

# Reformbedarf auf internationaler Ebene für die rechtliche Aufarbeitung von Tankerkatastrophen: Das *Erika*-Urteil des französischen Kassationsgerichtes vom 25. September 2012

Sven G. Kaufmann\*

Abstract	509
I. Sachverhalt und Vorgeschichte	510
II. Die Entscheidung des Kassationsgerichts und der Vorinstanzen	511
1. Der strafrechtliche Teil des Verfahrens	512
a) Strafverfolgung der Klassifikationsgesellschaft Rina SpA	512
b) Völkerrechtskonformität des Strafverfahrens	513
c) Konkrete Strafbarkeit von Total SA und Rina SpA	516
2. Der zivilrechtliche Teil des Verfahrens	517
a) Zivilrechtliche Haftung von Rina SpA und Total SA	517
b) Haftungsumfang	519
III. Kommentar	520
1. Zur Völkerrechtskonformität des Gerichtsverfahrens	521
a) Keine Staatenimmunität für die Klassifikationsgesellschaft Rina SpA	522
b) Die Völkerrechtskonformität der Strafverfolgung: Durchsetzungszuständigkeit der französischen Gerichte	526
c) Die Völkerrechtskonformität des Straftatbestandes: Die Regelungszuständigkeit des französischen Gesetzgebers	528
2. Zum Gleichlauf von Strafbarkeit und Haftung	532
a) Zur Bewertung des strafrechtlich relevanten Fehlverhaltens	532
b) Zur Bewertung des zivilrechtlich relevanten Fehlverhaltens: Haftungsadressaten im Anwendungsbereich des ÖIHÜ	533
3. Zum Haftungsumfang und zum Ersatz rein ökologischer Schäden	537
4. Ausblick	540

## Abstract

*“Die meisten Fachleute, die an Bord gegangen waren oder sich dem Tanker genähert hatten, konstatierten entweder einen scheinbar guten Zustand oder stellten keine größeren Unregelmäßigkeiten fest.”<sup>1</sup>*

Mit Urteil vom 25.9.2012 hat die Strafkammer des französischen Kassationsgerichtes das durch die Havarie des Tankers “Erika” im Jahr 1999 ausge-

---

\* Rechtsanwalt in der Kanzlei ZIND, Straßburg; Doktorand an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg i. B.

<sup>1</sup> Tribunal de Grande Instance de Paris, Urteil vom 16.1.2008, Nr. 9934895010, 141.

löste Verfahren zu Ende gebracht.<sup>2</sup> Das Grundsatzurteil setzt sich mit der straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeit an der Transportkette beteiligter Personen für die erheblichen Umweltschäden auseinander und hat mit seinen Aussagen zu den völkerrechtlichen Grundlagen des Verfahrens auch internationale Bedeutung.

## I. Sachverhalt und Vorgeschichte

Am 12.12.1999 brach der unter maltesischer Flagge fahrende Tanker "Erika" innerhalb der französischen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) 30 Seemeilen südwestlich der bretonischen Küste auseinander und sank. Dabei gelangten etwa 19.000 Tonnen Schweröl ins Meer und verschmutzten über 400 Kilometer der französischen Küste zwischen der Pointe de Penmarc'h südlich von Brest und der Ile de Ré nahe La Rochelle.<sup>3</sup> Die entstandenen Schäden bewertete das Institut national de la recherche agronomique (Inra) auf mindestens 371,5 Millionen Euro.<sup>4</sup> Neben den materiellen Schäden entlang der verschmutzten Küste verendeten rund 200.000 Seevögel durch ausgelaufenes Öl.<sup>5</sup>

Eigentümerin des einwandigen, zum Zeitpunkt des Unglücks 24 Jahre alten Schiffes war die in Malta registrierte Reedereigesellschaft Tevere Shipping. Die auf den Bahamas ansässige Offshore-Gesellschaft Selmont war mit dem wirtschaftlichen Betrieb des Schiffes betraut. Die Schiffsführung oblag der italienischen Gesellschaft Panship.

Im November 1998 ließ der Mineralölkonzern Total SA<sup>6</sup> das Schiff im Rahmen eines an den internationalen Sicherheitsstandards angelehnten betriebsinternen Kontrollverfahrens ("Vetting") durch eigene Mitarbeiter überprüfen und stellte dessen Seetauglichkeit fest. Im Dezember 1998 bestätigte die italienische Klassifikationsgesellschaft Rina SpA die Seetauglichkeit der "Erika" und erteilte entsprechende Schiffssicherheitszeugnisse. Im November 1999 verlängerte Rina SpA diese Zeugnisse trotz festgestellter rostbedingter Mängel am Schiffsrumpf unter der Bedingung, innerhalb eines Zeitraums von zwei Monaten Reparaturen am Schiff vorzunehmen.

---

<sup>2</sup> Cour de Cassation, Chambre Criminelle, Urteil vom 25.9.2012, Nr. 10-82938.

<sup>3</sup> Vgl. Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux, <<http://www.cedre.fr>>.

<sup>4</sup> F. Bonnioux, Evaluation économique du préjudice écologique causé par le naufrage de l'Erika, Institut national de la recherche agronomique (Inra), Oktober 2006, 35.

<sup>5</sup> Vgl. Ligue pour la Protection des Oiseaux, <[www.lpo.fr](http://www.lpo.fr)>.

<sup>6</sup> Zum damaligen Zeitpunkt noch Total Fina Elf SA.

Für die letzte Fahrt der "Erika" charterte die Tochtergesellschaft Total Transport Corporation das Schiff für eine Fahrt von Dünkirchen nach Livorno. Eigentümerin des geladenen Schweröls war eine weitere Tochtergesellschaft von Total SA.

Das nach der Havarie eröffnete strafrechtliche Ermittlungsverfahren führte nach einer siebenjährigen Untersuchung zur Anklage mehrerer an der Transportkette und an der Havarie selbst beteiligter natürlicher und juristischer Personen. Eine große Anzahl an Gebietskörperschaften, Umweltschutzvereinigungen und natürlicher Personen traten als Nebenkläger auf und verlangten zivilrechtlichen Ersatz für die durch die Ölkatastrophe entstandenen Schäden.

Mit Urteil vom 16.1.2008 stellte das erstinstanzliche Gericht die Strafbarkeit der Angeklagten aufgrund fahrlässiger Meeresverschmutzung fest und verurteilte sie zur Zahlung hoher Schadensersatzsummen.<sup>7</sup> Das Berufungsgericht (*Cour d'Appel*) bestätigte das erstinstanzliche Urteil im Wesentlichen, hob das Urteil jedoch im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung von Total SA auf.<sup>8</sup>

Das Kassationsgericht hat in seinem außergewöhnlich umfangreichen Urteil vom 25.9.2012 die Haftung von Total SA als Charterer der "Erika" wiederhergestellt und das Berufungsurteil im Übrigen bestätigt.<sup>9</sup>

## II. Die Entscheidung des Kassationsgerichts und der Vorinstanzen

Das Urteil ist insbesondere im Hinblick auf die Klassifikationsgesellschaft Rina SpA und den Charterer Total SA von Interesse, da diese Beteiligten aufgrund ihrer Solvabilität bzw. ihres Versicherungsschutzes tatsächlich für die entstandenen Schäden in Anspruch genommen werden können. Die folgenden Ausführungen beschränken sich daher bei der Darstellung

---

<sup>7</sup> Tribunal de Grande Instance de Paris, Urteil vom 16.1.2008, Nr. 9934895010; die Zuständigkeit als erstinstanzliches Gericht der ordentlichen Gerichtsbarkeit ergab sich aus einer aufdrängenden Zuweisung, da sich die Havarie in der französischen AWZ ereignet hatte.

<sup>8</sup> Cour d'Appel de Paris, Urteil vom 24.3.2010, Nr. 08/02278.

<sup>9</sup> Total SA hatte bereits nach dem erstinstanzlichen Urteil Schadensersatz in Höhe von knapp 170 Mio. € geleistet und unabhängig vom Ausgang des Rechtsstreits auf eine Rückzahlung verzichtet, so dass es im Wesentlichen um die rechtliche Bewertung des Sachverhaltes ging.

der straf- und zivilrechtlichen Aspekte des Verfahrens auf diese beiden Beteiligten.<sup>10</sup>

## 1. Der strafrechtliche Teil des Verfahrens

Das Kassationsgericht bestätigt die Verurteilung der Beteiligten. Dabei ist neben der Frage der Völkerrechtskonformität des Strafverfahrens insbesondere der von der Klassifikationsgesellschaft vorgebrachte Einwand der Immunität vor Strafverfolgung von Interesse.

### a) Strafverfolgung der Klassifikationsgesellschaft Rina SpA

Die von der maltesischen Regierung (*Malta Maritime Authority*) mit der Überprüfung von unter maltesischer Flagge fahrenden Schiffen beauftragte Klassifikationsgesellschaft Rina SpA hatte sich auf eine Strafverfolgungsimmunität vor französischen Gerichten berufen.

Das erstinstanzliche Gericht hatte eine Immunität abgelehnt und darauf verwiesen, SpA Rina werde nicht wegen der tatsächlich als Hoheitsakt anzusehenden Zertifizierung verfolgt, sondern wegen der privatrechtlich einzustufenden, mangelhaft durchgeführten Überprüfung der maßgeblichen Sicherheitsstandards im Rahmen der Klassifikation des Schiffes. Bei der Bewertung von Klassifikationsgesellschaften müsse daher zwischen der Erteilung des Schiffssicherheitszeugnisses einerseits und der vorgelagerten Überprüfung des Schiffes unterschieden werden.<sup>11</sup> Das Berufungsgericht hatte eine solche Differenzierung hingegen abgelehnt und eine Strafverfolgungsimmunität im Grundsatz bejaht, die Einlassung zur Sache während des gesamten Verfahrens aber als einen eindeutigen Verzicht darauf gewertet.<sup>12</sup>

Das Kassationsgericht hat zur Frage des Bestehens einer Strafverfolgungsimmunität nicht ausdrücklich Stellung genommen, die Entscheidung des Berufungsgerichts aber insoweit bestätigt, als das Verhalten von Rina

---

<sup>10</sup> Daneben hatten auch die Geschäftsführer der Reedereigesellschaft Tevere Shipping als Eigentümerin der "Erika" und der mit der Schiffsführung betrauten Gesellschaft Panship Revision gegen das Berufungsurteil eingelegt.

<sup>11</sup> Erstinstanzliches Urteil (Anm. 7), 214.

<sup>12</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 322 ff.

SpA während des Verfahrens als eindeutiger Verzicht auf eine solche Immunität zu werten ist.<sup>13</sup>

## b) Völkerrechtskonformität des Strafverfahrens

Der Straftatbestand der fahrlässigen Meeresverschmutzung durch Einleitung von Öl in der zum Zeitpunkt des Unglücks geltenden Fassung<sup>14</sup> lautete:

“(…) wurde durch Fahrlässigkeit oder durch die Missachtung der anwendbaren Vorschriften ein Seeunglück im Sinne des Brüsseler Übereinkommens vom 29. November 1969 über Maßnahmen auf Hoher See verursacht, ist der Kapitän oder die für die Fahrt oder den Betrieb an Bord französischer oder ausländischer Schiffe oder Plattformen verantwortliche Person, die ein solches Unglück verursacht hat oder die notwendigen Maßnahmen zu dessen Abwendung unterlassen hat, strafrechtlich verantwortlich, sofern dieses Unglück eine Verschmutzung der Küstengewässer, der inneren Gewässer oder der Wasserstraßen zur Folge gehabt hat.

Strafbar machen sich (...) der Eigentümer, der Betreiber sowie jede andere Person (...), die rechtlich oder tatsächlich eine Kontroll- oder Leitungsbefugnis bei der Führung oder der Fahrt des Schiffes ausübt (...), soweit dieser Eigentümer, dieser Betreiber oder diese Person Verursacher einer Verschmutzung i. S. d. vorgenannten Absatzes ist.”

Kernpunkt des strafrechtlichen Teils des Verfahrens war die Frage nach der Vereinbarkeit des Straftatbestandes mit dem Völkerrecht, da die Strafbarkeit fahrlässigen Verhaltens unabhängig vom Ort des Schiffsunglücks an die eingetretene Verschmutzung der französischen Küstengewässer anknüpft. Maßgeblich ist dabei die Frage, ob dies den Anforderungen des Seerechtsübereinkommens (SRÜ)<sup>15</sup> und des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL)<sup>16</sup> entspricht. Art. 211 Abs. 5 SRÜ erlaubt Küstenstaaten, Vorschriften zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe ihrer AWZ zu erlassen. Voraussetzung ist, dass diese Vorschriften “den allgemein anerkannten internationalen, im Rahmen der zuständigen internati-

---

<sup>13</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 15.

<sup>14</sup> Art. 8 des Gesetzes vom 5.7.1983 (Nr. 83/583), heute Art. L. 218-22 des Code de l'environnement.

<sup>15</sup> Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10.12.1982.

