

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden**

##### **A. Problem und Ziel**

Bislang fehlten sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene Sonderregelungen über die Haftung des Schiffseigentümers für Verschmutzungsschäden, die durch das Ausfließen von Bunkeröl verursacht werden. Diese Regelungslücke soll nunmehr durch das im Jahre 2001 verabschiedete Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden geschlossen werden. Damit soll in allen Vertragsstaaten des Übereinkommens eine Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers für Bunkerölverschmutzungsschäden, verbunden mit einer Pflicht, die Haftung durch eine Haftpflichtversicherung zu decken, eingeführt werden.

##### **B. Lösung**

In Anpassung an die internationale Rechtsentwicklung und zur Verbesserung der Haftung in der Seeschifffahrt soll das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden ratifiziert und in Kraft gesetzt werden.

##### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

##### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen weder für den Bund noch für die Länder oder Gemeinden.

##### 2. Vollzugaufwand

Durch die auf Grund des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden begründete Verpflichtung des Bundes, Versicherungsbescheinigungen auszustellen und deren Vorhandensein zu kontrollieren, entstehen Personal- und Sachkosten einschließlich der Kosten für Prüfungs- und Verwaltungsaufwand in Höhe von etwa 170 000 Euro pro Jahr beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Mehrausgaben und ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen und Sachmitteln werden im Einzelplan im Rahmen der geltenden Finanzplanansätze erwirtschaftet. Dazu dient die Erhebung kostendeckender Gebühren in einer Größenordnung von 170 000 Euro pro Jahr. Im Übrigen wird die Durchsetzung von Ansprüchen, insbesondere des Bundes oder sonstiger Gebietskörperschaften, gegen Schiffseigentümer wegen Maßnahmen zur Beseitigung oder zur Verhütung von Bunkerölverschmutzungsschäden verbessert und auf eine sichere rechtliche Grundlage gestellt.

Für Länder und Gemeinden entstehen keine Mehrausgaben.

#### **E. Sonstige Kosten**

Die durch die Ratifikation des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden bedingte Einführung einer Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers und einer Versicherungspflicht führt zu finanziellen Mehrbelastungen der betroffenen Schiffseigentümer, die im Einzelfall zu einer Erhöhung von Einzelpreisen führen können. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, den 21. Februar 2006

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über  
die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden

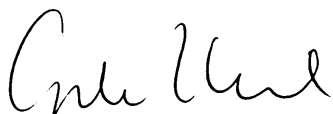
mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 819. Sitzung am 10. Februar 2006 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine  
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen





**Entwurf**

**Gesetz  
zu dem Internationalen Übereinkommen von 2001  
über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden**

**Vom**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Dem in London am 27. September 2002 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Internationalen Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

**Artikel 2**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 14 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## **Begründung**

### **Zu Artikel 1**

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

### **Zu Artikel 2**

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, an dem das Übereinkommen von 2001 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## **Schlussbemerkung**

Durch die Ausführung des Übereinkommens entstehen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Personal- und Sachkosten einschließlich der Kosten für Prüfungs- und Verwaltungsaufwand in Höhe von etwa 170 000 Euro pro Jahr. Mehrausgaben und ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen und Sachmitteln werden im Einzelplan im Rahmen der geltenden Finanzplanansätze erwirtschaftet. Dazu dient die Erhebung kostendeckender Gebühren in einer Größenordnung von 170 000 Euro pro Jahr. Im Übrigen wird die Durchsetzung von Ansprüchen, insbesondere des Bundes oder sonstiger Gebietskörperschaften, gegen Schiffseigentümer wegen Maßnahmen zur Beseitigung oder zur Verhütung von Bunkerölschmutzschäden verbessert und auf eine sichere rechtliche Grundlage gestellt. Denn durch die Einführung einer Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers, verbunden mit einer Versicherungspflicht, wird die Durchsetzung von Ersatz- und Rückgriffsansprüchen der öffentlichen Hand in größerem Umfang möglich sein als bisher.

Für Länder und Gemeinden entstehen keine Mehrausgaben.

Für die betroffenen Unternehmen können zusätzliche Kosten entstehen, die im Einzelfall zu einer Erhöhung von Einzelpreisen führen können. Denn die vorgesehene Einführung einer Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers und einer Versicherungspflicht verlagert die im Einzelfall entstehenden Schadenskosten weiter gehend als bisher auf den haftpflichtigen Verursacher des Schadens und führt zu finanziellen Mehrbelastungen der betroffenen Schiffseigentümer. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

Internationales Übereinkommen von 2001  
über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden

International Convention  
on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Convention Internationale de 2001  
sur la responsabilité civile pour les dommages dus  
à la pollution par les hydrocarbures de soute

(Übersetzung)

The States Parties to this Convention,

Recalling article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

Recalling also article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law,

Noting the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

Noting also the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in

Les États Parties à la présente Convention,

rappelant l'article 194 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, qui dispose que les États doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin,

rappelant également l'article 235 de cette convention, qui dispose que, en vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les États doivent coopérer pour assurer le développement des règles pertinentes du droit international,

notant le succès de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour ce qui est de garantir une indemnisation des personnes qui subissent des dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés par mer en vrac à bord de navires,

notant également que la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses a été adoptée en vue de fournir une indemnisation convenable, prompte et efficace

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens –

im Hinblick auf Artikel 194 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982, der vorsieht, dass die Staaten alle Maßnahmen ergreifen, die notwendig sind, um die Verschmutzung der Meeresumwelt zu verhüten, zu verringern und zu überwachen,

ferner im Hinblick auf Artikel 235 jenes Übereinkommens, der vorsieht, dass die Staaten bei der Weiterentwicklung einschlägiger Vorschriften des Völkerrechts zusammenarbeiten, um eine umgehende und angemessene Entschädigung für alle durch Verschmutzung der Meeresumwelt verursachten Schäden zu gewährleisten,

in Anbetracht des Erfolgs des Internationalen Übereinkommens von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und des Internationalen Übereinkommens von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, mit denen gewährleistet wird, dass Personen, die Schäden erleiden, die durch Verschmutzung infolge des Ausfließens oder Ablassens von als Bulkladung von Schiffen auf See befördertem Öl verursacht werden, Entschädigung erhalten,

ferner in Anbetracht der Annahme des Internationalen Übereinkommens von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See mit dem Ziel, eine angemessene, umgehende und wirksame Entschädigung für Schäden vorzuse-

connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

Recognizing the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

Considering that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

Desiring to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

Have agreed as follows:

