

gungsrecht neben Art. 51 UN-Charta annimmt. Problematisch ist beides. Murphy scheint einer weiten Auslegung des Art. 51 zuzuneigen (S. 99, 101 f).

Die erlaubte Selbstverteidigung erschöpft sich für Murphy aber nicht in Rettungsmissionen. Er rechtfertigt ebenso - wenn auch mit eigenen Bedenken - das Abfangen eines ägyptischen Flugzeuges über dem Mittelmeer durch die Vereinigten Staaten im Jahre 1985 mit dem Ziel, die Entführer des italienischen Kreuzfahrtschiffes Achille Lauro zu fassen, sowie den amerikanischen Bombenangriff gegen Libyen 1986. Hier bezieht sich Murphy ausdrücklich auf Art. 51 UN-Charta, wobei er die Auslegung, die der Internationale Gerichtshof dem Begriff des bewaffneten Angriffs in der Nicaragua-Entscheidung gegeben hat, als zu eng ablehnt (S. 103 ff).

Auch wer Murphy nicht in allen Punkten zustimmen kann, wird eine anregende Lektüre finden. Im übrigen enthält das Werk eine Fülle von Material, das durch ein ausführliches Stichwortverzeichnis erschlossen wird.

Robert Uerpmann

Thomas Gehring / Markus Jachtenfuchs

Haftung und Umwelt. Interessenkonflikte im internationalen Weltraum- Atom- und Seerecht

Verlag Peter Lang, Frankfurt a.M. 1988, 296 S., sfr. 59,-

Eine Untersuchung, die sich am analytischen Instrumentarium des New-Haven-Approachs (Mc Dougal/Lasswell) orientiert, gehört im allgemeinen nicht zur Standardlektüre deutscher Völkerrechtler. Diese von zwei Berliner Politikwissenschaftlern vorgelegte Studie kann jedoch wärmstens empfohlen werden. Im Bereich des internationalen Umwelthaftungsrechts erforschen die Autoren weder den Regelungs-Ist-Zustand, noch einen eventuell wünschenswerten Soll-Zustand, sondern fragen danach, welches Haftungsinstrumentarium in der internationalen Gemeinschaft zur Zeit am ehesten akzeptiert wird und sich daher für jede weitere Kodifizierung besonders empfiehlt. Damit zielen die Autoren natürlich besonders auf die Arbeit der International Law Commission (ILC), die sich seit der Ernennung Quentin-Baxters 1978 zum Special Rapporteur mit der "International Liability for Injurious Consequences Arising out of Acts not Prohibited by International Law" beschäftigt. Um das Ergebnis ihrer Untersuchung gleich vorzustellen: Nach Ansicht von Gehring/Jachtenfuchs ist das Konzept des 1985 als Nachfolger Quentin-Baxters ernannten Argentiniers Barboza nicht im geringsten erfolgversprechend und zum Scheitern verurteilt, da es von den Staaten nicht akzeptiert werden wird. Zu diesem Schluß gelangen die Autoren aufgrund der eingehenden Analyse verschiedener Haftungskonventionen und vor allem der ihnen vorangehenden Beratungen und Verhandlungen. Alle Konventionen regeln die Haftung für Schäden, die aus bestimmten technischen Risiken entstehen - unabhängig von der Frage, ob die verursachende Unternehmung rechtswidrig betrieben worden ist. für die Autoren steht

bei der Analyse die Frage im Vordergrund, ob und inwieweit die Staaten in Zukunft bereit sein werden, Haftpflichten selbst zu übernehmen. Daher spüren sie besonders der Frage nach, welche Ziele die vertragsschließenden Staaten mit diesen Konventionen anstreben und wessen Interessen sich schließlich durchsetzen. Diese Spurensuche gestaltet sich für den Leser sehr aufregend: Alle verfügbaren Dokumente wurden äußerst sorgfältig ausgewertet, und die minutiöse Nachzeichnung der Diskussionen und Frontverläufe liest sich teilweise spannend wie ein Detektivroman.

Die Weltraumhaftungskonvention von 1972 - der einzige multilaterale Vertrag, der eine echte Gefährdungshaftung von Staaten statuiert - ist nach Ansicht der Autoren ein Ausnahmefall und kann nicht als Modell für eine zukünftige generelle Haftungsregelung stehen. Hauptzweck dieser Konvention sei die Vermeidung militärischer Konfrontationen im Weltraum gewesen, so daß die Details über die Haftungsregelungen dahinter zurücktraten. Im übrigen seien die Staaten im Grunde die einzigen oder doch hauptsächlichen Betreiber von Weltraumaktivitäten. Nur aus diesen Gründen seien sie auch bereit gewesen, selbst für jeden durch ihre Raumfahrzeuge verursachten Schaden in unbegrenzter Höhe zu haften. (An dieser Stelle sei als Kritik angemerkt, daß das Kapitel "Gesamtbeurteilung (der Weltraumhaftungskonvention) im Lichte des Cosmos 954-Unfalls" nicht hält, was es verspricht).