<sup>16</sup> Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2.11.1973 und Zusatzprotokoll vom 17.2.1978.

onalen Organisation oder einer allgemeinen diplomatischen Konferenz aufgestellten Regeln und Normen entsprechen und diesen Wirksamkeit verleihen”.

Als eine solche Bestimmung sieht Regel 9 a. F.<sup>17</sup> der Anlage I zu MARPOL ein allgemeines Verbot des Einleitens von Öl oder Ölgemischen durch Schiffe vor. Es gilt unabhängig davon, ob das Einleiten vorsätzlich oder fahrlässig erfolgt. Nach Art. 1 MARPOL sind die Vertragsparteien verpflichtet, sämtlichen Vorschriften des Übereinkommens Wirkung zu verleihen. Darüber hinaus sieht Art. 4 MARPOL vor, dass die Vertragsparteien Verstöße gegen dieses Übereinkommen unabhängig vom Ort des Verstoßes ahnden. Regel 11 a. F.<sup>18</sup> der Anlage I sieht allerdings eine Ausnahmeregelung zum Einleitungsverbot mit gleichzeitiger Gegenausnahme vor:

“Regel 9 dieser Anlage findet keine Anwendung auf: (...) das durch einen Schaden an einem Schiff oder seiner Ausrüstung verursachte Einleiten von Öl oder Ölgemischen in das Meer

- sofern alle angemessenen Vorkehrungen nach dem Eintritt des Schadens oder nach der Feststellung der Einleitung getroffen wurden, um die Einleitung zu verhindern oder zu begrenzen,

- es sei denn, der Eigentümer oder Kapitän hat vorsätzlich oder leichtfertig sowie in dem Bewusstsein, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten würde, gehandelt.”

Der Generalanwalt am Kassationsgericht als Vertreter der Anklage hat den Straftatbestand in mehreren Punkten für völkerrechtswidrig gehalten. Zunächst knüpfe der Straftatbestand nicht an das Einleiten von Öl an, sondern an eine dadurch verursachte Verschmutzung der Hoheitsgewässer; diese Verkennung von Ursache und Wirkung sei von MARPOL nicht gedeckt. Darüber hinaus sehe Regel 11 a. F. der Anlage I zu MARPOL eine mögliche Verantwortlichkeit bei einer schadensbedingtes Einleitung von Öl nur für den Eigentümer und den Kapitän des Schiffes vor, so dass aus dem Wortlaut zu schließen sei, dass insgesamt nur diese Normadressaten des Verbots sein könnten. Schließlich sehe die gleiche Vorschrift eine Geltung des Einleitungsverbots nur bei Vorsatz und Leichtfertigkeit vor, während das französische Gesetz für eine Strafbarkeit bereits einfache Fahrlässigkeit ausreichen lasse. Da MARPOL in seinem Anwendungsbereich abschließend sei, dürfe der nationale Straftatbestand aufgrund des Vorbehalts international harmonisierter Vorschriften nicht darüber hinausgehen. Der Straftatbestand ver-

---

<sup>17</sup> Heute Regel 15 und 34 Anlage I MARPOL.

<sup>18</sup> Heute Regel 4 Anlage I MARPOL.

leihe MARPOL daher keine Wirksamkeit und sei somit völkerrechtswidrig.<sup>19</sup>

Das erstinstanzliche Gericht hatte das Problem der Völkerrechtskonformität des Straftatbestandes gar nicht erst aufgeworfen, indem es davon ausgegangen war, dass es sich um ein selbständiges Delikt der Verschmutzung der Küsten- und der inneren Gewässer handle. Dieses diene nicht der Umsetzung der MARPOL-Vorschriften und sei daher nicht an diesen zu messen.<sup>20</sup>

Das Berufungsgericht war dieser Argumentation nicht gefolgt und hatte den Straftatbestand auf seine Völkerrechtskonformität geprüft. Es hatte diese damit bejaht, dass gerade die Strafbarkeit fahrlässiger Einleitung in der AWZ der in Art. 4 MARPOL verankerten Strafverfolgungspflicht maximale Wirksamkeit verleihe und daher den entsprechenden Verpflichtungen aus Art. 211 Abs. 5 SRÜ und Art. 1 MARPOL entspreche. Da MARPOL nicht abschließend sei und somit weitergehende nationale Vorschriften zulasse, sei auch eine Anknüpfung an die Folge des Einleitens zulässig. Es hatte die Vorschriften dabei unter besonderer Berücksichtigung der Präambel und der gesamten Systematik des MARPOL-Übereinkommens und unter Hinweis auf die Auslegungsvorschrift des Art. 31 Abs. 1 der Wiener Vertragsrechtskonvention<sup>21</sup> nach Treu und Glauben im Sinne eines größtmöglichen Umweltschutzniveaus ausgelegt. Darüber hinaus hatte sich das Berufungsgericht geweigert, aus dem Ausschlussstatbestand der Regel 11 a. F. eine für den nationalen Gesetzgeber abschließende Begrenzung der Normadressaten zu folgern. Vielmehr knüpft es an den Begriff des Schiffes in Regel 9 a. F. als Ausgangspunkt des Schadenseintritts an, so dass eine Strafbarkeit wegen Verstoßes gegen das Einleitungsverbot nicht auf bestimmte Personen begrenzt sein könne.<sup>22</sup>

Das Kassationsgericht hat zunächst die Strafverfolgungszuständigkeit der französischen Gerichte festgestellt und dabei auf die Durchsetzungsvorschriften der Art. 220 Abs. 6 und 228 SRÜ verwiesen, die Küstenstaaten besondere Zuständigkeiten für die Verfolgung von Verstößen gegen internationale Umweltschutzvorschriften innerhalb der AWZ verleihen.<sup>23</sup> Hinsichtlich der materiellen Völkerrechtskonformität des Straftatbestandes ist

<sup>19</sup> Schlussanträge des Generalanwalts am Kassationsgericht vom 27.2.2012, 30, 94 f.

<sup>20</sup> Erstinstanzliches Urteil (Anm. 7), 181 f.

<sup>21</sup> Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge vom 23.5.1969, BGBl. 1985 II, 927, Art. 31 Abs. 1: Ein Vertrag ist nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Lichte seines Zieles und Zweckes auszulegen.

<sup>22</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 324 ff., insbesondere 328 f.

<sup>23</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 107.

es der Argumentation des Berufungsgerichts gefolgt. Da weder Total SA noch Rina SpA angemessene Maßnahmen zur Eindämmung der eingetretenen Schäden ergriffen hätten, stehe insbesondere der erste Rechtfertigungsgrund nach Regel 11 a. F. zu Anhang I MARPOL der Strafbarkeit nicht entgegen.<sup>24</sup>

### c) Konkrete Strafbarkeit von Total SA und Rina SpA

Auf der Grundlage des völkerrechtskonformen Tatbestandes hat das Kassationsgericht die Verurteilung der Klassifikationsgesellschaft Rina SpA und von Total SA als “anderer Personen” im Sinne des Straftatbestandes bestätigt, indem es sowohl ein fahrlässiges Fehlverhalten als auch eine rechtliche und tatsächliche Kontroll- und Leitungsbefugnis bei der Führung und der Fahrt des Schiffes bejaht hat.

Die Verurteilung der Klassifikationsgesellschaft Rina SpA wird bestätigt, weil diese aufgrund der durchgeführten Kontrollen und der Klassifizierung über eine entsprechende Kontrollbefugnis über die “Erika” verfügt habe und die Erteilung des Zeugnisses durch ihren Vertreter trotz erheblicher Mängel am Schiff “in großer Eile und unter dem Druck wirtschaftlicher Zwänge” und damit fahrlässig erfolgt sei. Insbesondere sei trotz sichtbarer Korrosionsschäden eine Untersuchung der betroffenen Schiffswände unterblieben.<sup>25</sup>

Ausführlicher sind die Aussagen des Kassationsgerichts zur Strafbarkeit von Total SA. Der zwischen der Tochtergesellschaft Total Transport Corporation (TTC) und der mit dem wirtschaftlichen Betrieb des Schiffes betrauten Gesellschaft Selmont geschlossene Chartervertrag sei so auszulegen, dass die Muttergesellschaft Total SA “tatsächlicher Charterer” geworden sei. TTC habe über keine eigenen Mittel zur Erfüllung des Chartervertrages verfügt, so dass die vertraglichen Verpflichtungen inhaltlich zugunsten von Total SA abgeschlossen worden seien.

Das strafbare Verhalten hat das Kassationsgericht in der Befrachtung der “Erika” trotz der durchgeführten “Vetting”-Kontrolle durch eigene Mitarbeiter gesehen. Da eine ordnungsgemäß durchgeführte Überprüfung zwangsläufig zur Feststellung schwerwiegender Unregelmäßigkeiten an dem Schiff geführt hätte, stelle die Befrachtung ein fahrlässiges Fehlverhal-

---

<sup>24</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 105 ff.

<sup>25</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 171 und erstinstanzliches Urteil (Anm. 7), 275; das Berufungsgericht hat dies sogar als grob fahrlässiges Verhalten qualifiziert, S. 367 des Berufungsurteils (Anm. 8).

ten dar. Das Kassationsgericht hat dieses Ergebnis auf die Feststellungen der Instanzgerichte gestützt, Mitarbeiter von Total SA hätten während der "Vetting"-Kontrolle Zugang zum Schiff gehabt und dabei die Lade- und Entladeoperationen überwachen und das Schiff sowie dessen Papiere überprüfen können. Daraus schließt das Kassationsgericht auf eine ausreichende Kontrollbefugnis nicht nur hinsichtlich der Ladung, sondern auch hinsichtlich der Fahrt des Schiffes. Das Kassationsgericht sieht dafür folgende Aspekte als maßgeblich an:

- Selmont als Vertragspartei des Chartervertrages verfügte für Total SA erkennbar über kein ausreichendes sicherheitstechnisches Wissen;
- das Schiff war zum Zeitpunkt der Kontrolle 24 Jahre alt, so dass besondere Sorgfalt notwendig gewesen war;
- das durch die Klassifikationsgesellschaft ausgestellte Klassenzeugnis war nur für einen Zeitraum von zwei Monaten und unter der Bedingung der Durchführung von Reparaturarbeiten erteilt;
- die nach der "Vetting"-Kontrolle im November 1998 erteilte Zulassung war zum Zeitpunkt der Unglücksfahrt bereits abgelaufen.<sup>26</sup>

## 2. Der zivilrechtliche Teil des Verfahrens

Auf der Grundlage der festgestellten Strafbarkeit hat das Kassationsgericht auch die zivilrechtliche Verurteilung von Rina SpA und Total SA als Gesamtschuldner zur Zahlung von Schadenersatz in Höhe von 200,3 Mio. € bejaht.

### a) Zivilrechtliche Haftung von Rina SpA und Total SA

Die zivilrechtlichen Haftungsansprüche der zahlreichen Nebenkläger wegen der verursachten Ölverschmutzungsschäden richteten sich nach dem im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) abgeschlossenen Internationalen Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungen (ÖIHÜ).<sup>27</sup> Nach Art. III Abs. 1 ÖIHÜ haftet grundsätzlich der Schiffseigentümer für Ölverschmutzungsschäden, die

---

<sup>26</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 166 f.

<sup>27</sup> Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungen vom 29.11.1969, in der Fassung des Protokolls vom 27.11.1992 (Ölhaftungsübereinkommen).

durch ein Schiffsunglück verursacht werden. Im Hinblick auf andere Haftungsadressaten sieht Art. III Abs. 4 ÖIHÜ Folgendes vor:

“(…) können Schadenersatzansprüche wegen Verschmutzungsschäden weder auf Grund dieses Übereinkommens noch auf anderer Grundlage geltend gemacht werden gegen

- (b) (…) eine andere Person, die, ohne Mitglied der Besatzung zu sein, Dienste für das Schiff leistet,

- (d) (…) einen Charterer (wie auch immer er bezeichnet ist (...)), sofern nicht die Schäden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihnen selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden.”

