



Nils Marchthaler

**Grundsätze  
für ein europäisches  
außervertragliches  
Umwelthaftungsrecht**

Entwickelt am Beispiel des  
Ölhaftungsübereinkommens, des  
Pariser Atomhaftungsübereinkommens  
und des HNS-Übereinkommens



**PETER LANG**

# Einleitung

„Das internationale Einheitsrecht bildet inzwischen eine Gesamtheit, deren Teile nicht mehr nur für sich betrachtet werden dürfen“.<sup>1</sup> Diese von *Ulrich Magnus* in einem Beitrag zum 75-jährigen Bestehen des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht geäußerte Feststellung liegt der vorliegenden Arbeit zu Grunde. Ziel dieser Arbeit ist es nämlich, Grundsätze für ein europäisches außervertragliches Haftungsrecht auf dem Gebiet des Umweltrechts aus Staatsverträgen zu erarbeiten.

Die Quellen, aus denen ein europäisches Recht entwickelt werden könnte, sind vielfältig. Denkbar ist zum Beispiel, die europäischen Rechtsordnungen miteinander zu vergleichen, um aus ihnen Gemeinsamkeiten herauszufiltern, die dann den Kernbereich eines neuen europäischen Rechts darstellen. Ein solcher Ansatz wird durch eine Gruppe von Juristen um Christian von Bar oder Helmut Koziol für das gesamte außervertragliche Haftungsrecht verfolgt. Ergebnisse dieser Arbeiten wurden bereits vorgelegt<sup>2</sup>, ja es werden sogar bereits konkrete Vorschläge für Kodifikationen diskutiert.<sup>3</sup>

Denkbar ist auch, bereits in Kraft befindliches Gemeinschaftsrecht zu untersuchen. Einen solchen Weg ging Wolfgang Wurmnest, um Grundzüge eines europäischen Haftungsrechts zu erarbeiten.<sup>4</sup>

Diese Arbeit verfolgt ganz im Sinne von Ulrich Magnus einen anderen Ansatz. Ihren Untersuchungsgegenstand bilden Staatsverträge. Da in Zeiten der Globalisierung Lebenssachverhalte und die ihr folgenden Rechtsprobleme sich immer weniger auf ein nationales Gebiet beschränken, haben auch Staatsverträge zu materiellen Sachthemen stetig an Zahl gewonnen. Diese beziehen sich meist auf spezielle in sich abgeschlossene Sachthemen. Wohl auch deshalb haben sich Generationen von Juristen daran gewöhnt, diese Staatsverträge autonom und auf die jeweilige Konvention begrenzt auszulegen.<sup>5</sup>

Wer jedoch seinen Blick auf eine einzelne Konvention beschränkt, übersieht, welche Möglichkeiten sich im Hinblick auf die Vereinheitlichungsbemühungen für ein europäisches Privatrecht bei einer konventionsübergreifenden Interpretation ergeben. Staatsverträge werden nämlich nach Billigung durch das nationale Parlament Teil der jeweiligen nationalen Rechtsordnung. Somit sind bereits

---

<sup>1</sup> *Magnus*, in: *Basedow* (Hrsg.), Aufbruch nach Europa, S. 582

<sup>2</sup> v. *Bar*, Gemeineuropäisches Deliktsrecht Band 1 und 2 und die Reihe *Principles of European Tort Law* verlegt bei Kluwer Law International, die jeweils wichtige Rechtsbegriffe, wie Rechtswidrigkeit (wrongfullness, hrsg. von *Koziol*), Kausalität (causation hrsg. von *Spier*), Fehlverhalten (fault hrsg. von *Widmer*) usw. in wichtigen Rechtsordnungen vergleicht.

<sup>3</sup> *Koch* (Hrsg.), *Principles of European Tort Law 2005*

<sup>4</sup> *Wurmnest*, Grundzüge eines europäischen Haftungsrechts 2003

<sup>5</sup> Vgl. nur *Kropholler*, Internationales Einheitsrecht, 1975, S. 240ff

Grundlagen für ein gemeinsames Recht von den Mitgliedstaaten dieser Konventionen akzeptiert worden und Teil ihrer eigenen Rechtsordnung geworden. Setzt man sich mit ihnen auseinander und versucht daraus allgemein gültige Regeln zu entwickeln, kann ein länderübergreifendes Recht entstehen, welches nicht „von oben“ aufgesetzt wirkt, was für dessen Akzeptanz förderlich ist.

