesetzes und dieses Gesetzes anwendbar sind. Von der Anwendung dieses Gesetzes sind lediglich ausgenommen die Vorschriften des HGB und der SVertO, die nicht im Zusammenhang mit dem Haftungsübereinkommen von 1984 und dem Fondsüber-

einkommen von 1984 stehen (vgl. § 9 Nr. 2 und § 10 Nr. 2 Buchstabe a, Nr. 3). § 11 dieses Gesetzes kann erst nach Ende der Übergangszeit wirksam werden.

Zum Inhalt der materiellen Übergangsnormen kann auf die Denkschrift zu den Protokollen verwiesen werden.

Zu § 13

Das Gesetz soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; der Entwurf enthält deshalb die übliche Berlin-Klausel.

Zu § 14

Die Bestimmungen des Gesetzes zur Ausführung des Haftungsübereinkommens von 1984 sollen zugleich mit dem Inkrafttreten des Haftungsübereinkommens von 1984 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten. Entsprechendes gilt für die Bestimmungen zur Ausführung des Fondsübereinkommens von 1984. § 11 (Aufhebung des Ölhaftungsgesetzes) soll am Ende der Übergangszeit nach Artikel XII bis des Haftungsübereinkommens von 1984 und Artikel 36 bis des Fondsübereinkommens von 1984 in Kraft treten. Diese Übergangszeit ist mit dem Außerkrafttreten des Haftungsübereinkommens von 1969 für die Bundesrepublik Deutschland beendet; spätestens zu diesem Zeitpunkt tritt auch das Fondsübereinkommen von 1971 nach seinem Artikel 41 Abs. 4 für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft.

Im übrigen soll das Gesetz am Tage nach der Verkündung in Kraft treten. Dies betrifft außer der Berlin-Klausel § 9 Nr. 2 und § 10 Nr. 2 Buchstabe a, Nr. 3 des Gesetzes.

Schlußbemerkungen

Für die Haushalte des Bundes, der Länder und der Gemeinden bringt das vorgeschlagene Gesetz keine zusätzlichen Kosten mit sich. Der Verwaltungsaufwand für die Ausstellung der behördlichen Bescheinigung für das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach dem Haftungsübereinkommen von 1984 sowie für die Meldung des beitragspflichtigen Öls an den Direktor des Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden nach dem Fondsübereinkommen von 1984 erhöht sich nicht gegenüber dem gegenwärtigen Verwaltungsaufwand nach dem Haftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, durch dieses Gesetz sind nicht zu erwarten.

Die durch das Vertragsgesetz bewirkten positiven Auswirkungen auf die Umwelt werden mittelbar auch durch dieses Gesetz erzielt, da es der Ausführung der Übereinkommen von 1984 dient.

Stellungnahme des Bundesrates

Zu § 7 Abs. 1

In § 7 Abs. 1 sind die Worte „oder Kapitän“ zu streichen.

Begründung

Der Kapitän ist nicht zur Aufrechterhaltung einer Versicherung verpflichtet. Davon geht auch die Begründung auf Seite 30/31 der Vorlage aus. Die Erwähnung des Kapitäns in § 7 Abs. 1 stellt ein Redaktionsversehen dar.