Das Berufungsgericht hatte Rina SpA nicht unter den Haftungsausschlussstatbestand als Dienstleister gemäß Art. III Abs. 4 *lit. b* ÖIHÜ gefasst, da sich Klassifikationsgesellschaften durch ihre Unabhängigkeit und ihre auf die Ausübung hoheitlicher Befugnisse gestützte Zertifizierungstätigkeit auszeichneten, so dass eine von der Vorschrift vorausgesetzte privatrechtliche Dienstleistung mit entsprechendem Weisungsrecht des Auftraggebers ausgeschlossen sei.<sup>28</sup> Das Kassationsgericht ist dem zwar nicht gefolgt und hat die Klassifikationsgesellschaft wegen ihrer privatrechtlichen Beziehungen mit dem Reeder als Vertragspartner der Klassifizierung unter den Ausschlussstatbestand gefasst. Es hat die Verurteilung im Ergebnis aber bejaht, da es in der Erteilung des Zeugnisses entsprechend den Feststellungen zur Strafbarkeit ein leichtfertiges Fehlverhalten gesehen hat.<sup>29</sup>

Das Kassationsgericht hat das Urteil des Berufungsgerichts dagegen insoweit aufgehoben, als die Haftung von Total SA als “tatsächlichem Charterer” i. S. v. Art. III Abs. 4 *lit. d* ÖIHÜ abgelehnt worden war. Das Berufungsgericht hatte die Befrachtung durch Total SA zivilrechtlich als einfache Fahrlässigkeit gewertet, da der für die Befrachtung verantwortliche Vertreter von Total SA selbst keinen Zugang zum Schiff gehabt und deswegen nicht über ausreichende Informationen verfügt habe, um ein Auslaufen der Erika zu verhindern.<sup>30</sup>

Das Kassationsgericht ist dieser Einschätzung nicht gefolgt. Aufgrund der Feststellungen des Berufungsgerichts sei das Fehlverhalten von Total SA als leichtfertig einzustufen, so dass der Haftungsausschluss nicht greife. Darüber hinaus habe der Vertreter von Total SA zwangsläufig in dem Be-

<sup>28</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 423.

<sup>29</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 221.

<sup>30</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 423.

wusstsein gehandelt, dass die entsprechenden Schäden wahrscheinlich eintreten würden, so dass der Haftungsausschluss nach Art. III Abs. 4 ÖIHÜ entfalle.<sup>31</sup>

## b) Haftungsumfang

Neben dem Ersatz zahlreicher Vermögensschäden und immaterieller Schäden zugunsten der Nebenkläger hat das Kassationsgericht auch die Ausführungen des Berufungsgerichts zum Ersatz rein ökologischer Schäden auf der Grundlage des nationalen Deliktsrechts in Höhe von rund 13 Mio. € gebilligt. Sowohl das erstinstanzliche Gericht als auch das Berufungsgericht hatten diese Schadensposten bereits als ersatzfähig anerkannt. Das Kassationsgericht charakterisiert den ökologischen Schaden als eine "unmittelbare oder mittelbare, durch die Tat verursachte Beeinträchtigung der Umwelt".<sup>32</sup>

Das Berufungsgericht hatte von einem "in Geld zu ersetzenden ökologischen Schaden, der durch eine Beeinträchtigung der nicht dem Markt unterliegenden Umweltgüter verursacht wird", gesprochen. Es hatte diesen als "objektiven, selbständigen Schaden, der die nicht nur unerhebliche Beeinträchtigung der natürlichen Umwelt, insbesondere der Luft, der Atmosphäre, des Wassers, der Böden, der Flächen, der Landschaften, der natürlichen Standorte, der Biodiversität und der Interaktion zwischen diesen Bestandteilen, umfasst, und sich dabei nicht auf ein bestimmtes menschliches Interesse auswirkt, sondern ein legitimes Kollektivinteresse berührt", definiert.<sup>33</sup> Anspruchsberechtigt waren danach der Staat bzw. Gebietskörperschaften, soweit sie mit Umweltschutzaufgaben betraut sind,<sup>34</sup> sowie anerkannte Umweltschutzvereinigungen, die den Umweltschutz als satzungsmäßigen Kern ihrer Aufgaben aufweisen.<sup>35</sup> Für die Berechnung der Schadenshöhe hat sich das Kassationsgericht auf folgende Kriterien gestützt:<sup>36</sup>

- für Gemeinden auf den Grad der Verschmutzung und die Größe des betroffenen Küstengebietes (Gezeitenzone) sowie die maritime Tradition des Gebietes und seiner Bevölkerung;

---

<sup>31</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 315 f.

<sup>32</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 255.

<sup>33</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 427.

<sup>34</sup> Das Berufungsgericht leitet dies für die einzelnen Körperschaften (Staat, Regionen, Départements, Kommunen) aus den entsprechenden bau-, umwelt- und kommunalrechtlichen Vorschriften ab, Berufungsurteil (Anm. 8), 429 ff., 441 ff.

<sup>35</sup> Vgl. zu den entsprechenden Anforderungen Art. L. 141-1 und L. 141-2 des Code de l'environnement sowie Berufungsurteil (Anm. 8), 432 ff.

<sup>36</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 431 ff.

- für andere Gebietskörperschaften auf den Grad der Verschmutzung und die maritime Ausrichtung ihrer Aktivitäten und ihrer Bevölkerung;
- für Umweltschutzvereinigungen wird die Beeinträchtigung des "*animus societatis*" nach der Zahl der Mitglieder, dem Bekanntheitsgrad und den konkreten Besonderheiten ihrer Tätigkeit bestimmt.

### III. Kommentar

Selten sind Gerichtsurteile in Frankreich so mediatisiert und öffentlich diskutiert worden wie das Erika-Urteil des Kassationsgerichts. Das gegen die Schlussanträge des Generalanwalts ergangene Urteil bewirkt einen erheblichen Imageschaden für den Mineralölkonzern Total SA, weil es seine straf- und zivilrechtliche Verantwortlichkeit für die Erika-Katastrophe rechtskräftig feststellt. Bereits zum zweiten Mal setzt sich das Kassationsgericht mit den Auswirkungen der Havarie der Erika auseinander, nachdem es in einem ersten Verfahren nach Vorabentscheidung des EuGH die abfallrechtliche Wiederherstellungspflicht zweier Total-Tochtergesellschaften als Eigentümerinnen des ausgelaufenen Öls im Grundsatz bejaht hat.<sup>37</sup> Zudem steht die Total-Gruppe auch in anderen Verfahren für den Ersatz von Umweltschäden vor Gericht.<sup>38</sup> Das Erika-Urteil ist umso bedeutender, als Großkonzerne bei Umweltkatastrophen meist bemüht sind, Entschädigungszahlungen auf Vergleichsbasis zu leisten, um eine symbolträchtige Verurteilung zu vermeiden.<sup>39</sup> Einer solchen für die Öffentlichkeit meist undurchsichtigen Verfahrensbeendigung fehlt die Abschreckungs- und Sanktionswirkung eines Urteils.

Die globalisierte Wirtschaft zwingt die Wirtschaftsteilnehmer, einen möglichst kostengünstigen Rohstofftransport zu gewährleisten. Da sich mit der Havarie der Erika das damit verbundene ökologische Risiko enormer Umweltverschmutzungen realisiert hat, geht es bei dem Urteil über die Klärung

---

<sup>37</sup> Cour de Cassation, 3<sup>ème</sup> Chambre Civile, Urteil Nr. 04-12.315 vom 17.12.2008 und EuGH, Urteil vom 24.6.2008, Rs. C-188/07 – *Commune de Mesquer*; eine endgültige Entscheidung steht nach Rückverweisung an das Berufungsgericht Bordeaux noch aus.

<sup>38</sup> Etwa wegen Explosion der Chemiefabrik AZF bei Toulouse am 21.9.2001, s. dazu Berufungsgericht Toulouse, Urteil Nr. 2012/642 vom 24.9.2012.

<sup>39</sup> So nach dem Großbrand des Sandoz-Werkes bei Basel (1986) oder nach dem Austritt hochgiftiger Substanzen im indischen Bhopal (1984); vgl. auch die nach der Explosion der Förderplattform *Deepwater Horizon* gegen British Petroleum eingeleiteten Straf- und Zivilverfahren, die Ende 2012 mit hohen Strafzahlungen von BP an die US-Verwaltung sowie Entschädigungszahlungen an die Geschädigten ohne Urteil beendet wurden; das im Februar 2013 begonnene zivilrechtliche Verfahren zwischen BP und dem US-amerikanischen Staat dürfte ebenso durch Vergleich beendet werden.

der im Lauf des Verfahrens aufgeworfenen Rechtsfragen hinaus um die rechtliche Bewertung zentraler Herausforderungen der globalisierten Weltwirtschaft.<sup>40</sup> Mit seiner Entscheidung stärkt das Kassationsgericht zum einen die Position der Küstenstaaten bei der Verfolgung von sich unmittelbar auf ihr Hoheitsgebiet auswirkenden Umweltstraftaten, indem es einer ausschließlichen Strafgerichtsbarkeit durch Billigflaggen-Staaten zumindest bei schweren Schäden eine Absage erteilt. Zum anderen stärkt es das im französischen und internationalen Recht verankerte Verursacherprinzip, das eine der Grundlagen eines effektiven Umweltschutzes bildet.<sup>41</sup> Das Urteil zeigt jedoch auch, dass das Völkerrecht bei der Aufarbeitung großer Tankerunfälle nur unzureichende Mechanismen bereithält und in einigen kompetenz- und materiellrechtlichen Punkten reformbedürftig ist.

## 1. Zur Völkerrechtskonformität des Gerichtsverfahrens

Im Mittelpunkt des Verfahrens stand zunächst die Frage nach der Strafbarkeit der Beteiligten, da die zivilrechtlichen Ansprüche als Folge der verübten Straftat geltend gemacht wurden. Die von den Geschädigten als Nebenkläger erhobene „*action civile*“ geht in ihrer rechtlichen Ausgestaltung und gesellschaftlichen Akzeptanz über das deutsche Adhäsionsverfahren nach den §§ 403 ff. StPO hinaus, weil das französische Recht vom Vorrang des Strafprozesses gegenüber dem Zivilprozess ausgeht.<sup>42</sup> Darüber hinaus lässt das französische Strafrecht im Gegensatz zum deutschen Recht die Strafbarkeit juristischer Personen zu, so dass durch die Anklage der finanziell leistungsfähigen juristischen Personen der tatsächliche Ersatz der entstandenen Schäden auch vor einem Strafgericht möglich ist.<sup>43</sup> Auf dieser verfahrensrechtlichen Grundlage hat das Kassationsgericht sowohl die Regelungs- als auch die Durchsetzungszuständigkeit Frankreichs als Küsten-

---

<sup>40</sup> V. Lasserre, *L'affaire du naufrage de l'Erika ou le procès d'une mauvaise gouvernance mondiale*, *Le Monde* vom 1.6.2012.

<sup>41</sup> A. Epiney/M. Scheyli, *Strukturprinzipien des Umweltvölkerrechts*, 1998, 96 ff.

<sup>42</sup> Dazu umfassend K. Spieß, *Das Adhäsionsverfahren in der Rechtswirklichkeit*, 2008, 228 ff., 255 f.

<sup>43</sup> Art. 121-2 Abs. 1 des Code pénal; gemäß Art. 121-2 Abs. 3 des Code pénal bleibt die Strafbarkeit der natürlichen Personen, die für die juristische Person gehandelt haben, unberührt; s. zum deutschen Recht und der daran geäußerten Kritik etwa K. Leipold, *Strafbarkeit von Unternehmen*, *NJW-Spezial* 2008, 216 ff. sowie R. Scholz, *Strafbarkeit juristischer Personen?*, *ZRP* 2000, 435 ff. und P. Schulte, *Siemens in den Knast? Zur Strafbarkeit juristischer Personen in Deutschland*, *Forum Recht* 4/2009, 117 ff.

staat zur Strafverfolgung bejaht und eine Immunität der italienischen Klassifikationsgesellschaft Rina SpA abgelehnt.

### a) Keine Staatenimmunität für die Klassifikationsgesellschaft Rina SpA

Die Art. 217 Abs. 1, 94 Abs. 3 und 4 SRÜ verpflichten die Flaggenstaaten dazu, sicherzustellen, dass die ihre Flagge führenden oder in ihr Schiffsregister eingetragenen Schiffe den geltenden Sicherheitsvorschriften im Bereich des Meeresumweltschutzes entsprechen. Über diese allgemeine Verpflichtung hinaus sehen die Regeln 6 ff. des Anhangs I zu MARPOL die regelmäßige Überprüfung von Öltankern und ihre Zertifizierung durch staatliche Stellen vor. Die Regeln 3 und 4 des Kapitels IX des SOLAS-Übereinkommens<sup>44</sup> bestimmen, dass Schiffe den Vorgaben des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (International Safety Management Code) entsprechen müssen und die Verwaltung des Flaggenstaates hierüber ein Zeugnis ausstellt. Weitere Anforderungen ergeben sich aus dem STCW-Übereinkommen<sup>45</sup> und dem Internationalen Freibord-Übereinkommen<sup>46</sup>.

Flaggenstaaten kommen ihren völkerrechtlichen Überwachungspflichten in der Regel dadurch nach, dass sie private Klassifikationsgesellschaften beauftragen, die notwendigen Prüfungen und Inspektionen durchzuführen und ein entsprechendes Zeugnis zu erteilen.<sup>47</sup> Als Beliehene des Flaggenstaates können sich Klassifikationsgesellschaften auf eine funktionelle Staatenimmunität berufen, soweit sie delegierte Staatsaufgaben wahrnehmen

<sup>44</sup> Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Safety of Life at Sea) vom 1.11.1974, BGBl. 1979 II, 143, mit zahlreichen Zusatzprotokollen.

<sup>45</sup> Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Fähigkeitsausweisen und den Wachdienst von Seeleuten (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) vom 7.7.1978, BGBl. 1982 II, 297.

