

VORTRAG / LECTURE

Havarie in Japan : Haftung für Umwelt- und Vermögensschäden

Chie Sato, Hamburg

- I. Einführung
- II. Das internationale Entschädigungsregime für Ölverschmutzungen durch Tankschiffe
 - 1. Überblick
 - 2. Die beiden Konventionen von 1992
- III. Die japanische Regelung der Entschädigung bei Ölschäden und der *Nahodka*-Fall
 - 1. Fallbeschreibung
 - 2. Rechtliche Regelung der Entschädigung bei Ölkatastrophen in Japan
 - 3. Prinzipien der Entschädigung nach japanischem Recht
 - 4. Entschädigungsverfahren
 - 5. Entschädigungsverfahren im *Nahodka*-Fall
 - 6. Vom Fonds des FC 92 getragene Kosten
 - 7. Tatsächlich ausgezahlte Entschädigungssummen im *Nahodka*-Fall
- IV. Probleme bei der Entschädigung im Fall *Nahodka*

[p. 219 – p. 231]

ZUSAMMENFASSUNG

Der Artikel erläutert das japanische System der Entschädigung im Falle einer Ölverschmutzung am Beispiel des Unfalles des russischen Öltankers *Nahodka*. Am 2. Januar 1997 brach die 26 Jahre alte *Nahodka* auseinander und sank nahe der Küste Shimane-Ken. Dieses Schiffsunglück verursachte eine große Katastrophe für die Umwelt und die Wirtschaft der Nordwestküste Japans.

Das japanische Entschädigungssystem wurde im Rahmen von internationalen Übereinkommen begründet, die Ende der sechziger Jahre auf Initiative der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation abgeschlossen wurden. Im Laufe der Zeit wurden immer größere Schiffe eingesetzt, und damit wuchs auch das Ausmaß der Ölschäden. Anfang der neunziger Jahre wurde das internationale System der Entschädigung an diese neue Situation angepaßt, und es wurden neue Fonds gegründet. Es gibt folgende Bestimmungen in den internationalen Verträgen: das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden vom 29. November 1969, neugefaßt durch ein Protokoll vom 27. November 1992, und das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölver-

schmutzungsschäden vom 18. Dezember 1971, neugefaßt durch ein Protokoll vom 27. November 1992. Seit Mai 2002 ist nur noch das Protokoll von 1992, nicht mehr das Abkommen von 1971 in Kraft. In Japan wurden diese internationalen Abkommen in einem innerstaatlichen Gesetz umgesetzt (*Senpaku yudaku songai baishô hoshô-hô*).

Im Dezember 1999 verklagten die Geschädigten des Nahodka-Unfalles den Fonds auf Schadensersatz, woraufhin der Fonds seinerseits gegen den Schiffseigner, dessen Versicherung und den russischen Schiffsverein Klage erhob. Beide Fälle wurden durch Vergleiche zwischen den Parteien so beendet, daß die Betroffenen ausreichend entschädigt wurden. Jedoch dauerte es sehr lange, bis alle Gelder an die Geschädigten ausgezahlt waren, und die Umweltschäden waren irreversibel. Trotz internationaler Bemühungen um die Sicherheit von Öltankern werden für den Öltransport noch immer viele alte Tanker eingesetzt.

SUMMARY

The article describes the Japanese system of compensation in cases of oil pollution taking the Nahodka case as an example. On January 2nd, 1997, a 26-year-old Russian oil tanker broke apart and sank near the coast of Shimane-Ken, causing an enormous environmental and economic catastrophe in Northwestern Japan. Both the tourist sector and the fishing industry were damaged heavily.

*The Japanese system of compensation was laid down within the scope of international conventions initiated by the International Maritime Organization (IMO) in the late 1960s. In the early 1990s, the international compensational system was adjusted to the fact that over the years tankers had become larger and consequently damages had increased, and new compensation funds were founded. Under the guidance of the IMO the following conventions were drawn up: the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of November 29th, 1969 (CLC 69), revised by a protocol of November 27th, 1992 (CLC 92), and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of December 18th, 1971 (FC 71), revised by a protocol of November 27th, 1992 (FC 92). The FC 71 Convention was suspended in May 2002, leaving the FC 92 as the current convention in force. In Japan, these international agreements were transferred to the national law on compensation (*Senpaku yudaku songai baishô hoshô-hô*)*

In December 1999, those who had suffered losses in the Nahodka case sued the funds for damages, whereupon the funds brought an action against the ship owner, his insurance and the Russian Ship Union. Both cases were concluded by settlements adequately compensating those concerned. Yet, it took a very long time until compensation proceedings were finalized, while the environmental damage was irreversible. Today, the danger of similar accidents persists as still quite a large number of old tankers are used in shipping oil.