Entgegen der sonst eher sachthematisch bezogenen Herangehensweise an multilaterale Staatsverträge wird versucht, sich den Konventionen an juristischen Kategorien orientiert zu nähern. Dies betrifft auch die Auswahl der zu untersuchenden Konventionen. In einem ersten Schritt war wichtig, dass Staatsverträge Regelungen zum außervertraglichen Haftungsrecht beinhalteten, außerdem sollten sie von möglichst vielen Staaten der Europäischen Union ratifiziert worden sein oder kurz vor einer Ratifizierung stehen. Dabei werden Normen im Rahmen dieser Arbeit dann als dem außervertraglichen Haftungsrecht zugehörig angesehen, wenn –wie der Name schon andeutet- keine vorgelagerte rechtliche Sonderverbindung zwischen dem Opfer und dem Inanspruchgenommenen besteht.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Diese Definition legt auch von Bar zugrunde, siehe v. Bar, Gemeineuropäisches Deliktsrecht Band 1, § Rn 1

## A. Auswahl der zu untersuchenden Staatsverträge

Durchforstet man anhand dieser Kriterien die multilateralen Staatsverträge, so stellt man fest, dass echte Haftungskonventionen zwar dünn gesät, jedoch vorhanden sind. Hier rücken vor allem einige Konventionen auf dem Gebiet des Umweltrechts in den Blickpunkt, die detaillierte haftungsrechtliche Regelungen enthalten. Das ist im Atombereich das Pariser Übereinkommen über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie von 1960 nebst Brüsseler Zusatzübereinkommen<sup>7</sup> sowie das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 sowie das mit diesem zusammenhängende Fondsübereinkommen<sup>8</sup>. Neueren Datums ist das HNS-Übereinkommen, welches eine Haftung für schädliche und gefährliche Stoffe, die auf See transportiert werden, zum Gegenstand hat.<sup>9</sup> Dieses Übereinkommen ist noch nicht in Kraft getreten. Laut eines Beschlusses des Rates der Europäischen Union sollen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union jedoch das Übereinkommen innerhalb eines angemessenen Zeitraumes möglichst vor dem 30. Juni 2006 ratifizieren bzw. dem Übereinkommen beitreten.<sup>10</sup>

Es bietet sich daher an, diese Übereinkommen einer genaueren Untersuchung zu unterziehen. Lassen sich dabei, trotz der Regelung unterschiedlicher Sachthemen, Gemeinsamkeiten, etwa bei der Art der angeordneten Haftung, des zu ersetzenen Schadens oder auch der Verjährungsregelungen finden, könnte darin der Kern eines zukünftigen europäischen außervertraglichen Umwelthaftungsrechts zu finden sein.

Zwar existieren weitere Staatsverträge mit außervertraglichen Haftungsregeln, jedoch eignen sich diese aus zwei verschiedenen Gründen nicht für die hier geplante Untersuchung: Zum einen, weil sie nur vereinzelte Regelungen zum außervertraglichen Haftungsrecht beinhalten, zum anderen, weil mit einer Ratifizierung durch eine nennenswerte Zahl europäischer Staaten nicht mehr zu rechnen ist. Diese Staatsverträge sind als gescheitert anzusehen. Zur ersten Gruppe gehören die drei großen Konventionen auf dem Gebiet des Transportrechts, nämlich das Warschauer Luftverkehrsabkommen, das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr (COTIF). Diese Konventionen regeln hauptsächlich vertragliche Ansprüche. So ist z.B. in Art. 1 des Warschauer Abkommens bestimmt, dass dieses Abkommen für jede internationale Beförderung, sei sie entgeltlich oder unentgeltlich vorgenommen worden, gilt. Das Merkmal der internationalen Beförderung wird nach Artikel 1

---

<sup>7</sup> BGBI II 1975, 992

<sup>8</sup> BGBI II 1996, Seite 671, Seite 686 für das Fondsübereinkommen

<sup>9</sup> Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 337 vom 13.12.2002, S. 57ff

<sup>10</sup> Beschluss des Rates vom 18.11.2002 (2002/971/EG); Amtsblatt Nr. L 337 vom 13.12.2002, S. 55f