<sup>46</sup> Internationales Freibord-Übereinkommen (International Convention on Load Lines) vom 5.4.1966 mit Zusatzprotokollen, BGBl. 1969 II, 250; allgemein hierzu *P. Boisson*, *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*, 1999, 399 ff.

<sup>47</sup> *G. Hafner*, in: W. Graf Vitzthum (Hrsg.), *Handbuch des Seerechts*, 2006, 405, Rn. 177 und *R. Herber*, *Seehandelsrecht*, 1998, 175 ff.; s. dazu auch IMO Res. A.847(20) vom 27.11.1997, 6 ff.; die Möglichkeit der Übertragung dieser Überwachungspflicht ist in umweltvölkerrechtlichen Abkommen ausdrücklich vorgesehen, s. Regel 6 Nr. 3.2 Anlage I zu MARPOL und Art. III (a) SOLAS, vgl. auch Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 2009/15/EG; das Unionsrecht sieht Kriterien für die Auswahl der Klassifikationsgesellschaften in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.4.2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden vor.

und dadurch hoheitlich tätig werden.<sup>48</sup> Dem steht auch Art. 236 SRÜ nicht entgegen, der ausdrücklich vorsieht, dass Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm eingesetzt sind und die zum gegebenen Zeitpunkt im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden, der Staatenimmunität unterliegen. Diese Vorschrift regelt nur die Frage der Immunität von Staatsschiffen etwa im Hinblick auf ihre Zurückhaltung durch einen Hafenstaat nach den Vorschriften des Teils XII des SRÜ. Rina SpA hatte ihre Immunität hingegen unabhängig vom Status der von ihr überprüften "Erika" geltend gemacht hat. Soweit sich das Verfahren auf eine mit der Ausübung der übertragenen hoheitlichen Befugnis zusammenhängenden Tätigkeit bezieht, kann eine Klassifikationsgesellschaft also unabhängig von ihrer eigenen Nationalität grundsätzlich nur in dem Staat verurteilt werden, deren Immunität ihr zusteht.

Tatsächlich war Rina SpA von der maltesischen Schifffahrtsbehörde mit der Zertifizierung der "Erika" beauftragt worden und nahm dadurch hoheitliche Aufgaben wahr. Allerdings ist die Annahme einer Immunität hier zweifelhaft. Bei der Überwachung der geltenden Sicherheitsstandards nimmt eine Klassifikationsgesellschaft oft eine doppelte Funktion wahr, da sie sowohl hoheitliche Zertifizierungs- als auch privatrechtliche Klassifikationstätigkeiten an Schiffen durchführen kann. Die Zertifizierung erfolgt im Auftrag eines Flaggenstaates und dient dazu, die Konformität des Schiffes entsprechend der internationalen Verpflichtungen des Flaggenstaates sicherzustellen. Die Klassifikation hingegen erfolgt freiwillig auf Betreiben der Eigentümer bzw. Reeder der Schiffe nach von den Klassifikationsgesellschaften selbst festgesetzten Standards und hat sich in der Schifffahrts- und Transportpraxis seit langem durchgesetzt.<sup>49</sup> Nur die Zertifizierung durch Erteilung eines staatlich vorgesehenen Zeugnisses stellt eine hoheitliche Tätigkeit dar, während die Klassifikation durch Erteilung eines Klassenzeug-

---

<sup>48</sup> Zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben durch Klassifikationsgesellschaften bei der Erteilung von nach nationalem und internationalem Recht vorgeschriebenen Navigationszertifikaten, s. Conseil d'Etat, Urteil vom 23.3.1983, Nr. 33803 (*Bureau Véritas*); vgl. zur Immunität nach dem Recht der Bahamas vor einem US-amerikanischen Gericht United States Court of Appeals, Second Circuit, Urteil vom 15.10.1993, Nr. 92-9153, *Sundance Cruises Corporation v. American Bureau of Shipping*.

<sup>49</sup> Zu dieser Differenzierung, s. J. Basedow/W. Wurmnest, Die Dritthaftung von Klassifikationsgesellschaften, 2004, 5 ff.; J. L. Pulido Begines, The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues, J. Mar. L. & Com. 36 (2005), 487 ff.; s. auch P. Bonmassies/C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, 150, Rn. 198, die auf die praktische Notwendigkeit der Klassifizierung des Schiffes für den Abschluss einer Versicherung hinweisen.

nisses von der französischen Rechtsprechung als privatrechtliche Tätigkeit eingestuft wird.<sup>50</sup>

Rina SpA hatte der "Erika" auf Betreiben der Schiffeigentümerin Tevere Shipping sowohl ein staatlich vorgesehene Zeugnis als auch – in Erfüllung eines Klassifikationsvertrages – ein Klassenzeugnis erteilt. Die vorherige mangelhaft durchgeführte Überprüfung des Schiffes im November 1999 erfolgte also sowohl im Rahmen einer hoheitlichen als auch einer privatrechtlichen Tätigkeit. Wie die meisten Staaten vertritt Frankreich das Konzept einer restriktiven Staatenimmunität, wonach Immunität nur für hoheitliche Handlungen (*acta iure imperii*), nicht aber für privatgeschäftliche Handlungen (*acta iure gestionis*) gewährt wird.<sup>51</sup> Dementsprechend ist eine Strafverfolgung wegen der fahrlässig durchgeführten Überprüfung der "Erika" im Rahmen der Klassifikationstätigkeit zulässig, da diese Tätigkeit keine Verbindung mit der Ausübung maltesischer Staatsgewalt aufweist und daher nicht von der Staatenimmunität erfasst sein kann.<sup>52</sup>

Die Anerkennung einer umfassenden Immunität ohne Differenzierung nach der konkreten Tätigkeit würde der Klassifikationsgesellschaft einen ungerechtfertigten Schutz vor Rechtsverfolgung gewähren. Durch Billigflaggenstaaten beliebene Klassifikationsgesellschaften wären jeglicher Haftung entzogen, da eine Rechtsverfolgung im Flaggenstaat meist nicht er-

<sup>50</sup> Cour de Cassation, Chambre Commerciale, Urteil vom 14.2.2010, Nr. 10-10738; zur Terminologie vgl. die Unterscheidung in der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.4.2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden zwischen einem "staatlich vorgesehenen Zeugnis" (Art. 2 (i): ein gemäß den internationalen Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestellt Zeugnis) und einem "Klassenzeugnis" (Art. 2 (k): ein von einer anerkannten Organisation ausgestelltes Dokument, das die Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß dem von jener anerkannten Organisation festgelegten und veröffentlichten Vorschriftenwerk feststellt).

<sup>51</sup> Cour de Cassation, Chambre Mixte, Urteil vom 20.6.2003, Nr. 00-45629, in dem zur Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen und hoheitlichen Handlungen auf deren Natur oder Zweck abgestellt wird, s. auch H. Fox, *The Law of State Immunity*, 2008, 64 sowie J. Verhoeven, *Les immunités propres aux organes ou autres agents des sujets du Droit international*, in: J. Verhoeven (Hrsg.), *Le droit international des immunités: contestation ou consolidation?*, 2004, 71 ff.; für eine entsprechende Differenzierung vor deutschen Gerichten im Erkenntnisverfahren nach der Natur des Handelns eines Unternehmens bei der Erfüllung seiner Aufgaben, s. BVerfGE 16, 27, 61; BGHZ 18, 1 und OLG Frankfurt a. M., IPrax 1983, 68; vgl. dazu K. Hailbronner/M. Kau, in: W. Graf Vitzthum (Hrsg.), *Völkerrecht*, 5. Aufl. 2010, 180 ff., Rn. 89 ff.

<sup>52</sup> So auch der Generalanwalt in seinen Schlussanträgen (Anm. 19), 18 ff., der darauf hinweist, dass Rina SpA wegen der Klassifikation und nicht der Zertifizierung verfolgt wurde; das in Anm. 48 angeführte Urteil des Conseil d'Etat steht einem solchen Ergebnis nicht entgegen, da es sich gerade auf die Erteilung eines Zeugnisses auf Veranlassung des Flaggenstaates bezieht.

folgt. Hinzu kommt im konkreten Fall, dass Rina SpA erteilte Zeugnisse bei späterer Feststellung der Seeuntauglichkeit des Schiffes nicht selbst entziehen konnte, da sich die maltesische Schifffahrtsbehörde dies vorbehalten und somit einen Großteil ihrer Hoheitsbefugnisse behalten hatte.<sup>53</sup> Die Gewährung einer Strafverfolgungsimmunität bei Aufspaltung der hoheitlichen Befugnisse zwischen dem Staat und einer oder möglicherweise mehreren Personen ist mit einem effizienten und transparenten Meeresschutz nicht vereinbar. Hinzu kommt, dass die Fähigkeit und Bereitschaft besonders kleinerer Klassifikationsgesellschaften zur effizienten Durchsetzung aller Sicherheitsstandards verstärkt in Frage gestellt wird.<sup>54</sup> Schließlich ist ein solches Ergebnis auch mit der Einordnung der Klassifikationsgesellschaft als Dienstleister i. S. v. Art. III Abs. 4 ÖIHÜ konsistent, für die das Kassationsgericht auf die privatrechtliche Verbindung mit dem Reeder abgestellt hat.

Geht man dennoch von einer Immunität aus, kann ein Staat oder eine mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattete Person grundsätzlich darauf verzichten. Das Kassationsgericht hat sich für die Annahme eines Immunitätsverzichts auf den völkerrechtlichen Estoppel-Grundsatz gestützt, nach dem eine Rechtsbehauptung zurückgewiesen werden kann, wenn sie dem früheren Verhalten widerspricht.<sup>55</sup> So kann sich ein Staat im Erkenntnisverfahren vor dem Gericht eines anderen Staates nicht auf eine ihm zustehende Immunität berufen, wenn er sich bereits zur Hauptsache eingelassen hat.<sup>56</sup> Das Kassationsgericht berücksichtigt hierfür das Verhalten von Rina SpA während des siebenjährigen Ermittlungsverfahrens vor dem französischen Er-

---

<sup>53</sup> Dementsprechend hatte die französische Rechtsprechung die Staatenimmunität der Malta Maritime Authority als Organ des Flaggenstaates Malta bejaht, Cour de Cassation, Chambre Criminelle, Urteil vom 23.11.2004, Nr. 04-84265.

<sup>54</sup> S. B. Vaughan, *The Liability of Classification Societies*, 2006, 3 ff.; vgl. Erwägungsgrund 8 der Richtlinie 2009/15/EG: "Die von den Vertragsstaaten der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) anerkannten bestehenden Organisationen, die für nationale Verwaltungen tätig sind, bieten in vielen Teilen der Welt keine Gewähr für eine angemessene Durchführung der Vorschriften oder für hinreichende Zuverlässigkeit, da sie nicht über verlässliche und angemessene Strukturen und Erfahrungen verfügen, die ihnen eine hoch qualifizierte Wahrnehmung ihrer Aufgaben ermöglichen würden."

<sup>55</sup> Dazu T. Schweisfurth, *Völkerrecht*, 2006, 89, Rn. 153, sowie J. P. Müller/T. Cottier, *Estoppel*, in: R. Bernhardt (Hrsg.), *EPIL*, Bd. II, 1995, 116 ff.

<sup>56</sup> Diese Regel ist Teil des Völkergewohnheitsrechts, s. J. Verhoeven (Anm. 51), 37 ff.; vgl. Art. 8 Abs. 1 (b) des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Immunität der Staaten und ihres Vermögens von der Gerichtsbarkeit vom 2.12.2004, UNGA Res. 59/38 (nicht in Kraft) sowie Art. 3 Abs. 1 Satz 1 des Europäischen Übereinkommens über Staatenimmunität vom 16.5.1972, BGBl. 1990 II, 34.

mittlungsrichter,<sup>57</sup> da Rina SpA während dieses Zeitraums zu allen Vorwürfen Stellung genommen hat und sich erst nach Eröffnung des Gerichtsverfahrens vor dem erstinstanzlichen Gericht auf eine Immunität berufen hat.

Das Kassationsgericht hat die Strafverfolgung von Rina SpA zwar aufgrund des eindeutigen Immunitätsverzichts zugelassen, die Frage der Reichweite der Staatenimmunität von Klassifikationsgesellschaften jedoch nicht abschließend beantwortet, da der Wortlaut des Urteils Zweifel an ihrem Bestehen zulässt. Daher bleibt weiterhin offen, ob sich eine Klassifikationsgesellschaft bei gleichzeitiger Zertifizierungs- und Klassifikationstätigkeit – entgegen ablehnender Tendenzen im Unionsrecht<sup>58</sup> – auf eine umfassende funktionelle Staatenimmunität berufen kann.

## b) Die Völkerrechtskonformität der Strafverfolgung: Durchsetzungszuständigkeit der französischen Gerichte

Das Kassationsgericht musste sich aufgrund der extraterritorialen Bezüge des Verfahrens zunächst mit der Durchsetzungskompetenz französischer Gerichte auseinandersetzen. Diese hat das Gericht unter Nichtbeachtung des nationalen Rechts unmittelbar auf das SRÜ gestützt.