Auch die Atomhaftungskonventionen von Paris 1968 und Wien 1974 sind für Gehring/Jachtenfuchs Einzelfälle ohne Modellcharakter. Ziel einer allgemeinen Haftungsregelung müsse in jedem Fall eine Verschärfung der Haftpflichten für grenzüberschreitende Umweltbeeinträchtigungen zugunsten möglicher Opfer sein. Die Atomhaftungskonventionen bezweckten und bewirkten jedoch eine Entlastung der betreffenden Industriebranchen zu Lasten der Entschädigungsansprüche Geschädigter. Dies werde zum einen erreicht durch die Begrenzung der Haftungshöchstsumme (in der Wiener Konvention auf 5 Mio. Dollar - eine wenig angemessene Summe angesichts der Tatsache, daß allein die Bundesregierung 500 Mio. DM Entschädigung an bundesdeutsche Landwirte für den durch die Tschernobyl-Katastrophe verursachten Erwerbsausfall gezahlt hat!) Zum anderen erfolgte die Privilegierung der noch jungen Atomindustrie durch das Instrument der sog. "Haftungskanalisierung" (über deren ethische Bewertung sich die Autoren übrigens nicht ganz einig gewesen zu sein scheinen): die Konzentration der Haftung auf eine einzige natürliche oder juristische Person. Dadurch wurden die Zulieferer von jeder Haftung befreit und die Schadensregulierung vereinfacht. Wie die Autoren aufzeigen, setzte sich bei den Verhandlungen zu den Verträgen die Versicherungswirtschaft durch, die bei den auf Förderung der Kernkraft bedachten Staaten auf wenig Widerstand stieß.

Das eigentliche Vorbild für zukünftige Haftungsregelungen im Bereich grenzüberschreitender Umweltbeeinträchtigungen sehen die Autoren in der "Konvention über die Haftung für Schäden durch den Transport von Öl auf See" von 1975 und der geplanten HNS-Konvention (Hazardous and Noxious Substances), die jedoch auf der diplomatischen Konferenz 1984 scheiterte. Diese Verträge gehören zu den sog. privat- oder zivilrechtlichen Haftungskonventionen: Die beteiligten Staaten vereinbaren darin, in ihrem jeweiligen

internen Recht die Haftpflicht für Reeder (oder anderer Betreiber gefährlicher Aktivitäten) in einer bestimmten Art und Weise auszugestalten. Die Staaten legen sich also selbst keine Haftungs-, sondern nur Regelungspflichten auf. Durch die Ölhaftungskonvention wurde die Haftung insgesamt erweitert, da die Reeder zuvor eine weitgehende Beschränkung ihrer Haftung in Anspruch nehmen konnten. Den Grund für die "opferfreundliche" Tendenz dieser Konvention sehen die Autoren in der Tatsache, daß die treibenden Kräfte bei der Formulierung die von Verschmutzung und Vergiftung bedrohten Küstenstaaten waren. Diese hätten auch ein starkes Druckmittel in der Hand gehabt: Sie konnten den Öltankern das Einlaufen in ihre Häfen verbieten. Gerade diese Tatsache spricht jedoch - was die Autoren nicht erwähnen - gegen den Modellcharakter der Ölhaftungskonvention, da ein solches Druckmittel im allgemeinen den betroffenen Staaten nicht zur Verfügung steht...

Als überraschendes Zwischenergebnis halten Gehring/Jachtenfuchs fest, daß mittlerweile kaum ein Staat mehr offen gegen die Einführung der Gefährdungshaftung und die Besserstellung möglicher Opfer opponiert. Allerdings führe dies nicht auch zur Akzeptierung einer eigenen Haftung. Durch die privatrechtlichen Haftungskonventionen hätten die Staaten eine neue Kategorie von Recht geschaffen, wonach sie die Haftpflicht für mit hohem Risiko belastete Aktivitäten den jeweiligen Betreibern aufbürden. Dieses Instrument sei daher zukunftsweisend und müsse von der ILC bei ihren Kodifikationsbemühungen beachtet werden. Dies sei auch durch den ersten Rapporteur Quentin-Baxter geschehen, der in seinem Entwurf keine Haftpflichten der Staaten vorsehe, sondern ein Verfahren des Interessenausgleichs erarbeitet habe. Im Gegensatz dazu lege seit 1985 der zweite Rapporteur Barboza das Schwergewicht seiner Bemühungen auf die Schadenersatzpflicht desjenigen Staates, von dem eine Beeinträchtigung ausgehe. Damit werde der Inhalt von Verhandlungen schon von vornherein festgelegt - beim gegenwärtigen Stand des Völkerrechts für die meisten Staaten inakzeptabel. Diese eingehend begründete These - die ILC befinde sich auf dem Weg in eine Sackgasse - macht den Hauptertrag der Arbeit aus. Es bleibt die Frage an die Autoren, ob die von ihnen favorisierte Verhandlungslösung das Ziel - nämlich den besseren Schutz der Umwelt und der natürlichen Ressourcen - tatsächlich sicherstellen kann, oder ob sie nicht genau das Gegenteil bewirken könnte. Steht die Umwelt zur Disposition zwischenstaatlicher Vereinbarung, widerspricht dies einer an anderer Stelle von den Autoren geäußerten Forderung, gewisse schädigende Daueraktivitäten müßten in jedem Fall geändert werden. Denn was nützt die einträchtigste und friedlichste Ressourcenverteilung, wenn die Ressource dabei auf der Strecke bleibt?

Hermann Ott