#### **Article 1 Definitions**

For the purposes of this Convention:

- 1 "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
- 2 "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
- 3 "Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
- 4 "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company.
- 5 "Bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
- 6 "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.

pour les dommages causés par des événements liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses,

reconnaissant qu'il importe d'établir une responsabilité objective pour toutes les formes de pollution par les hydrocarbures qui soit liée à une limitation appropriée du montant de cette responsabilité,

considérant que des mesures complémentaires sont nécessaires pour assurer le versement d'une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages causés par la fuite ou de rejets d'hydrocarbures de soute provenant de navires,

désireux d'adopter des règles et procédures internationales uniformes pour déterminer les questions de responsabilité et fournir une indemnisation adéquate dans de tels cas,

sont convenus de ce qui suit:

#### **Article 1 Définitions**

Aux fins de la présente Convention:

- 1 «Navire» signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.
- 2 «Personne» signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.
- 3 «Propriétaire du navire» signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrèteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire.
- 4 «Propriétaire inscrit» signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression «propriétaire inscrit» désigne cette compagnie.
- 5 «Hydrocarbures de soute» signifie tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures.
- 6 «Convention sur la responsabilité civile» signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée.

hen, die durch Ereignisse im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See verursacht werden,

in Anerkennung der Bedeutung einer Gefährdungshaftung für alle Formen der Ölverschmutzung, verbunden mit einer angemessenen Haftungsbeschränkung,

in der Erwägung, dass ergänzende Maßnahmen notwendig sind, um die Zahlung einer angemessenen, umgehenden und wirksamen Entschädigung für Schäden zu gewährleisten, die durch Verschmutzung infolge des Ausfließens oder Ablassens von Bunkeröl aus Schiffen verursacht werden,

in dem Wunsch, einheitliche internationale Vorschriften und Verfahren zur Regelung von Haftungsfragen und einer angemessenen Entschädigung in solchen Fällen anzunehmen –

sind wie folgt übereingekommen:

#### **Artikel 1 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. „Schiff“ bedeutet jede Art von Seeschiff oder sonstigem seegängigen Gerät.
2. „Person“ bedeutet eine natürliche Person oder eine juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts einschließlich eines Staates oder seiner Gebietskörperschaften.
3. „Schiffseigentümer“ bedeutet den Eigentümer, einschließlich des eingetragenen Eigentümers, Bareboat Charterer, Reeder und Ausrüster des Schiffes.
4. „Eingetragener Eigentümer“ bedeutet die Person oder Personen, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, oder, wenn keine Eintragung vorliegt, die Person oder Personen, denen das Schiff gehört. Jedoch bedeutet „eingetragener Eigentümer“ in Fällen, in denen ein Schiff einem Staat gehört und von einer Gesellschaft betrieben wird, die in dem betreffenden Staat als Ausrüster des Schiffes eingetragen ist, diese Gesellschaft.
5. „Bunkeröl“ bedeutet jedes Kohlenwasserstoffmineralöl, einschließlich Schmieröl, das für den Betrieb oder Antrieb des Schiffes verwendet wird oder verwendet werden soll, sowie jegliche Rückstände solchen Öls.
6. „Haftungsübereinkommen“ bedeutet das Internationale Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der jeweils geltenden Fassung.



- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>7 “Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.</p>  | <p>7 «Mesures de sauvegarde» signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d’un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution.</p>  | <p>7. „Schutzmaßnahmen“ bedeuten die von einer Person nach Eintreten eines Ereignisses getroffenen angemessenen Maßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung von Verschmutzungsschäden.</p>  |
| <p>8 “Incident” means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.</p>  | <p>8 «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage par pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution.</p>  | <p>8. „Ereignis“ bedeutet einen Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Verschmutzungsschäden verursachen oder eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung solcher Schäden darstellen.</p>  |
| <p>9 “Pollution damage” means:</p> <p>(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and</p> <p>(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.</p> | <p>9 «Dommage par pollution» signifie:</p> <p>a) le préjudice ou le dommage causé à l’extérieur du navire par contamination survenue à la suite d’une fuite ou d’un rejet d’hydrocarbures de soute du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l’altération de l’environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et</p> <p>b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.</p> | <p>9. „Verschmutzungsschäden“ bedeuten</p> <p>a) Verluste oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung verursacht werden, gleichviel wo das Ausfließen oder Ablassen erfolgt; jedoch wird der Schadenersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt, ausgenommen der aufgrund dieser Beeinträchtigung entgangene Gewinn, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt;</p> <p>b) die Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden.</p> |
| <p>10 “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.</p>   | <p>10 «État d’immatriculation du navire» signifie, à l’égard d’un navire immatriculé, l’État dans lequel le navire a été immatriculé et, à l’égard d’un navire non immatriculé, l’État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.</p>   | <p>10. „Staat des Schiffsregisters“ bedeutet in Bezug auf ein eingetragenes Schiff den Staat, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, und in Bezug auf ein nicht eingetragenes Schiff den Staat, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist.</p>  |
| <p>11 “Gross tonnage” means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.</p>   | <p>11 «Jauge brute» signifie la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l’Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.</p>  | <p>11. „Bruttoreaumzahl“ bedeutet die nach den in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 enthaltenen Bestimmungen über die Vermessung des Raumgehalts errechnete Bruttoreaumzahl.</p>   |
| <p>12 “Organization” means the International Maritime Organization.</p>   | <p>12 «Organisation» signifie l’Organisation maritime internationale.</p>  | <p>12. „Organisation“ bedeutet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.</p>   |
| <p>13 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.</p>  | <p>13 «Secrétaire général» signifie le Secrétaire général de l’Organisation.</p>   | <p>13. „Generalsekretär“ bedeutet den Generalsekretär der Organisation.</p>  |

## Article 2

### Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
- (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
- (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in

## Article 2

### Champ d’application

La présente Convention s’applique exclusivement:

- a) aux dommages par pollution survenus:
- i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d’un État Partie, et
- ii) dans la zone économique exclusive d’un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n’a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet

## Artikel 2

### Geltungsbereich

Dieses Übereinkommen gilt ausschließlich

- a) für Verschmutzungsschäden, die verursacht worden sind
- i) im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers eines Vertragsstaats und
- ii) in der nach dem Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaats oder, wenn ein Vertragsstaat eine solche Zone nicht festgelegt hat, in einem jenseits des Küstenmeers dieses Staates gelegenen, an die-

accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

ses angrenzenden Gebiet, das von diesem Staat nach dem Völkerrecht festgelegt wird und sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, von denen aus die Breite seines Küstenmeers gemessen wird;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

b) für Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden, gleichviel wo sie getroffen worden sind.