Gemäß Art. 113-12 des *Code pénal* ist eine französische Strafnorm auf eine außerhalb des Küstenmeeres begangene Straftat anwendbar, wenn die internationalen Abkommen sowie das Strafgesetz selbst dies vorsehen. Art. 4 Abs. 2 MARPOL sieht die Zuständigkeit der Küstenstaaten für die strafrechtliche Verfolgung von Verstößen gegen das MARPOL-Übereinkommen nur insoweit vor, als diese Verstöße in ihrem Hoheitsbereich verübt worden sind. Gemäß Art. 4 Abs. 1 MARPOL obliegt die Verfolgung von Straftaten grundsätzlich dem Flaggenstaat, dessen ausschließliche Durchsetzungszuständigkeit innerhalb der AWZ durch Art. 217 SRÜ bestätigt wird. Da Art. 4 Abs. 2 MARPOL allein auf den Ort des Verstoßes abstellt, wäre eine Durchsetzungszuständigkeit französischer Gerichte grundsätzlich aus-

<sup>57</sup> Das französische Strafprozessrecht sieht vor Klageerhebung ein durch die Staatsanwaltschaft eingeleitetes richterliches Ermittlungsverfahren vor.

<sup>58</sup> Erwägungsgrund 16 der Richtlinie 2009/15/EG: "Stellen eine anerkannte Organisation, ihre Besichtigter oder ihre technischen Mitarbeiter die einschlägigen Zeugnisse für die Verwaltung aus, sollten die Mitgliedstaaten in Betracht ziehen, ihnen zu ermöglichen, im Hinblick auf diese delegierten Tätigkeiten verhältnismäßige Rechtsgarantien und Rechtsschutz einschließlich der Ausübung angemessener Verteidigungsrechte in Anspruch zu nehmen, mit Ausnahme der Immunität, die ein Recht ist, das als untrennbares Hoheitsrecht nicht delegierbar ist und auf das sich daher nur die Mitgliedstaaten berufen können"; dazu *M. Reuß/J. Pichon*, *The European Union's Exercise of Jurisdiction Over Classification Societies*, *ZaöRV* 67 (2007), 119 ff.

geschlossen, da sich die Havarie außerhalb des Küstenmeeres und somit des französischen Hoheitsbereichs ereignet hat.

Das Kassationsgericht übergeht sowohl das französische Strafprozessrecht als auch das MARPOL-Übereinkommen und stützt sich unmittelbar auf Art. 220 Abs. 6 und 228 SRÜ. Diese Vorschriften regeln die Zuständigkeitskonkurrenz zwischen Flaggen- und Küstenstaat bei einer schweren Schädigung des Küstenstaates durch ein in der AWZ fahrendes Schiff.<sup>59</sup> Nach Art. 220 Abs. 6 SRÜ kann ein Küstenstaat in einem solchen Fall bei einem Verstoß gegen anwendbare internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe oder gegen die solchen Regeln und Normen entsprechenden und ihnen Wirksamkeit verleihenden Gesetze in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht ein Verfahren einleiten. Dies gilt jedoch nur insoweit, als der Flaggenstaat selbst nicht tätig wird. Diese allgemein gehaltene Vorschrift legt das Kassationsgericht im Lichte der Kollisionsvorschrift in Art. 228 Abs. 1 Satz 1 SRÜ aus, nach der ein Küstenstaat ein Strafverfahren im Falle einer schweren Schädigung seiner Küste auch bei Einleitung eines Verfahrens durch den Flaggenstaat weiterführen kann.<sup>60</sup>

Das Kassationsgericht begründet die Durchsetzungskompetenz des küstenstaatlichen Gerichts durch Rückgriff auf das SRÜ als dem MARPOL-Übereinkommen und dem nationalen Recht übergeordnetes Regelwerk und bekräftigt damit seinen Status als "Verfassung der Meere".<sup>61</sup> Dadurch wird der Konflikt zwischen dem Strafverfolgungsinteresse des Küstenstaates zur Wahrung seiner ökologischen Integrität einerseits und dem wirt-

---

<sup>59</sup> *M. Nordquist u.a.* (Hrsg.), *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, Bd. III, 1991, 2002, Rn. 220.11 (a) und 228.11(a); der Bezug des Kassationsgerichts auf diese Vorschriften ist auf den ersten Blick verwirrend, da das Kassationsgericht bei seiner Prüfung nicht ausdrücklich zwischen Durchsetzungs- und Regelungskompetenz differenziert, kritisch daher *D. Guibal*, *L'Erika, suite et fin*, *Revue juridique de l'économie publique* 63 (2012), Kommentar 63, der darauf hinweist, dass die vom Kassationsgericht angewendeten Vorschriften als "merkwürdiges obiter dictum" keine originären Zuständigkeiten des Küstenstaates begründen.

<sup>60</sup> Der Flaggenstaat Malta ist nach der Havarie untätig geblieben; die französische Rechtsprechung lehnt es allerdings ab, küstenstaatliche Durchsetzungszuständigkeiten für Taten innerhalb der eigenen AWZ allein wegen der Gefahr der Ineffizienz der Strafverfolgung durch den Flaggenstaat anzuerkennen, dazu *Cour de Cassation, Chambre Criminelle*, Urteile vom 5.5.2009, Nr. 07 87 931 und 07 87 362.

<sup>61</sup> Diese Bezeichnung geht zurück auf *T. B. Koh*, *A Constitution for the Oceans*, Remarks by Tommy T. B. Koh, President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Adapted from statements by the President on 6. and 11.12.1982 at the final session of the Conference at Montego Bay; die französische Rechtsprechung hat ihre Zuständigkeit im Fall von Meeresverschmutzung bereits mehrfach unmittelbar auf das SRÜ gestützt, vgl. etwa *Cour de Cassation, Chambre Criminelle*, Urteil vom 17.2.2010, Nr. 09-87254 und Urteil vom 15.11.2005, Nr. 05-80320.

schaftlichen Interesse des Flaggenstaates an freier Schifffahrt und einer entsprechenden ausschließlichen Durchsetzungszuständigkeit in hoheitsfreien Gewässern andererseits im Sinne eines effektiven Umweltschutzes gelöst.<sup>62</sup> Dieses Ergebnis kann jedoch nur im Fall schwerer Schäden für den Küstenstaat Bestand haben. Da dieser Begriff in erster Linie der subjektiven Auslegung durch den Küstenstaat unterliegt, geht mit diesem Ergebnis auch eine gewisse Rechtsunsicherheit bezüglich des Bestehens einer Durchsetzungszuständigkeit des Küstenstaates einher.<sup>63</sup>

### c) Die Völkerrechtskonformität des Straftatbestandes: Die Regelungszuständigkeit des französischen Gesetzgebers

Das Kassationsgericht hatte auch über die materielle Konformität des Straftatbestandes mit dem SRÜ und dem MARPOL-Übereinkommen zu entscheiden. Ist ein einfaches Gesetz völkerrechtswidrig, hat dies nach französischem Recht zur Folge, dass ein damit befasstes Gericht das Gesetz unangewendet lässt.<sup>64</sup> Dem Verfahren wäre damit die Grundlage entzogen worden, so dass ein Freispruch auch die Aufhebung der zivilrechtlichen Verurteilung nach sich gezogen hätte.

Bei Meeresverschmutzungen durch Schiffe weist das SRÜ den Küstenstaaten nur begrenzte Regelungskompetenzen zugunsten des Vorranges des Flaggen- und Hafenstaatsprinzips zu. Die Küstenstaaten können aufgrund ihrer Gebietshoheit umfassende Regelungen für das Küstenmeer treffen, während ihnen gemäß Art. 211 Abs. 5 SRÜ in der außerhalb ihres Hoheitsgebiets liegenden AWZ nur eine eingeschränkte Regelungskompetenz zusteht.<sup>65</sup> Diese Regelungen müssen den allgemein anerkannten internationa-

<sup>62</sup> Hierzu *J. Sohnle/V. Jaworski/M.-P. Camproux*, La loi française versus le droit maritime international dans l'arrêt Erika de la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation du 25 septembre 2012: la victoire du droit de l'environnement, *Droit de l'environnement*, Nr. 207, Dezember 2012, 373 f.; zum Konzept der Interessenabwägung zur Begründung extraterritorialer Regelungsgewalt, vgl. *D. W. Bowett*, Jurisdiction: Changing Patterns of Authority Over Activities and Resources, in: R. St. J. MacDonald/D. M. Johnston (Hrsg.), *The Structure and Process of International Law*, 1983, 568 ff.

<sup>63</sup> Streitigkeiten über das Vorliegen dieses Begriffes sind nach Teil XV des SRÜ beizulegen, s. *M. Nordquist u.a.* (Anm. 59), Rn. 220.11 (j).

<sup>64</sup> Art. 55 der französischen Verfassung vom 4.10.1958; für die ordentliche Gerichtsbarkeit, Cour de Cassation, Chambre Mixte, Urteil vom 24.5.1975, *Administration des douanes v. Société Cafés Jacques Vabre*, Bulletin Ch. Mixte 1975 Nr. 4; für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, Conseil d'Etat, Assemblée Plénière, Entscheidung vom 20.10.1989, *Nicolo*, Recueil Lebon, 190.

<sup>65</sup> *G. Hafner* (Anm. 47), 399, Rn. 156; *L. Gündling*, Die 200-Seemeilen-Wirtschaftszone, 1983, 256.

len Regeln und Normen entsprechen und ihnen Wirksamkeit verleihen.<sup>66</sup> Der zu prüfende Straftatbestand entsprach den Vorgaben von MARPOL tatsächlich in mehreren Punkten nicht. Dennoch hat das Kassationsgericht entschieden, dass der Straftatbestand dem MARPOL-Übereinkommen Wirksamkeit im Sinne des Völkerrechts verleiht.

Zweifelhaft ist zunächst, ob der objektive Tatbestand der in Regel 9 a. F. des Anhangs I zu MARPOL vorgesehenen Verbotsnorm wie von den Revisionsführern und dem Generalanwalt vertreten durch den Rechtfertigungstatbestand der Regel 11 a. F. definiert werden kann. Tatsächlich widerspricht dieser Ansatz dem Regel-Ausnahme-Verhältnis zwischen Tatbestand und Rechtfertigung. Hinzu kommt, dass die unzureichende Berücksichtigung des von MARPOL vorgegebenen Rechtfertigungstatbestandes nicht zur Völkerrechtswidrigkeit der nationalen Vorschrift führt, da ihre Voraussetzungen nach den Feststellungen des Berufungsgerichts von den Angeklagten nicht getroffen wurden. Selbst bei Unterstellung solcher Maßnahmen folgt aus den Feststellungen zur zivilrechtlichen Haftung, dass Total SA und Rina SpA jedenfalls bewusst grob fahrlässig im Sinne des zweiten Tatbestandsmerkmals in Regel 11 a. F. Anhang I MARPOL gehandelt haben und eine Rechtfertigung somit ohnehin nicht in Betracht kommt.

Tatsächlich liegt aber die Annahme einer abschließenden Regelungswirkung des MARPOL-Übereinkommens für die AWZ nahe. Art. 211 Abs. 2 SRÜ verpflichtet die Flaggenstaaten, Vorschriften gegen Meeresverschmutzungen durch Schiffe zu erlassen, die nicht weniger wirkungsvoll sein dürfen als die von der IMO und anderen Foren ausgearbeiteten Vorschriften. Dadurch wird ihnen ausdrücklich die Möglichkeit eröffnet, strengere Vorschriften zu erlassen. Art. 211 Abs. 5 SRÜ sieht für Küstenstaaten eine solche Ausnahme jedoch gerade nicht vor, da die in der AWZ geltenden Regeln grundsätzlich auf internationaler Ebene ausgearbeitet werden sollen. Zweck dieser Regelung ist es, eine einheitliche Reglementierung der AWZ zu erreichen und die Navigationsfreiheit außerhalb des staatlichen Küstenmeeres zu gewährleisten.<sup>67</sup> Diese systematische Betrachtung spricht gegen die Zulässigkeit strengerer Regelungen durch die Küstenstaaten, ein Ergebnis, das auch der Generalanwalt vertreten hat.<sup>68</sup> Dies müsste im Hinblick auf strafrechtliche Regelungen in besonderem Maße gelten.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> I. Niemann, in: C. Tomuschat (Hrsg.), Schutz der Weltmeere gegen Öltankerunfälle, 2005, 89.

<sup>67</sup> S. G. Hafner (Anm. 47), 386 f., Rn. 115, der darauf hinweist, dass Küstenstaaten in der AWZ keinen legislativen Ermessensspielraum genießen.