Absatz 2 u.a. nach den Vereinbarungen der Parteien definiert. Verbindet die Parteien jedoch mehr als das Schadensereignis, haben sie sogar einen Vertrag geschlossen, dann kann man nicht mehr von außervertraglichen Ansprüchen reden, sondern es handelt sich um vertragliche Ansprüche. Da das Warschauer Abkommen nur diese vertraglichen Schlechtleistungen regelt, kann es hier auch keine Berücksichtigung finden.<sup>11</sup>

Im CMR-Übereinkommen findet sich nur in Art. 28 ein Bezug zum außervertraglichen Haftungsrecht. Dieser bestimmt, dass die Haftungsausschluss- und Haftungsbegrenzungsgründe des Übereinkommens auch für außervertragliche Haftungsansprüche gelten, wenn das *anzuwendende Recht* für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist auch außervertragliche Haftungsansprüche vorsieht. Daraus ergibt sich, dass das CMR selbst jedenfalls nichts zu außervertraglichen Ansprüchen sagt.<sup>12</sup>

Eine ähnliche Regelung findet sich in Art. 47 CIV und Art. 51 CIM. Diese beiden Übereinkommen, die das Grundübereinkommen COTIF seit der Revision 1980 ergänzen<sup>13</sup>, bestimmen, dass die Voraussetzungen und Beschränkungen der jeweiligen Übereinkommen bei einem Anspruch auf Schadensersatz zu berücksichtigen seien, egal auf welchem Rechtsgrund dieser beruhe. Daraus ergibt sich, dass die Staatsverträge selber keine außervertraglichen Haftungsregeln aufstellen wollten, da ja mit dieser Regelung eine Umgehung der Haftungsbeschränkungen durch nationales außervertragliches Haftungsrecht verhindert werden sollte.

Zur Gruppe der als gescheitert anzusehenden Staatsverträgen gehört vor allem die Konvention des Europarats vom 21.6.1993 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch umweltgefährdende Tätigkeiten. Dieses Übereinkommen wurde zwar von einigen europäischen Staaten 1993 unterzeichnet, ratifiziert worden ist es jedoch von keinem Staat. Ein Inkrafttreten scheint daher wenig wahrscheinlich, zumal sich keinerlei Hinweise auf eine Ratifizierung finden lassen.<sup>14</sup> Auch das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) ist als gescheitert anzusehen. Dieses Übereinkommen von 1989 sollte das HNS (IMO)-Übereinkommen ergänzen. Es wurde jedoch nur von Deutschland und Marokko gezeichnet. Der federführende UN-Ausschuss für gefährliche Güter plant, einen revidierten Text zu erarbeiten, in

---

<sup>11</sup> Siehe auch *Giemulla*, Kommentar zum Warschauer Abkommen, Einleitung Rn. 23. Das Warschauer Abkommen wurde inzwischen teilweise vom Montrealer Übereinkommen ersetzt. Auch dort ist die Grundstruktur der Haftung eine vertragliche, siehe *Schollmeyer*, IPrax 2004, S. 78ff

<sup>12</sup> Vgl. auch *Glöckner*, Leitfaden zur CMR, Artikel 28

<sup>13</sup> Davor waren sie eigenständige Übereinkommen.

<sup>14</sup> Z.B. auf der Seite des Europarats [www.coe.int](http://www.coe.int)

dem auf die Vorbehalte der verschiedenen Staaten eingegangen werden soll.<sup>15</sup> Ebenso erging es dem Übereinkommen vom 23.5.1962 über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen. Dieses wurde zwar von einigen Mitgliedstaaten gezeichnet, trat jedoch nie in Kraft.

Ebenfalls Regelungen zum außervertraglichen Haftungsrecht enthalten folgende in Kraft befindliche Übereinkommen, die jedoch im Rahmen dieser Arbeit keine Berücksichtigung fanden: Übereinkommen vom 23.9.1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen und das Übereinkommen vom 15.3.1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen.