### Article 3

#### Liability of the shipowner

1 Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2 Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3 No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

- (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
- (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
- (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

4 If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5 No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

### Article 3

#### Responsabilité du propriétaire du navire

1 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.

2 Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu du paragraphe 1, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

3 Le propriétaire du navire n'est pas responsable s'il prouve:

- a) que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou
- b) que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou
- c) que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

4 Si le propriétaire du navire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire du navire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

5 Aucune demande en réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la présente Convention.

6 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente Convention.

### Artikel 3

#### Haftung des Schiffseigentümers

(1) Außer in den Fällen der Absätze 3 und 4 haftet der Schiffseigentümer im Zeitpunkt des Ereignisses für Verschmutzungsschäden, die durch an Bord befindliches oder von dem Schiff stammendes Bunkeröl verursacht werden; besteht ein Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, so haftet der Schiffseigentümer im Zeitpunkt des ersten Vorfalles.

(2) Ist mehr als eine Person nach Absatz 1 haftbar, so haften diese Personen gesamtschuldnerisch.

(3) Der Schiffseigentümer haftet nicht für Verschmutzungsschäden, wenn er nachweist,

- a) dass die Schäden durch Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis entstanden sind,
- b) dass die Schäden ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurden, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde, oder
- c) dass die Schäden ausschließlich durch die Fahrlässigkeit oder eine andere rechtswidrige Handlung einer Regierung oder einer anderen für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlichen Stelle in Wahrnehmung dieser Aufgabe verursacht wurden.

(4) Weist der Schiffseigentümer nach, dass die Verschmutzungsschäden ganz oder teilweise entweder auf eine in Schädigungsabsicht begangene Handlung oder Unterlassung der geschädigten Person oder auf deren Fahrlässigkeit zurückzuführen sind, so kann er von seiner Haftung gegenüber dieser Person ganz oder teilweise befreit werden.

(5) Schadenersatzansprüche wegen Verschmutzungsschäden können gegen den Schiffseigentümer nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden.

(6) Dieses Übereinkommen beeinträchtigt nicht ein unabhängiges von diesem Übereinkommen bestehendes Rückgriffsrecht des Schiffseigentümers.

**Article 4****Exclusions**

1 This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2 Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3 A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4 With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

**Article 5****Incidents involving two or more ships**

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

**Article 6****Limitation of liability**

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

**Article 7****Compulsory insurance or financial security**

1 The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or interna-

**Article 4****Exclusions**

1 La présente Convention ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.

2 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3, les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.

3 Un État Partie peut décider d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, auquel cas il notifie sa décision au Secrétaire général en précisant les conditions et modalités de cette application.

4 En ce qui concerne les navires appartenant à un État Partie et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

**Article 5****Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires**

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article 3, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

**Article 6****Limitation de la responsabilité**

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de limiter leur responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

**Article 7****Assurance obligatoire ou garantie financière**

1 Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1000 immatriculé dans un État Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution, pour un montant équivalent aux limites de responsabilité prescrites par

**Artikel 4****Ausschlüsse**

(1) Dieses Übereinkommen ist nicht anzuwenden auf Verschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens, gleichviel ob für diese Schäden nach jenem Übereinkommen Schadenersatz zu leisten ist.

(2) Sofern in Absatz 3 nichts anderes vorgesehen ist, findet dieses Übereinkommen keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm eingesetzt sind und die zum gegebenen Zeitpunkt im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

(3) Ein Vertragsstaat kann beschließen, dieses Übereinkommen auf seine Kriegsschiffe oder sonstige in Absatz 2 bezeichnete Schiffe anzuwenden; in diesem Fall notifiziert er seinen Beschluss dem Generalsekretär unter Angabe der Bedingungen für diese Anwendung.

(4) Für Schiffe, die einem Vertragsstaat gehören und für Handelszwecke genutzt werden, kann jeder Staat vor den in Artikel 9 bezeichneten Gerichten belangt werden; dabei verzichtet er auf alle Einreden, die sich auf seine Stellung als souveräner Staat gründen.

**Artikel 5****Ereignisse, an denen mehrere Schiffe beteiligt sind**

Tritt ein Ereignis ein, an dem mehr als ein Schiff beteiligt ist, und entstehen daraus Verschmutzungsschäden, so haften die Schiffseigentümer aller beteiligten Schiffe, sofern sie nicht nach Artikel 3 befreit sind, gesamtschuldnerisch für alle Schäden, die sich nicht hinreichend sicher trennen lassen.

**Artikel 6****Haftungsbeschränkung**

Dieses Übereinkommen berührt nicht das Recht des Schiffseigentümers und der eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit leistenden Person oder Personen, die Haftung nach einem anwendbaren nationalen oder internationalen Regelwerk, wie etwa dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der jeweils geltenden Fassung, zu beschränken.

**Artikel 7****Pflichtversicherung oder finanzielle Sicherheit**

(1) Der eingetragene Eigentümer eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes mit einer Brutto-raumzahl von mehr als 1 000 hat eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa die Bürgschaft einer Bank oder eines ähnlichen Finanzinstituts, aufrechtzuerhalten, um die Haftung des eingetragenen Eigentümers für Verschmut-

tional limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3

- (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
  - (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
  - (ii) the withdrawal of such authority; and

le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2 Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la présente Convention et comporter les renseignements suivants:

- a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit;
- c) numéro OMI d'identification du navire;
- d) type et durée de la garantie;
- e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de toute autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
- f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3

- a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- b) Un État Partie notifie au Secrétaire général:
  - i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
  - ii) le retrait d'une telle habilitation; et

zungsschäden in Höhe eines Betrags abzudecken, der den Haftungsgrenzen nach den anwendbaren nationalen oder internationalen Beschränkungen entspricht, in keinem Fall jedoch einen nach dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der jeweils geltenden Fassung errechneten Betrag übersteigt.