<sup>68</sup> Schlussanträge (Anm. 19), 88, 94; so auch die Schlussanträge von GA'in Kokott vom 20.11.2007 zu EuGH, Urteil vom 19.7.2008, C-308/06 – *Intertanko*, Rn. 69 f: "(...) Zwar trifft es zu, dass die Staaten die Meeresumwelt schützen müssen, wie insbesondere in Art. 192 des

Auch im Hinblick auf Art. 230 Abs. 1 SRÜ ist die Völkerrechtskonformität des Straftatbestandes fraglich, da nach dieser Vorschrift bei Verstößen von fremden Schiffen außerhalb des Küstenmeeres nur Geldstrafen verhängt werden dürfen. Der Straftatbestand sah jedoch auch die Möglichkeit von Freiheitsstrafen vor. Das Kassationsgericht bezieht wie die Vorinstanzen zu diesem Punkt keine Stellung, da im zu entscheidenden Fall nur Geldstrafen verhängt wurden.

Eine abschließende Regelung durch MARPOL und eine damit verbundene Unzulässigkeit einer an die Verschmutzung statt an das Einleiten anknüpfende Strafbarkeit ist jedoch nicht zwingend. Zwar ist der grundsätzliche Vorrang des Flaggenstaatsprinzips und der internationalen Kooperation im Bereich der AWZ nachvollziehbar, da eine Fragmentierung des in der AWZ als außerhalb nationalen Hoheitsgebiets liegender maritimer Zone geltenden Rechts zu erheblicher Rechtsunsicherheit führen kann.<sup>70</sup> Die Annahme einer abschließenden Regelungswirkung des MARPOL-Übereinkommens würde jedoch von schweren Umweltschäden betroffene Küstenstaaten vor erhebliche Schwierigkeiten bei der Verfolgung außerhalb ihrer Küstengewässer begangener Straftaten stellen. Eine teleologische Auslegung anhand der Zielsetzung des MARPOL-Übereinkommens stützt dieses Ergebnis tatsächlich. Diese Lösung entspricht der Tendenz, die Reichweite der küstenstaatlichen Zuständigkeiten im Sinne eines effektiven Umweltschutzes weit auszulegen.<sup>71</sup> Darüber hinaus entspricht sie auch der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7.9.2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktio-

---

Seerechtsübereinkommens zum Ausdruck kommt. Diese Aufgabe wird jedoch außerhalb des Küstenmeeres durch die oben genannten Bestimmungen konkretisiert, die den nach Art. 211 Abs. 1 entwickelten gemeinsamen internationalen Standards Wirksamkeit verschaffen. Dieser Verweis auf die gemeinsamen Standards ist dadurch gerechtfertigt, dass einseitige Maßnahmen die internationale Schifffahrt über Gebühr belasten könnten. Dies gilt insbesondere auf hoher See, wo die parallele Geltung einer Vielzahl unterschiedlicher Schutzstandards vorstellbar wäre. (...) Insofern ist zu beachten, dass dort nach dem Seerechtsübereinkommen nur Regelungen zulässig sind, die Marpol 73/78 entsprechen, d. h. den dort niedergelegten Schutzstandard verwirklichen. Dagegen sind in diesen Meereszonen Regelungen unzulässig, die über Marpol 73/78 hinausgehen.“

<sup>69</sup> Im französischen Schrifttum wurde vertreten, dass der Straftatbestand nicht auf Verstöße außerhalb des Küstenmeeres anwendbar sein sollte, s. *M. Rémond-Gouilloud*, Anatomie d'un monstre marin: la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures, *Droit Maritime Français* 1983, 703 ff.

<sup>70</sup> Der Generalanwalt am Kassationsgericht hat ausdrücklich vor Verfahren vor dem ISGH wegen Verstoßes gegen die Zuständigkeitsregelungen des SRÜ gewarnt, Schlussanträge (Anm. 19), 99.

<sup>71</sup> Dazu *S. Wolf*, Neue Tendenzen zur Ausdehnung küstenstaatlicher Umweltkompetenzen auf See: Eine Untersuchung am Beispiel der französischen "zone de protection écologique" im Mittelmeer, *ZaöRV* 66 (2006), 131 ff.

ZaöRV 73 (2013)

nen für Verstöße, die ausweislich ihrer Präambel der Umsetzung und der Vereinheitlichung der Anwendung des MARPOL-Übereinkommens in den Mitgliedstaaten dient.<sup>72</sup> Nach den Art. 4 Abs. 1 und 3 Abs. 1 (d) der Richtlinie stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen u. a. in der im Einklang mit dem Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone als Straftat betrachtet werden, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind. Erwägungsgrund 7 der Richtlinie sieht im Hinblick auf eine größtmögliche Abschreckungswirkung die Verantwortlichkeit aller Personen vor, die eine Verschmutzung des Meeres verursacht oder dazu beigetragen haben, insbesondere des Eigentümers der Ladung und der Klassifikationsgesellschaft.<sup>73</sup>

Als völkerrechtlicher Anknüpfungspunkt für die extraterritoriale Regelungszuständigkeit eines Küstenstaates kann das Wirkungsprinzip als Ausprägung des Territorialitätsprinzips herangezogen werden, das eine Regelungskompetenz externer Sachverhalte bei schwerwiegenden Auswirkungen auf das eigene Staatsgebiet begründet.<sup>74</sup> Daher kann ein Straftatbestand in völkerrechtlich zulässiger Weise an die Verschmutzung von Hoheitsgewässern als Konsequenz eines Unfalls anknüpfen. So sehen Kollisionsnormen etwa des europäischen internationalen Privatrechts im Bereich des Deliktsrechts die Anwendbarkeit des Rechts des Staates vor, in dem ein Schaden tatsächlich eingetreten ist.<sup>75</sup> Nach dem geltenden Völkerrecht ist dieses Ergebnis jedoch nur bei schweren Verschmutzungsschäden zulässig, deren Feststellung Auslegungsprobleme mit entsprechender Rechtsunsicherheit aufwirft. Auf dieser unsicheren Grundlage verneint das Kassationsgericht eine abschließende Regelungswirkung von MARPOL und gesteht dem na-

---

<sup>72</sup> Vgl. Erwägungsgrund 2 und 3 der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7.9.2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße, geändert durch Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.10.2009.

<sup>73</sup> Der mit einem Vorabentscheidungsersuchen über die Rechtmäßigkeit dieser Vorschriften befasste EuGH hat ihre Vereinbarkeit im Hinblick auf das SRÜ sowie das MARPOL-Übereinkommen nicht geprüft, da die EG nicht Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens war und das SRÜ nach seiner Art und Struktur keinen Prüfungsmaßstab darstellt, s. Urteil vom 19.7.2008, C-308/06 – *Intertanko*, Rn. 47 ff., 53 ff.

<sup>74</sup> In Abkehr von der durch den StIGH im *Lotus*-Fall (P.C.I.J. Series A 10 (1927), 1 – *Frankreich v. Türkei*) aufgestellten Vermutungsregel bedarf jede extraterritoriale Hoheitsausübung eines zulässigen Anknüpfungspunktes; zum insbesondere im internationalen Wirtschaftsstrafrecht relevanten Wirkungsprinzip, s. K. Doebring, *Völkerrecht*, 2004, 359 ff., Rn. 823 ff.

<sup>75</sup> Für außervertragliche Schuldverhältnisse aus einer Umweltschädigung, vgl. Art. 7, 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 864/2007 vom 11.7.2007 (Rom II-Verordnung); vgl. auch Art. 5.3 der VO (EG) Nr. 44/2001 vom 22.12.2000 (Brüssel I-Verordnung).

tionalen Gesetzgeber einen Spielraum für den Erlass von Umweltschutzvorschriften in der AWZ zu.

Durch eine teleologische Auslegung des Straftatbestandes im Sinne eines wirksamen Umweltschutzes übergeht das Kassationsgericht die offenkundigen Schwierigkeiten, den Straftatbestand mit dem Wortlaut und der Systematik des MARPOL-Übereinkommens und des SRÜ zu vereinbaren. Wie die Vorinstanzen ist es darauf bedacht, eine strafrechtliche Verurteilung der Beteiligten trotz bestehender Zweifel an der Völkerrechtskonformität der Verfahrensgrundlagen zu ermöglichen. Tatsächlich wären die medialen und ökologischen Konsequenzen eines Freispruchs katastrophal gewesen. Das im Ergebnis zutreffende Urteil basiert jedoch in großen Teilen auf rechtlich unsicheren Wertungen. Es kann daher als Aufforderung zur Reform der Zuständigkeitsverteilung zwischen Flaggen- und Küstenstaaten auf völkerrechtlicher Ebene verstanden werden.

## 2. Zum Gleichlauf von Strafbarkeit und Haftung

Das Berufungsgericht hatte zwar die Strafbarkeit von Total SA bestätigt, ihre zivilrechtliche Haftung aber abgelehnt. Das Kassationsgericht hat mit seiner Entscheidung den Gleichlauf der straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeit hergestellt.

### a) Zur Bewertung des strafrechtlich relevanten Fehlverhaltens

Durch die strafrechtliche Verurteilung von Total SA als "tatsächlichem Charterer" erschwert es das Kassationsgericht Muttergesellschaften, Haftungsrisiken durch Zwischenschaltung von Briefkastengesellschaften in die Transportkette zu umgehen. Das Kassationsgericht ist von einer wirksamen Vertretung von Total SA durch ihre Tochtergesellschaft TTC ausgegangen. TTC war eine in Panama ansässige Briefkastengesellschaft ohne Belegschaft oder Geschäftsräume, die organisatorisch, personell und finanziell vollständig von der Muttergesellschaft Total SA abhing.<sup>76</sup> Dementsprechend sah der Chartervertrag vor, Vorfälle unter Umgehung von TTC direkt an Total SA

---

<sup>76</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 166 f.; das Berufungsgericht hat hierfür festgestellt, dass der Geschäftsführer von TTC gleichzeitig Führungskraft von Total SA war, dass Ansprechpartner für Selmont unmittelbar bei Total SA angestellte Personen waren und dass TTC die ihr aufgrund des Chartervertrags obliegenden Pflicht aufgrund der ihr zur Verfügung stehenden Mittel nicht erfüllen konnte, Berufungsurteil (Anm. 8), 373 f. und 381 ff.

zu melden und Entscheidungen nur nach Rücksprache mit Mitarbeitern von Total SA zu treffen.<sup>77</sup> Vertragspartnerin und Eigentümerin der "Erika" war die auf den Bahamas ansässige Briefkastengesellschaft Selmont, die ebenso wenig über nennenswerte finanzielle oder organisatorischen Mittel verfügte.<sup>78</sup> Die Tatsache, dass nicht abschließend geklärt werden konnte, welche natürliche Person konkret für die unzureichende Prüfung verantwortlich war, steht einer Verurteilung der Muttergesellschaft nicht entgegen. Die französische Rechtsprechung nimmt die Strafbarkeit von juristischen Personen bei fahrlässigen Delikten auch dann an, wenn das direkt dafür verantwortliche Organ oder eine natürliche Person nicht bestimmt werden kann.<sup>79</sup>

Für die Beurteilung des Fahrlässigkeits- und Sorgfaltsmaßstabs hat das Kassationsgericht auf die auch durch Mitarbeiter von Total SA durchgeführte "Vetting"-Kontrolle abgestellt, bei deren ordnungsgemäßer Durchführung ein Auslaufen des Schiffes hätte verhindert werden müssen. Die meisten Ölkonzerne führen als Eigentümer der zu befördernden Fracht und als Charterer der Tanker ein solches Kontrollverfahren mit betriebseigenen Gutachtern vor Abschluss von Charter-Verträgen durch.<sup>80</sup> Obwohl es rechtlich nicht zwingend ist, hat sich diese Praxis auf freiwilliger Basis durchgesetzt und dient der Sicherstellung hoher Sicherheitsstandards bei der Befrachtung von Tankern und letztendlich der Verringerung des Haftungsrisikos.<sup>81</sup> Internationale "Vetting"-Standards werden insbesondere im Rahmen des Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) unter Beachtung internationaler Vorschriften, insbesondere der Übereinkommen MARPOL, SOLAS und STCW ausgearbeitet.<sup>82</sup>

## b) Zur Bewertung des zivilrechtlich relevanten Fehlverhaltens: Haftungsadressaten im Anwendungsbereich des ÖIHÜ

Das Haftungsregime des ÖIHÜ ist mehrstufig aufgebaut. Die erste Stufe stellt das Abkommen selbst dar, das in seinem Art. III eine Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers für Verschmutzungsschäden vorsieht. Seine

---

<sup>77</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 373.

<sup>78</sup> Greenpeace, <<http://www.affaire-erika.org>>.

<sup>79</sup> S. Cour de Cassation, Chambre Criminelle, Urteil vom 20.6.2006, Nr. 05-85.255.

<sup>80</sup> Vgl. dazu C. B. Anderson/C. de la Rue, Liability of Charterers and Cargo Owners for Pollution from Ships, Tul. Mar. L. J. 27 (2002), 42.