Während des Entstehens dieser Arbeit sind auch die Bemühungen der europäischen Union auf dem Gebiet des Umweltrechts nicht zum Stillstand gekommen. Am 21.04.2004 ist nämlich die Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden beschlossen und verkündet worden.<sup>16</sup> Jedoch regelt sie entgegen ihrer Bezeichnung gerade nicht die zivilrechtliche Haftung eines Verursachers von Umweltschäden gegenüber Dritten.<sup>17</sup> Vielmehr regelt sie eine öffentlich-rechtliche Verantwortlichkeit der Verursacher für die Vermeidung und die Sanierung von Umweltschäden. Dies zeigt sich vor allem darin, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie Personenschäden, Schäden an Privateigentum und wirtschaftliche Verluste aufgrund von Umweltschäden überhaupt nicht erfasst. Die Richtlinie berechtigt und verpflichtet vielmehr die zuständigen Behörden, die notwendigen Maßnahmen durchzuführen. Private haben unter bestimmten Voraussetzungen lediglich ein Initiativrecht, Behörden zum Tätig werden anzuhalten.<sup>18</sup> Die Richtlinie als Umwelthaftungsrichtlinie zu bezeichnen ist daher irreführend.<sup>19</sup>

Die Richtlinie regelt damit mehr das im öffentlichen Recht anzusiedelnde Recht der Gefahrenabwehr und der Störungsbeseitigung, während im Rahmen dieser Arbeit zivilrechtliche Ansprüche von betroffenen Dritten im Mittelpunkt des Interesses stehen. Jedoch sind einige Schnittpunkte festzustellen. So äußert sich die Richtlinie z.B. auch über den zu ersetzenen Umweltschaden. Im zweiten Teil der Untersuchung, bei der Erarbeitung konventionsübergreifender Grundsätze, wird daher auch öfters ein Blick in diese Richtlinie zu werfen sein.

---

<sup>15</sup> Siehe [www.unece.org/trans/danger/publi/crtd/crtd\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/crtd/crtd_e.html) (Stand: 15.2.2007)

<sup>16</sup> Richtlinie 2004/35/EG vom 21.4.2004 ABl. L 143/56 vom 30.4.2004; abgedruckt zum Beispiel in NVWZ 2005, S. 420

<sup>17</sup> Siehe Knopp, UPR 2005, S. 361; Becker, NVWZ 2005, S. 371 und 372; Palme/Schumacher/Schlee, EurUP 2004, S. 261

<sup>18</sup> Siehe Art. 12 der Richtlinie

<sup>19</sup> Palme/Schumacher/Schlee, EurUp 2004, S. 211

## B. Gang der Darstellung

Grundlage dieser Arbeit sind die drei bereits angesprochenen Haftungskonventionen. An ihnen soll modellhaft untersucht werden, ob es möglich ist, konventionsübergreifende Grundsätze zum außervertraglichen Haftungsrecht auf dem Gebiet des Umweltrechts zu erarbeiten, die mehr als nur fragmentarischen Charakter besitzen, oder ob das Einheitsrecht jeweils nur Ausschnitte und Bruchstücke regelt, wie es Hein Kötz noch formulierte.<sup>20</sup> In einem ersten Schritt werden daher die drei Konventionen einer genauen Untersuchung unterzogen. Entsprechend der an juristischen Kategorien orientierten Herangehensweise wird nach einer kurzen Darstellung der Entstehungsgeschichte auf wichtige Bezugspunkte des außervertraglichen Haftungsrechts einzugehen sein. Es wird zum Beispiel zu fragen sein, wie die Haftung ausgestaltet ist, ob es Entlastungsgründe gibt oder welcher Schaden als ersetzbar angesehen wird. Der besseren Vergleichbarkeit wegen sind die gewählten Oberbegriffe und deren Reihenfolge bei allen untersuchten Konventionen dieselben.

In einem zweiten Schritt sollen dann die drei Konventionen miteinander verglichen werden. Können trotz Regelung eines unterschiedlichen Sachthemas Gemeinsamkeiten gefunden werden, die den Kernbereich eines europäischen außervertraglichen Haftungsrechts auf dem Gebiet des Umweltrechts darstellen können? Gefundene Ergebnisse und Gemeinsamkeiten sollen jedoch nicht blind übernommen werden. Es ist immer zu fragen, ob sie den Anforderungen, die an ein modernes Umwelthaftungsrecht zu stellen sind, genügen können. Die Arbeit schließt mit einem Vorschlag von Prinzipien für ein konventionsübergreifendes europäisches außervertragliches Umweltrecht, welches auf Basis der untersuchten Konventionen entwickelt wurde.

---

<sup>20</sup> Kötz, RabelsZ 1986, S. 3