(2) Nachdem die zuständige Behörde eines Vertragsstaats sich vergewissert hat, dass die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt sind, wird für jedes Schiff eine Bescheinigung darüber ausgestellt, dass eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nach diesem Übereinkommen in Kraft ist. Für ein in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff wird diese Bescheinigung von der zuständigen Behörde des Staates des Schiffsregisters ausgestellt oder bestätigt; für ein nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff kann sie von der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaats ausgestellt oder bestätigt werden. Die Form dieser Bescheinigung hat dem als Anlage zu diesem Übereinkommen beigefügten Muster zu entsprechen und folgende Angaben zu enthalten:

- a) Name des Schiffes, Unterscheidungssignal und Heimathafen;
- b) Name und Hauptgeschäftssitz des eingetragenen Eigentümers;
- c) IMO-Schiffsidentifizierungsnummer;
- d) Art und Laufzeit der Sicherheit;
- e) Name und Hauptgeschäftssitz des Versicherers oder sonstigen Sicherheitsgebers und gegebenenfalls Geschäftssitz, an dem die Versicherung oder Sicherheit gewährt wird;
- f) Geltungsdauer der Bescheinigung, die nicht länger sein darf als die Geltungsdauer der Versicherung oder sonstigen Sicherheit.

(3)

- a) Ein Vertragsstaat kann eine von ihm anerkannte Einrichtung oder Organisation ermächtigen, die in Absatz 2 genannte Bescheinigung auszustellen. Diese Einrichtung oder Organisation unterrichtet den betreffenden Staat von der Ausstellung jeder Bescheinigung. In allen Fällen garantiert der Vertragsstaat die Vollständigkeit und Richtigkeit der so ausgestellten Bescheinigung und verpflichtet sich, für die dafür notwendigen Vorkehrungen zu sorgen.
- b) Ein Vertragsstaat notifiziert dem Generalsekretär
  - i) die genauen Verantwortlichkeiten und Bedingungen hinsichtlich der Ermächtigung, die er der von ihm anerkannten Einrichtung oder Organisation erteilt hat;
  - ii) den Widerruf dieser Ermächtigung und

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.

c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4 Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, l'espagnol, ou le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.

5 Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6 Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7 L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

8 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas déchargé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

iii) den Zeitpunkt, an dem die Ermächtigung oder der Widerruf der Ermächtigung wirksam wird.

Eine erteilte Ermächtigung wird frühestens drei Monate nach dem Zeitpunkt wirksam, an dem die diesbezügliche Notifikation an den Generalsekretär erfolgte.

c) Die nach diesem Absatz zur Ausstellung von Bescheinigungen ermächtigte Einrichtung oder Organisation ist mindestens ermächtigt, die Bescheinigungen zu widerrufen, wenn die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurden, nicht mehr aufrechterhalten werden. In allen Fällen meldet die Einrichtung oder Organisation einen solchen Widerruf dem Staat, für den die Bescheinigung ausgestellt wurde.

(4) Die Bescheinigung wird in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefasst. Ist die verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen; auf die Amtssprache kann verzichtet werden, wenn der betreffende Staat dies beschließt.

(5) Die Bescheinigung wird an Bord des Schiffes mitgeführt; eine Durchschrift wird bei der Behörde hinterlegt, die das betreffende Schiffsregister führt, oder, wenn das Schiff nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist, bei der Behörde, welche die Bescheinigung ausstellt oder bestätigt.

(6) Eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit genügt nicht den Erfordernissen dieses Artikels, wenn sie aus anderen Gründen als dem Ablauf der in der Bescheinigung nach Absatz 2 bezeichneten Geltungsdauer binnen drei Monaten nach dem Tag, an dem ihre Beendigung der in Absatz 5 bezeichneten Behörde angezeigt wird, außer Kraft treten kann, sofern nicht innerhalb der genannten Frist die Bescheinigung dieser Behörde übergeben oder eine neue Bescheinigung ausgestellt worden ist. Diese Bestimmungen gelten auch für Änderungen, die dazu führen, dass die Versicherung oder Sicherheit den Erfordernissen dieses Artikels nicht mehr genügt.

(7) Der Staat des Schiffsregisters bestimmt vorbehaltlich dieses Artikels die Ausstellungs- und Geltungsbedingungen für die Bescheinigung.

(8) Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es einen Vertragsstaat, sich auf Informationen zu verlassen, die er von anderen Staaten oder der Organisation oder anderen internationalen Organisationen bezüglich der finanziellen Lage des Versicherers oder der eine finanzielle Sicherheit leistenden Person für die Zwecke dieses Übereinkommens erlangt. In derartigen Fällen ist der Vertragsstaat, der sich auf solche Informationen verlässt, nicht seiner Verantwortung als der die Bescheinigung ausstellende Staat im Sinne des Absatzes 2 enthoben.

9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the

9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10 Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

11 Un État Partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12 Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire ou une installation au large située dans sa mer territoriale.

13 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au

(9) Die im Namen eines Vertragsstaats ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen werden von anderen Vertragsstaaten für die Zwecke dieses Übereinkommens anerkannt; sie messen ihnen die gleiche Wirkung bei wie den von ihnen selbst ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen, und zwar auch dann, wenn sie für ein Schiff ausgestellt oder bestätigt worden sind, das nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist. Ein Vertragsstaat kann jederzeit den ausstellenden oder bestätigenden Staat um eine Konsultation ersuchen, wenn er glaubt, dass der in der Versicherungsbescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu erfüllen.