<sup>81</sup> S. dazu erstinstanzliches Urteil (Anm. 7), 123 ff. und Berufungsurteil (Anm. 8), 380 ff.

<sup>82</sup> Vgl. dazu Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR), Le vetting, un instrument de sécurité maritime, note de synthèse Nr. 78, Oktober 2005.

Haftung kann dabei gemäß Art. V ÖIHÜ der Höhe nach beschränkt werden.<sup>83</sup> Neben die Haftung des Eigentümers tritt als zweite Stufe das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (*IOPC-Funds*).<sup>84</sup> Der Fonds wird durch Beiträge der Bulkölempfänger finanziert und soll gerade im Fall eines Haftungsausschlusses gemäß Art. III Abs. 4 ÖIHÜ den Ersatz entstandener Schäden gewährleisten.<sup>85</sup> Seine Leistungen sind ebenfalls der Höhe nach begrenzt. Zur finanziellen Aufstockung wurde nach der Erika-Katastrophe ein Zusatzfonds auf freiwilliger Basis (*Supplementary Fund Protocol*) geschaffen.<sup>86</sup> Auf einer dritten Stufe kommt eine Haftung anderer in Art. III Abs. 4 ÖIHÜ aufgeführter Beteiligter in Betracht, sofern diese vorsätzlich oder bewusst grob fahrlässig<sup>87</sup> gehandelt haben.<sup>88</sup> Das ÖIHÜ sieht selbst keine Anspruchsgrundlage gegen andere Personen als den Schiffseigentümer vor, so dass die Haftungsgrundlage im nationalen Recht zu suchen ist.<sup>89</sup> Auf dieser Stufe ist die Haftung von Total SA und Rina SpA angesiedelt.

Der als Haftungskanalisation auf den Schiffseigentümer bezeichnete grundsätzliche Ausschluss anderer Haftungsadressaten zielte ursprünglich darauf ab, Geschädigten einen einfach zu identifizierenden Anspruchsgeg-

<sup>83</sup> Zu diesem Haftungsregime umfassend A. Kiss/J.-P. Beurrier, *Droit international de l'environnement*, 4. Aufl. 2010, 528 ff. sowie R. Altfuldisch, *Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See*, 2006, 6 ff.

<sup>84</sup> Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden vom 18.12.1971, neugefasst durch Übereinkommen von 27.11.1992.

<sup>85</sup> Vgl. IOPC-Dokument IOPC/OCT12/3/5 vom 7.8.2012 und die Vereinbarung zwischen IOPC, SpA Rina, Total SA und ihren jeweiligen Versicherern vom 25.10.2011; im Fall der "Erika"-Havarie wurden insgesamt 129,7 Mio. € ausgeschüttet, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens waren.

<sup>86</sup> Das Zusatzprotokoll wurde als Reaktion auf die Erika-Katastrophe ausgearbeitet, s. IMO-Dokument vom 16.5.2003 "Better Deal for Oil Pollution Victims as IMO Adopts Third Tier of Compensation".

<sup>87</sup> So den Tatbestand der Leichtfertigkeit und des gleichzeitigen Bewusstseins des wahrscheinlichen Schadenseintritts in Art. III Abs. 4 ÖIHÜ zusammenfassend R. Herber (Anm. 47), 195; weder das französische noch das deutsche Zivilrecht kennen den Begriff der Leichtfertigkeit i. S. d. ÖIHÜ.

<sup>88</sup> Denkbar ist auf einer weiteren Stufe auch eine Haftung von Personen, die im Haftungsausschlussstatbestand nicht genannt sind, etwa der Eigentümer der Fracht oder der Flaggenstaat.

<sup>89</sup> Der Wortlaut des Art. III Abs. 4 ÖIHÜ "(...) weder auf Grund dieses Übereinkommens noch auf anderer Grundlage (...)" ist insoweit missverständlich, s. J. Sohnle/V. Jaworski/M.-P. Camproux (Anm. 62), 376; P. Bonnassies, *Après l'Erika : les quatre niveaux de réparation des dommages résultant d'une pollution maritime par hydrocarbures*, *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports* 2000, 144; R. Altfuldisch (Anm. 83), 21.

ner gegenüber zu stellen.<sup>90</sup> Der Eigentümer muss eine entsprechende Versicherung abschließen, deren Kosten er in der Regel aber auf die Frachtkosten umlegt und somit nur ein geringes Haftungsrisiko eingeht. Für die anderen Beteiligten kommt die Kanalisierung weitestgehend einem Haftungsausschluss gleich. Neben allgemeinen finanziellen Erwägungen hat diese Regelung dazu geführt, dass sich Mineralölkonzerne seit den 1970/80er Jahren aus dem "Shipping"-Geschäft zurückgezogen haben und seitdem nur in sehr geringem Maße eigene Schiffsflotten betreiben. Die Verlagerung des Schiffseigentums auf mittellose Tochtergesellschaften oder Ein-Tanker-Gesellschaften sowie komplexe Charterverträge haben schwer zu überblickende Transportstrukturen geschaffen, durch die eine Haftung der finanziell leistungsstarken Beteiligten umgangen werden soll. Durch die Trennung der rechtlich Verantwortlichen einerseits und der finanziell Leistungsfähigen andererseits dient die Praxis der Charterverträge der Risikominimierung für die Charterer bzw. Eigentümer der Fracht.<sup>91</sup> Dadurch laufen jedoch die abschließenden Haftungsstrukturen des ÖIHÜ leer, was durch die Fonds-Praxis sowie freiwillige Zahlungen der Schädiger nur unzureichend abgemildert werden kann.<sup>92</sup>

Das Kassationsgericht fasst sowohl Rina SpA als auch Total SA grundsätzlich unter den Haftungsausschluss des Art. III Abs. 4 ÖIHÜ, hebt diesen durch die Feststellung eines bewusst grob fahrlässigen Verhaltens jedoch auf. Für die Bewertung des bewusst grob fahrlässigen Verhaltens legt das Kassationsgericht einen weniger restriktiven Maßstab an als das Berufungsgericht und stützt sich das Kassationsgericht auf den im französischen Strafrecht verankerten Grundsatz, dass ein strafrechtlich relevantes Fehlverhalten (*faute pénale*) nach französischem Recht gleichzeitig auch ein haftungsrechtlich relevantes Fehlverhalten im Sinn des Deliktsrechts (*faute civile*) darstellt.<sup>93</sup> Die Abkehr von einem solchen Gleichlauf hätte bedeutet, eine Strafbarkeit ohne entsprechende zivilrechtliche Haftung für den durch die Tat entstandenen Schaden anzuerkennen. Dies hätte dem im französischen und internationalen Recht verankerten Verursacherprinzip wider-

---

<sup>90</sup> T. A. Mensab, International Regime on Liability and Compensation for Marine Environmental Damage From Ships: Genesis and Achievements, in: R. Lagoni/M. Paschke (Hrsg.), Seehandelsrecht und Seerecht, Festschrift Herber, 1999, 421.

<sup>91</sup> S. dazu auch L. Neyret, Naufrage de l'Erika: vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement, 2008, 2681 ff., der den Ausdruck "teilen, um besser zu verschmutzen" ("*diviser pour mieux polluer*") gebraucht.

<sup>92</sup> Kritisch dazu A. Vialard, Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures, Le droit maritime français, 2003, Nr. 637, 435.

<sup>93</sup> Dazu F. Fourment, Procédure pénale, 8. Aufl. 2007, 199, Rn. 403; das Kassationsgericht bezieht sich bei der zivilrechtlichen Bewertung ausdrücklich auf den in Regel 11 a. F. Anlage I MARPOL enthaltenen Maßstab.

sprochen.<sup>94</sup> Zum einen wären die von Ölverschmutzungsschäden betroffenen Personen und Körperschaften damit konfrontiert gewesen, dass die geltende Rechtsordnung ihnen trotz Feststellung des strafrechtlichen Fehlverhaltens den Ersatz des dadurch entstandenen Schadens verwehrt. Zum anderen müssten die Umweltschäden mangels ersatzpflichtiger Personen durch den Staat und somit die Gemeinschaft ersetzt werden. Zur praktischen Gewährleistung dieses Ergebnisses lässt das Kassationsgericht bei grob fahrlässigem Fehlverhalten die – wohl durch den Haftungsadressaten widerlegbare – Vermutung des Bewusstseins des wahrscheinlichen Schadenseintritts zu. Diese Beweiserleichterung stellt eine erhebliche prozessuale Vereinfachung für die Staatsanwaltschaft bzw. die geschädigten Nebenkläger dar.

Auch die Verurteilung der Klassifikationsgesellschaft Rina SpA stellt einen Fortschritt im internationalen Haftungsrecht dar. Zwar gesteht das Kassationsgericht der Klassifikationsgesellschaft grundsätzlich den Haftungsausschluss nach Art. III Abs. 4 ÖIHÜ zu,<sup>95</sup> sieht jedoch in der mangelhaft durchgeführte Klassifikation ein bewusst grob fahrlässiges Fehlverhalten mit kausalem Bezug zu einem Verschmutzungsschaden.<sup>96</sup> Ein US-amerikanisches Gericht hat hingegen jüngst die Klage Spaniens gegen die Klassifikationsgesellschaft American Bureau of Shipping (ABS) für durch die Havarie der “Prestige” im November 2002 entstandene Umweltschäden mangels Verschuldens nach US-amerikanischem Recht abgewiesen.<sup>97</sup> Da Klassifikationsgesellschaften aufgrund ihrer überwiegend privatrechtlichen Klassifikationstätigkeit in Konkurrenz zueinander stehen und wirtschaftlich handeln müssen, haben sie ein Interesse daran, möglichst viele Schiffe zu

---

<sup>94</sup> Vgl. Art. L. 110-1 Abs. 2 Nr. 3 des Code de l’environnement sowie Art. 4 der Verfassungsrang besitzenden Charte de l’environnement, auf internationaler Ebene Grundsatz 16 der Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung vom 14.6.1992: (...) dass grundsätzlich der Verursacher die Kosten der Verschmutzung zu tragen hat; V. Lasserre (Anm. 40), spricht von einer “environnementalisation du droit”.

<sup>95</sup> Dazu R. Lagoni, *The Liability of Classification Societies*, 2007, 271 ff.; P. Boisson, *La société de classification bénéficie-t-elle de l’exclusion prévue par l’article III (4) de la Convention CLC*, *Le droit maritime français*, 2008, Nr. 695.

<sup>96</sup> Die französische Rechtsprechung stand der Dritthaftung von Klassifikationsgesellschaften bislang sehr zurückhaltend gegenüber, s. dazu J. Basedow/W. Wurmnest (Anm. 49), 26 ff.; s. auch V. J. Foley/C. R. Nolan, *The Erika Judgment – Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed*, *Tul. Mar. L. J.* 33 (2008), 70.

<sup>97</sup> United States Court of Appeals, Second Circuit, Urteil vom 29.8.2012, Nr. 10-3518, *Reino de España v. American Bureau of Shipping*; zum englischen Recht, s. House of Lords, Urteil vom 6.7.1995, *Marc Rich & Co AG and others v Bishop Rock Marine Co Ltd and others (The Nicholas H)*, [1995] 2 Lloyd’s Rep., 299 und R. Lagoni (Anm. 95), 113 ff.

betreuen. Sie können daher versucht sein, Sicherheitsüberprüfungen nur oberflächlich durchzuführen.

### 3. Zum Haftungsumfang und zum Ersatz rein ökologischer Schäden

Auf der Grundlage des nationalen Deliktsrechts<sup>98</sup> hat das Kassationsgericht die Verurteilung der Beteiligten zur Leistung von Schadensersatz für zahlreiche Vermögens- und Nichtvermögensschäden an natürliche und juristische<sup>99</sup> Personen gebilligt. Bemerkenswert ist darüber hinaus, dass es auch die Ersatzfähigkeit rein ökologischer Schäden bestätigt und diesen Schadensposten im Schadensrecht verankert hat. Das Urteil stellt das internationale Haftungsregime bei Öltankerunfällen generell in Frage, da durch das ÖIHÜ ein Auseinanderfallen der internationalen und nationalen Haftungsebenen vermieden werden soll.<sup>100</sup> Der Generalanwalt hatte die Anerkennung des rein ökologischen Schadens auch nach nationalem Recht unter Hinweis auf die restriktive Definition des ersatzfähigen Verschmutzungsschadens im ÖIHÜ und dem notwendigen Gleichlauf beider Haftungsebenen abgelehnt.<sup>101</sup>

Rein ökologische Schäden zeichnen sich durch eine fehlende Individualrechtsbezogenheit aus<sup>102</sup> und sind nicht unmittelbar oder mittelbar einer natürlichen oder juristischen Person zuzurechnen. Es handelt sich um Schäden, die an Umweltgütern entstehen, ohne dass sie sich unmittelbar oder mittelbar auf das Vermögen einer natürlichen oder juristischen Person – etwa aufgrund einer öffentlich-rechtlichen Wiederherstellungspflicht – aus-

---

<sup>98</sup> Im zu entscheidenden Fall die französischen Vorschriften über die deliktische Haftung, Art. 1382 und 1383 des Code Civil.