(10) Ein Schadenersatzanspruch wegen Verschmutzungsschäden kann unmittelbar gegen den Versicherer oder eine andere Person, die für die Haftung des eingetragenen Eigentümers für Verschmutzungsschäden finanzielle Sicherheit leistet, geltend gemacht werden. Hierbei kann der Beklagte die Einreden (mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des Schiffseigentümers) geltend machen, die der Schiffseigentümer hätte erheben können, einschließlich der Beschränkung nach Artikel 6. Außerdem kann der Beklagte, auch wenn der Schiffseigentümer nicht nach Artikel 6 berechtigt ist, die Haftung zu beschränken, die Haftung auf einen Betrag beschränken, der dem Betrag der nach Absatz 1 erforderlichen Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit entspricht. Darüber hinaus kann der Beklagte die Einrede geltend machen, dass sich die Verschmutzungsschäden aus einem vorsätzlichen Verschulden des Schiffseigentümers selbst ergaben; jedoch kann der Beklagte keine anderen Einreden geltend machen, die er in einem vom Schiffseigentümer gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte erheben können. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht zu verlangen, dass dem Schiffseigentümer der Streit verkündet wird.

(11) Ein Vertragsstaat wird den Betrieb eines seine Flagge führenden Schiffes, auf das dieser Artikel Anwendung findet, nur dann gestatten, wenn eine Bescheinigung nach Absatz 2 oder 14 ausgestellt worden ist.

(12) Vorbehaltlich dieses Artikels stellt jeder Vertragsstaat durch sein innerstaatliches Recht sicher, dass für jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1000, das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt oder das eine vor der Küste innerhalb seines Küstenmeers gelegene Einrichtung anläuft oder verlässt, ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in dem in Absatz 1 bezeichneten Umfang besteht.

(13) Unbeschadet des Absatzes 5 kann ein Vertragsstaat dem Generalsekretär

Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15 A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

#### Article 8

##### Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.

#### Article 9

##### Jurisdiction

1 Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent les ports ou les installations au large situés dans son territoire, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 12.

14 Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

15 Un État peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que le présent article ne s'applique pas aux navires exploités exclusivement à l'intérieur de la zone de cet État visée à l'article 2 a) i).

#### Article 8

##### Délais de prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

#### Article 9

##### Tribunaux compétents

1 Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée à l'article 2 a) ii) d'un ou de plusieurs États Parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présen-

notifizieren, dass für die Zwecke des Absatzes 12 Schiffe nicht verpflichtet sind, beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens oder beim Anlaufen oder Verlassen einer vor der Küste in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Einrichtung die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung an Bord mitzuführen oder vorzuweisen, sofern der Vertragsstaat, der die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung ausstellt, dem Generalsekretär notifiziert hat, dass er allen Vertragsstaaten zugängliche Unterlagen in elektronischer Form führt, die das Vorhandensein der Bescheinigung belegen und es den Vertragsstaaten ermöglichen, ihre Verpflichtung nach Absatz 12 zu erfüllen.

(14) Besteht für ein einem Vertragsstaat gehörendes Schiff keine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, so finden die darauf bezüglichen Bestimmungen dieses Artikels auf dieses Schiff keine Anwendung; es hat jedoch eine von den zuständigen Behörden des Staates des Schiffsregisters ausgestellte Bescheinigung mitzuführen, aus der hervorgeht, dass das Schiff dem betreffenden Staat gehört und dass seine Haftung innerhalb der in Absatz 1 festgesetzten Grenzen gedeckt ist. Diese Bescheinigung hat so weit wie möglich dem in Absatz 2 vorgeschriebenen Muster zu entsprechen.

(15) Ein Staat kann im Zeitpunkt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens oder des Beitritts zu diesem oder jederzeit danach erklären, dass er diesen Artikel nicht auf Schiffe anwendet, die ausschließlich das in Artikel 2 Buchstabe a Ziffer i genannte Gebiet dieses Staates befahren.

#### Artikel 8

##### Ausschlussfristen

Schadenersatzansprüche nach diesem Übereinkommen erlöschen, wenn nicht binnen drei Jahren nach Eintritt der Schäden Klage erhoben wird. Jedoch kann nach Ablauf von sechs Jahren nach dem Ereignis, das die Schäden verursachte, nicht mehr Klage erhoben werden. Besteht dieses Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen, so beginnt die Sechsjahresfrist mit dem Zeitpunkt des ersten Vorfalles.

#### Artikel 9

##### Gerichtsbarkeit

(1) Sind durch ein Ereignis Verschmutzungsschäden im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers oder in einem in Artikel 2 Buchstabe a Ziffer ii genannten Gebiet eines oder mehrerer Vertragsstaaten entstanden oder sind in diesem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers oder in einem solchen Gebiet Schutzmaßnahmen getroffen worden, um Verschmutzungsschäden zu verhüten oder einzuschränken, so können Schadenersatzklagen gegen den Schiffseigentümer, den Versicherer oder eine andere Person,

2 Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3 Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

**Article 10**  
**Recognition**  
**and enforcement**

1 Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

- (a) where the judgement was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2 A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

**Article 11**  
**Supersession Clause**

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

**Article 12**  
**Signature,**  
**ratification, acceptance,**  
**approval and accession**

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

tées que devant les tribunaux de ces États Parties.

2 Un préavis raisonnable est donné à chaque défendeur pour toute action intentée en vertu du paragraphe 1.

3 Chaque État Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente Convention.

**Article 10**  
**Reconnaissance et**  
**exécution des jugements**

1 Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf:

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2 Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

**Article 11**  
**Clause de substitution**

La présente Convention l'emporte sur les conventions qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations que les États Parties peuvent avoir, du fait de ces conventions, envers les États qui ne sont pas Parties à la présente Convention.

**Article 12**  
**Signature,**  
**ratification, acceptation,**  
**approbation et adhésion**

1 La présente Convention est ouverte à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1<sup>er</sup> octobre 2001 au 30 septembre 2002 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2 Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

die für die Haftung des Schiffseigentümers eine Sicherheit leistet, nur vor den Gerichten der betreffenden Vertragsstaaten anhängig gemacht werden.

(2) Jeder Beklagte ist über Klagen nach Absatz 1 binnen angemessener Frist zu unterrichten.

(3) Jeder Vertragsstaat trägt dafür Sorge, dass seine Gerichte die Zuständigkeit haben, über Schadenersatzklagen nach diesem Übereinkommen zu erkennen.

**Artikel 10**  
**Anerkennung und**  
**Vollstreckung von Urteilen**

(1) Ein von einem nach Artikel 9 zuständigen Gericht erlassenes Urteil, das in dem Ursprungsstaat vollstreckbar ist, in dem es nicht mehr mit ordentlichen Rechtsmitteln angefochten werden kann, wird in jedem Vertragsstaat anerkannt, es sei denn,

- a) dass das Urteil durch betrügerische Machenschaften erwirkt worden ist oder
- b) dass der Beklagte nicht binnen angemessener Frist unterrichtet und dass ihm keine angemessene Gelegenheit zur Vertretung seiner Sache vor Gericht gegeben worden ist.

(2) Ein nach Absatz 1 anerkanntes Urteil ist in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem betreffenden Staat vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Diese Förmlichkeiten dürfen eine erneute Entscheidung in der Sache selbst nicht zulassen.

**Artikel 11**  
**Vorrangsklausel**

Dieses Übereinkommen geht jeder Übereinkunft vor, die an dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wird, in Kraft ist oder zur Unterzeichnung, zur Ratifikation oder zum Beitritt aufgelegt ist, soweit eine solche Übereinkunft mit diesem Übereinkommen in Widerspruch steht; dieser Artikel lässt jedoch die aus einer solchen Übereinkunft erwachsenden Verpflichtungen der Vertragsstaaten gegenüber Nichtvertragsstaaten dieses Übereinkommens unberührt.

**Artikel 12**  
**Unterzeichnung,**  
**Ratifikation, Annahme,**  
**Genehmigung und Beitritt**

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 1. Oktober 2001 bis zum 30. September 2002 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung auf; danach steht es zum Beitritt offen.

(2) Die Staaten können ihre Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, ausdrücken,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,



(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

#### Article 13

##### States with more than one system of law

1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) in the definition of “registered owner” in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;

(b) references to the State of a ship’s registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and

(d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which

b) signature sous réserve de ratification, d’acceptation ou d’approbation suivie de ratification, d’acceptation ou d’approbation; ou

c) adhésion.

3 La ratification, l’acceptation, l’approbation ou l’adhésion s’effectuent par le dépôt d’un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4 Tout instrument de ratification, d’acceptation, d’approbation ou d’adhésion, déposé après l’entrée en vigueur d’un amendement à la présente Convention à l’égard de tous les actuels États Parties, ou après l’accomplissement de toutes les mesures requises pour l’entrée en vigueur de l’amendement à l’égard de ces États Parties, est réputé s’appliquer à la Convention telle que modifiée par l’amendement.

#### Article 13

##### États ayant plus d’un régime juridique

1 S’il possède deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans la présente Convention, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l’acceptation, de l’approbation ou de l’adhésion, déclarer que la présente Convention s’applique à l’ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d’entre elles, et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

2 La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s’applique la présente Convention.

3 Dans le cas d’un État Partie qui a fait une telle déclaration:

a) dans la définition du «propriétaire inscrit» donnée à l’article 1 4), les références à un État sont interprétées comme visant une telle unité territoriale;

b) les références à l’État d’immatriculation d’un navire et, pour ce qui est d’un certificat d’assurance obligatoire, à l’État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme visant respectivement l’unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et celle qui délivre ou vise le certificat;

c) les références faites dans la présente Convention aux prescriptions du droit national sont interprétées comme visant les prescriptions du droit de l’unité territoriale pertinente; et

d) les références faites dans les articles 9 et 10 aux tribunaux des États Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme visant respectivement les tribu-

b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen, oder

c) indem sie ihm beitreten.

(3) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.

(4) Jede Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, die hinterlegt wird, nachdem eine Änderung dieses Übereinkommens für alle zu diesem Zeitpunkt bestehenden Vertragsstaaten in Kraft getreten ist oder nachdem alle für das Inkrafttreten der Änderung für diese Vertragsstaaten notwendigen Maßnahmen getroffen worden sind, gilt für das Übereinkommen in der geänderten Fassung.

#### Artikel 13

##### Staaten mit mehr als einer Rechtsordnung

(1) Umfasst ein Staat zwei oder mehr Gebietseinheiten, in denen auf die durch dieses Übereinkommen geregelten Angelegenheiten unterschiedliche Rechtsordnungen angewendet werden, so kann er bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt erklären, dass dieses Übereinkommen sich auf alle seine Gebietseinheiten oder nur auf eine oder mehrere derselben erstreckt; er kann seine Erklärung jederzeit durch eine neue Erklärung ersetzen.

(2) Die Erklärungen werden dem Verwahrer notifiziert und müssen ausdrücklich angeben, auf welche Gebietseinheiten sich das Übereinkommen erstreckt.

(3) In Bezug auf einen Vertragsstaat, der eine solche Erklärung abgegeben hat,

a) sind Bezugnahmen auf einen Staat in der Definition des „eingetragenen Eigentümers“ in Artikel 1 Nummer 4 als Bezugnahmen auf eine solche Gebiets-einheit zu verstehen;

b) sind Bezugnahmen auf den Staat eines Schiffsregisters und – in Bezug auf eine obligatorische Versicherungsbescheinigung – auf den ausstellenden oder bestätigenden Staat als Bezugnahmen auf die Gebietseinheit zu verstehen, in der das Schiff eingetragen ist beziehungsweise welche die Bescheinigung ausstellt oder bestätigt;

c) sind Bezugnahmen in diesem Übereinkommen auf die Vorschriften des innerstaatlichen Rechts als Bezugnahmen auf die Vorschriften des Rechts der betreffenden Gebietseinheit zu verstehen;

d) sind Bezugnahmen in den Artikeln 9 und 10 auf Gerichte und auf Urteile, die in Vertragsstaaten anerkannt werden müssen, als Bezugnahmen auf Gerichte der betreffenden Gebietseinheit be-

must be recognized in, the relevant territorial unit.

#### Article 14

##### Entry into Force

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

#### Article 15

##### Denunciation

1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

#### Article 16

##### Revision or amendment

1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

#### Article 17

##### Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

naux de l'unité territoriale pertinente et les jugements qui doivent être reconus dans cette unité territoriale.

#### Article 14

##### Entrée en vigueur

1 La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle dix-huit États, y compris cinq États ayant chacun des navires dont la jauge brute totale n'est pas inférieure à 1 million, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2 Pour tout État qui la ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié.

#### Article 15

##### Dénonciation

1 La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États Parties à tout moment après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.