<sup>99</sup> Die Gewährung von Schmerzensgeld an Naturschutzorganisationen ist in der französischen Rechtsprechung anerkannt, s. Cour de Cassation, 1<sup>ère</sup> Chambre Civile, Urteil vom 16.11.1982, Bull. Civ. I, Nr. 331.

<sup>100</sup> Vgl. T. A. Mensab (Anm. 90), 409.

<sup>101</sup> Schlussanträge (Anm. 19), 133 ff.

<sup>102</sup> Vgl. dazu C. H. Seibt, Zivilrechtlicher Ausgleich ökologischer Schäden, 1994, 9; Schäden am Naturhaushalt für einzelne Umweltgüter bzw. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können ohne diesen Bezug nach deutschem Schadensrecht nur im Rahmen der Liquidation von Sachschäden nach dem Umwelthaftungsgesetz (UmwHG) ersetzt werden, da die Wiederherstellungskosten den Marktwert des wiederherzustellenden Umweltgutes entgegen § 251 Abs. 2 BGB dann weit überschreiten können, s. dazu M. Kloepfer, Umweltrecht, 3. Aufl. 2004, § 6, Rn. 117 und P. Salje/P. Jörg, Kommentar zum Umwelthaftungsgesetz, 2. Aufl. 2005, § 16, Rn. 21.

wirken. Bei Tankerunfällen fallen insbesondere durch ausgelaufenes Öl auf dem Meer verendete Tiere unter diesen Schadensposten.

Im Anwendungsbereich des ÖIHÜ wird der ersatzfähige Verschmutzungsschaden durch Ölverunreinigungen bei Beeinträchtigungen der Umwelt gemäß Art. I Nr. 6 *lit. a* ÖIHÜ auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen sowie entgangenen Gewinn beschränkt. Geschädigte hatten geltend gemacht, der Ersatz rein ökologischer Schäden nach nationalem Recht sei durch das ÖIHÜ nicht gesperrt, da die weite Definition des Verschmutzungsschadens nach dem ÖIHÜ diesen Schadensposten zwar umfasse, seine Ersatzfähigkeit aber in der Rechtsfolge nicht regle.<sup>103</sup> Dieser Argumentation ist das Kassationsgericht jedoch nicht gefolgt, da es den Haftungsausschluss aufgehoben hat und so zu einer umfassenden Haftung nach nationalem Recht gekommen ist.<sup>104</sup>

Das vom Kassationsgericht bestätigte Berufungsgericht hatte in der Schädigung der Umwelt als solches eine Verletzung des kollektiven Interesses an der Integrität der Umwelt gesehen. Die Anerkennung eines solchen Interesses wäre überflüssig, wenn seine Verletzung nicht durch dazu berufene und somit über eine entsprechende Klagebefugnis verfügende öffentlich-rechtliche Körperschaften und Naturschutzorganisationen haftungsrechtlich geltend gemacht werden könnte.<sup>105</sup> Das Berufungsgericht hatte hierzu ausgeführt:

Diese Entwicklung zeugt von dem Bewusstsein, dass die Gewohnheit, die Prämissen eines Gedankenganges zu vereinfachen, dazu geführt hat, den Menschen getrennt von seiner natürlichen Umgebung zu verstehen, das ständige Zusammenspiel zwischen dem Menschen mit der Natur außer Acht zu lassen und zu vergessen, dass die Natur Teil des Menschen ist, ebenso wie er Teil von ihr ist. Aus dieser Wechselbeziehung folgt, dass jede nicht unerhebliche Beeinträchtigung der natürlichen Umwelt einen Angriff auf die menschliche Gemeinschaft, die mit dieser in ständigem Austausch lebt, darstellt. Dieser Angriff muss wiedergutmacht werden.<sup>106</sup>

<sup>103</sup> Dazu *L. C. Kappet*, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, 2006, 178f.

<sup>104</sup> Kassationsurteil (Anm. 2), 207; zum Haftungsumfang nach dem ÖIHÜ, s. *M. Jacobsson*, L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL, *Le droit maritime Français*, 2010, Nr. 715; *M. Ndendé*, La politique d'indemnisation des victimes de marées noires devant le Fipol, *Revue de droit des transports*, Februar 2008, Nr. 2.

<sup>105</sup> Vgl. *M.-P. Camproux*, Entre environnement *per se* et environnement pour soi: La responsabilité civile pour atteinte à l'environnement, *Environnement et développement durable* 12/2012, 15.

<sup>106</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 428.

Für seine Entscheidung hatte sich das Berufungsgericht zum einen auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte *Lopez Ostra* gestützt, nach dem Umweltgütern grundsätzlich ein Vermögenswert zukommt und dass deren Verletzung einen ersatzfähigen Schaden darstellen kann.<sup>107</sup> Zum anderen hatte es den 3. Erwägungsgrund der Präambel des Europäischen Landschaftsübereinkommens<sup>108</sup> herangezogen, nach dem "die Landschaft auf kulturellem, ökologischem, umweltpolitischem und gesellschaftlichem Gebiet im öffentlichen Interesse eine wichtige Rolle spielt und eine die wirtschaftliche Tätigkeit begünstigende Ressource darstellt". Nicht herangezogen werden kann hingegen die in der französischen rechtswissenschaftlichen Literatur zur Bejahung der Ersatzfähigkeit des rein ökologischen Schadens oft angeführte Umwelthaftungsrichtlinie, die ausdrücklich nicht für Umweltschäden im Anwendungsbereich des ÖIHÜ gilt.<sup>109</sup>

Offen bleibt, welche praktischen Folgen die Anerkennung des rein ökologischen Schadens nach sich ziehen wird. Zwar sind die Anspruchsberechtigten als Gebietskörperschaften und anerkannte Umweltschutzvereinigungen praktisch eingrenzbar, so dass ihre Anspruchsberechtigung eindeutig aus den gesetzlich zugewiesenen Aufgaben bzw. den Vereinssatzungen hergeleitet werden kann. Es bleibt allerdings das Problem der Schadensberechnung, für die die Erarbeitung einer entsprechenden Schadenstabelle, ähnlich den Schmerzensgeldtabellen, zweckmäßig sein kann.<sup>110</sup> Dies sieht auch das Berufungsgericht so, indem es eine ausdrückliche Parallele zur Bemessung von Schmerzensgeld zieht und die Zerstörung eines Ökosystems bildhaft mit der Amputation einer Gliedmaße vergleicht.<sup>111</sup> Jedoch müssen dafür greifbare Kriterien in Abgrenzung zum immateriellen Schaden gefunden werden. Dabei wird eine Abkehr von der dem Schadensrecht bislang zugrunde liegenden individualrechtsbezogenen Logik im Sinne einer ver-

---

<sup>107</sup> Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte, Urteil vom 9.12.1994, *Lopez Ostra v. Spanien*, Serie A, Nr. 16798/90, Rn. 50.

<sup>108</sup> Europäisches Landschaftsübereinkommen vom 20.10.2000, von Deutschland nicht unterzeichnet.

<sup>109</sup> RL 2004/35/EG vom 21.4.2004; zu den französischen umweltverfassungsrechtlichen Grundlagen der Anerkennung des rein ökologischen Schadens, s. *M.-P. Camproux* (Anm. 105), 13 ff.; vgl. auch *V. Rebeyrol*, "Erika": l'inéluctable Cassation?, 2012, 1112, der darauf hinweist, dass das Kassationsgericht jedenfalls aufgrund des in der französischen Verfassung verankerten Verursacherprinzips eine restriktive Auslegung des ersatzfähigen Schadens nicht hätte vornehmen dürfen.

<sup>110</sup> Zu einem entsprechenden Entwurf, s. *L. Neyret/G. J. Martin*, De la nomenclature des préjudices environnementaux, *Semaine juridique Edition Générale* Nr. 19, 7.5.2012, 567 ff., sowie *I. Doussan*, La représentation juridique de l'environnement et la Nomenclature des préjudices environnementaux, 2012, 107 ff.

<sup>111</sup> Berufungsurteil (Anm. 8), 432.

stärkten Akzeptanz und Institutionalisierung des Instituts der Prozessstandschaft unumgänglich sein.<sup>112</sup> Angesichts dieser Schwierigkeiten wurde im Mai 2012 ein Gesetzesentwurf in den französischen Senat eingebracht, der die Ersatzfähigkeit des ökologischen Schadens im französischen *Code civil* verankern soll.<sup>113</sup> Wie eine solche Ersatzpflicht konkret ausgestaltet sein soll, bleibt noch abzuwarten. Unabhängig davon wird eine Reform der Haftungsregeln auf internationaler Ebene erforderlich, um diese Entwicklung nicht allein den Einzelstaaten zu überlassen und dadurch eine weitere Fragmentierung des internationalen Haftungsrechts zuzulassen.<sup>114</sup>

#### 4. Ausblick

Ob das Kassationsgericht mit seinem Urteil tatsächlich eine "Büchse der Pandora" geöffnet hat, wie Industrievertreter kritisiert haben,<sup>115</sup> ist zweifelhaft. Vielmehr erinnert es die Ölkonzerne an ihre Verantwortung im Umgang mit umweltgefährdenden Rohstoffen und setzt hohe Anforderungen an die ordnungsgemäße Durchführung des "Vetting"-Verfahrens. Da dieses Verfahren jedoch nicht rechtlich vorgeschrieben ist, könnten die Ölkonzerne versucht sein, ihre Selbstverpflichtung und damit ihr Haftungsrisiko einzuschränken. Gleichzeitig zeigt das Urteil den Reformbedarf im Bereich des Seerechts und des internationalen Haftungsrechts auf. Die Erika-Katastrophe hat bereits auf verschiedenen Ebenen institutionelle und legislative Veränderungen im Meeresschutz hervorgebracht. Auf internationaler Ebene wurde etwa der freiwillige Zusatzfonds zum ÖLHÜ beschlossen und das im Rahmen der IMO vorangetriebene Verbot einwandiger Tanker (Kategorie 1-Tanker) vorangetrieben, so dass das endgültige Verbot von ursprünglich 2015 auf 2010 vorgezogen wurde.<sup>116</sup> Auf EU-Ebene wurden zahlreiche Re-

<sup>112</sup> M. Boutonnet, L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique, *Environnement et développement durable* 1/2013, 6.

<sup>113</sup> Gesetzesentwurf vom 23.5.2012, Nr. 546: Jede Person, die durch ihr Verhalten einen Schaden an der Umwelt verursacht, ist verpflichtet, diesen Schaden zu ersetzen. Der Ersatz erfolgt vorrangig im Wege der Naturalrestitution.

<sup>114</sup> V. Rebeyrol, The Erika Case: an Incitement to Rewrite the CLC, *European Energy and Environmental Law Review* 22 (2013), 33 ff.; K. Le Courviour, *Après l'Erika: réformer d'urgence le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures*, *Semaine juridique*, édition générale 2008, 126 ff.; s. auch die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankerschiffs "Prestige", KOM(2002)0681 endg.

<sup>115</sup> Zitiert nach S. Ulrich, *Umweltschützer feiern Urteil gegen Ölkonzern*, *Süddeutsche Zeitung* vom 25.9.2012, 10.

<sup>116</sup> Vgl. Regel 20 Abs. 4 der Anlage 1 des MARPOL-Übereinkommens.

gelingen beschlossen, die seit dem EU-Beitritt auch auf Malta als Flaggenstaat Anwendung finden.<sup>117</sup> Ob das Urteil auch reformatorische Tendenzen auf völkerrechtlicher Ebene auslösen wird, bleibt abzuwarten. Jedenfalls stellt das *Erika*-Urteil des Kassationsgerichts ein richtungweisendes Grundsatzurteil bei großen Tankerunfällen dar, das in weiteren Verfahren als Präzedenzfall herangezogen werden kann. Die vom Kassationsgericht in Gang gesetzte Entwicklung hin zur Stärkung des Umweltschutzes auf nationaler und internationaler Ebene könnte möglicherweise bereits in dem im Oktober 2012 vor einem spanischen Gericht begonnenen Verfahren über den Ersatz der durch die Havarie der "Prestige" im November 2002 entstandenen Umweltschäden seine Fortsetzung finden.

---

<sup>117</sup> Materielle Vorschriften wurden im Rahmen der Erika-Pakete I bis III verabschiedet, s. KOM(2000)142 endg. vom 21.3.2000, KOM(2000)802 endg. vom 6.12.2000 sowie KOM(2005)585 endg. vom 23.11.2005, insbesondere die Richtlinien 2005/35/EG und 2009/15/EG; eine institutionelle Folge war die Schaffung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Schiffsverkehrs (EMSA) in Lissabon durch VO (EG) Nr. 1406/2002 vom 27.6.2002, s. dazu C. D. Grupp, EMSA, in: W. W. Mickel/J. Bergmann, Handlexikon der Europäischen Union, 3. Aufl. 2012.