2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

#### Article 16

##### Révision ou modification

1 L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente Convention.

2 L'Organisation convoque une conférence des États Parties ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente Convention à la demande du tiers au moins des États Parties.

#### Article 17

##### Dépositaire

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2 Le Secrétaire général:

a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré:

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument, ainsi que de leur date;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;

ziehungsweise auf Urteile, die in der betreffenden Gebietseinheit anerkannt werden müssen, zu verstehen.

#### Artikel 14

##### Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt ein Jahr nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem es achtzehn Staaten, darunter fünf Staaten mit einer Flotte mit einer registrierten Bruttoreaumzahl von mindestens 1 000 000, entweder ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden beim Generalsekretär hinterlegt haben.

(2) Für jeden Staat, der dieses Übereinkommen ratifiziert, annimmt, genehmigt oder ihm beiträgt, nachdem die Voraussetzungen in Absatz 1 für das Inkrafttreten erfüllt sind, tritt es drei Monate nach dem Tag in Kraft, an dem dieser Staat die entsprechende Urkunde hinterlegt hat.

#### Artikel 15

##### Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von jedem Vertragsstaat jederzeit gekündigt werden, nachdem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.

(2) Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär.

(3) Eine Kündigung wird nach Ablauf eines Jahres oder eines längeren in der Kündigungsurkunde genannten Zeitabschnitts nach Hinterlegung der Urkunde beim Generalsekretär wirksam.

#### Artikel 16

##### Revision oder Änderung

(1) Die Organisation kann eine Konferenz zur Revision oder Änderung dieses Übereinkommens einberufen.

(2) Die Organisation hat eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Revision oder Änderung des Übereinkommens einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten dies verlangt.

#### Artikel 17

##### Verwahrer

(1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt.

(2) Der Generalsekretär

a) unterrichtet alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,

i) von jeder weiteren Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Urkunde unter Angabe des Zeitpunkts;

ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p>(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and</p> <p>(iv) other declarations and notifications made under this Convention;</p> <p>(b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.</p> | <p>iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et</p> <p>iv) des autres déclarations et notifications faites en vertu de la présente Convention.</p> <p>b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.</p> | <p>iii) von der Hinterlegung jeder Urkunde zur Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts der Hinterlegung und des Zeitpunkts, zu dem die Kündigung wirksam wird;</p> <p>iv) von weiteren Erklärungen und Notifikationen nach diesem Übereinkommen;</p> <p>b) übermittelt allen Unterzeichnerstaaten und allen beitretenden Staaten beglaubigte Abschriften dieses Übereinkommens.</p> |
|---|--|---|

**Article 18****Transmission to United Nations**

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

**Article 18****Transmission à l'Organisation des Nations Unies**

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

**Artikel 18****Übermittlung an die Vereinten Nationen**

Sobald dieses Übereinkommen in Kraft tritt, übermittelt der Generalsekretär dem Sekretariat der Vereinten Nationen den Wortlaut des Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

**Article 19****Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

**Article 19****Langues**

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

**Artikel 19****Sprachen**

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Done at London this twenty-third day of March, two thousand and one.

Fait à Londres ce vingt-trois mars deux mille un.

Geschehen zu London am 23. März 2001.

In witness whereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

Zu Urkund dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

**Annex**

**Certificate of Insurance or other Financial Security  
in Respect of Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage**

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of Ship	Distinctive Number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

.....

(Full designation of the State)

or

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

The present certificate is issued under the authority of the Government of ..... (full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At ..... On .....

(Place)

(Date)

.....

(Signature and Title of issuing or certifying official)

**Explanatory Notes:**

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

**Annexe**

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière  
relative à la responsabilité civile pour les dommages dus  
à la pollution par les hydrocarbures de soute**

Délivré conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

Type de garantie .....

Durée de la garantie .....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom .....

Adresse .....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

(Nom complet de l'État)

ou

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions de l'article 7 3).

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de..... (nom complet de l'État) par ..... (nom de l'institution ou de l'organisme)

à ..... le .....  
(lieu) (date)

.....  
(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

**Notes explicatives:**

1. En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.
5. Dans la rubrique «Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)», il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

Anlage
Bescheinigung
über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit
für die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden

Ausgestellt nach Artikel 7 des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden

Table with 5 columns: Name des Schiffes, Unterscheidungssignal, IMO-Schiffsidentifikationsnummer, Heimathafen, Name und vollständige Anschrift des Hauptgeschäftssitzes des eingetragenen Eigentümers

Hiermit wird bescheinigt, dass für das vorgenannte Schiff eine Versicherungspolice oder sonstige finanzielle Sicherheit nach Maßgabe des Artikels 7 des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden besteht.

Art der Sicherheit .....

Laufzeit der Sicherheit .....

Name und Anschrift des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber)

Name .....

Anschrift .....

Die Bescheinigung gilt bis .....

Ausgestellt oder bestätigt von der Regierung .....

(vollständige Bezeichnung des Staates)

oder:

Der folgende Wortlaut soll benutzt werden, wenn ein Vertragsstaat von Artikel 7 Absatz 3 Gebrauch macht.

Die vorliegende Bescheinigung wird durch Ermächtigung der Regierung ..... (vollständige Bezeichnung des Staates) von ..... (Name der Einrichtung oder Organisation) ausgestellt

in ..... am .....
(Ort) (Datum)

(Unterschrift und Amtsbezeichnung
des ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten)

Erläuterungen:

- 1. Auf Wunsch kann die Bezeichnung des Staates einen Hinweis auf die zuständige Behörde des Landes enthalten, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird.
2. Ist der Gesamtbetrag der Sicherheit von mehreren Seiten zur Verfügung gestellt worden, so sollen alle Einzelbeträge angegeben werden.
3. Wird die Sicherheit in verschiedener Form gestellt, so sollen diese Formen angegeben werden.
4. Die Eintragung „Laufzeit der Sicherheit“ hat das Datum zu enthalten, an dem die Sicherheit wirksam wird.
5. Die Eintragung „Anschrift“ des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) hat die Anschrift des Hauptgeschäftssitzes des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) zu enthalten. Gegebenenfalls ist der Geschäftssitz anzugeben, an dem die Versicherung oder sonstige Sicherheit abgeschlossen wurde.

## Denkschrift

### I. Allgemeiner Teil

#### 1. Entstehung des Bunkeröl-Übereinkommens

Die Überlegungen und Bemühungen auf internationaler Ebene, international einheitliche Regelungen über die Haftung für Schäden, die durch Verschmutzung infolge des Ausfließens oder Ablassens von Bunkeröl aus Schiffen verursacht werden, und über eine Versicherungspflicht zu erlassen, reichen bis in das Jahr 1969 zurück. Bereits bei der Diskussion des Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 301, 305, im Folgenden: Haftungsübereinkommen von 1969) wurde vorgeschlagen, derartige Bunkerölverschmutzungsschäden in das Haftungsregime des Haftungsübereinkommens von 1969 einzubeziehen. Der Vorschlag wurde damals mit der Begründung abgelehnt, dass das Haftungsübereinkommen von 1969 nur Tankschiffe erfassen solle, die tatsächlich Öl als Bulkladung beförderten, nicht dagegen Schiffe, die lediglich Bunkeröl geladen hätten. Der Grund hierfür war, dass das Haftungsübereinkommen von 1969 durch ein gesondertes Übereinkommen ergänzt werden sollte, und zwar das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 301, 320). Nach diesem – allerdings erst im Jahre 1971 verabschiedeten – Übereinkommen wird eine über die Haftung des Schiffseigentümers hinausgehende Entschädigung von einem Entschädigungsfonds gezahlt, der aus Beiträgen der Ölimporteure gespeist wird, also derjenigen, deren Gut auf den Schiffen befördert wird. Es erschien sachgerecht, über diesen Weg auch die Ladungseigentümer mittelbar mit haftbar zu machen.

Dieses Konzept des Haftungsübereinkommens von 1969 wurde durch das Protokoll von 1984 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1988 II S. 705, 707) und das Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152) zwar dahingehend geändert, dass nunmehr auch leer fahrende Tankschiffe erfasst wurden. Auch unter die zuletzt genannten Übereinkommen fallen jedoch nur Tankschiffe.

Angesichts dieser Regelungslücke wurde auf Grund eines im Jahr 1994 von Australien im Umweltausschuss (Marine Environment Protection Committee) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) unterbreiteten Vorschlags erneut die Notwendigkeit eines internationalen Haftungsinstruments für Bunkerölverschmutzungsschäden diskutiert. Unterstützung fand Australien vor allem bei Finnland, Kanada, Norwegen, Schweden, Südafrika und dem Vereinigten Königreich. In einem dem Rechtsausschuss der IMO im Jahr 1996 vorgelegten Dokument wiesen diese Staaten auf Untersuchungen hin, wonach die Hälfte aller Ölverschmutzungsschäden durch andere Schiffe als Tankschiffe verursacht wird. Nach dem Unfall des Holzfrachters „Pallas“, der am 25. Oktober 1998 vor der dänischen Küste in Brand geriet, am 29. Oktober 1998 vor der deutschen Nordseeinsel Amrum strandete und erhebliche Bunkerölverschmutzungsschäden verursachte, wurden auch in

Deutschland die Forderungen nach international einheitlichen Regelungen für Bunkerölverschmutzungsschäden lauter. Im Jahre 2000 beschloss schließlich der Rechtsausschuss der IMO den Entwurf eines Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden. Dieser wurde in der Zeit vom 19. bis 23. März 2001 auf einer von der IMO einberufenen Diplomatischen Konferenz in London beraten und am 23. März 2001 verabschiedet.

#### 2. Inhalt des Bunkeröl-Übereinkommens

Das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (im Folgenden: Bunkeröl-Übereinkommen) stellt einen weiteren wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur internationalen Vereinheitlichung des Rechts der Haftung für Ölverschmutzungsschäden auf See dar. In Ergänzung des Haftungsübereinkommens von 1969 in der Fassung des oben genannten Protokolls von 1992 (BGBl. 1996 II S. 670, im Folgenden: Haftungsübereinkommen von 1992) regelt das Bunkeröl-Übereinkommen die Haftung für Ölverschmutzungsschäden, die von Schiffen ausgehen, welche weder zur Beförderung von Öl als Massengut gebaut sind noch tatsächlich Öl als Massengut befördern. Es ist eng an das Haftungsübereinkommen von 1992 angelehnt und beruht auf folgenden Grundentscheidungen:

- Der Schiffseigentümer haftet für Bunkerölverschmutzungsschäden verschuldensunabhängig. Anders als nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 wird die Haftung nicht auf den Schiffseigentümer kanalisiert.
- Die Haftung kann summenmäßig beschränkt werden. Anders als das Haftungsübereinkommen von 1992 legt das Bunkeröl-Übereinkommen jedoch nicht eigenständig eine Haftungshöchstsumme fest, sondern verweist auf das anwendbare nationale Recht.
- Für Schiffe mit einer Vermessung von mehr als 1 000 Bruttoreaumzahl (BRZ) muss eine Versicherung mit Direktanspruch gegen den Versicherer genommen werden. Die Versicherungssumme beläuft sich auf den Betrag, auf den der Schiffseigentümer seine Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden beschränken kann, höchstens jedoch auf den nach dem Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786) in der Fassung des Protokolls vom 2. Mai 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790, im Folgenden: Haftungsbeschränkungsübereinkommen) geltenden Haftungshöchstbetrag. Die Vertragsstaaten sind verpflichtet, Sorge zu tragen, dass alle Schiffe, die in ihre Häfen einfahren oder aus ihnen ausfahren, über die entsprechenden Versicherungsnachweise verfügen.
- Klagen gegen den Schiffseigentümer oder den Versicherer wegen Bunkerölverschmutzungsschäden können nur in denjenigen Vertragsstaaten erhoben werden, in deren Küstengewässern oder angrenzenden Gewässern Verschmutzungsschäden entstanden sind oder Schutzmaßnahmen ergriffen wurden. Urteile dieser Gerichte sind in den anderen Vertragsstaaten anzuerkennen und zu vollstrecken.

### 3. Ratifikation des Bunkeröl-Übereinkommens

Die Bundesregierung hält die Ratifikation des Bunkeröl-Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland für geboten. Vor allem vor dem Hintergrund der oben erwähnten Pallas-Havarie erscheint es erforderlich, eine internationale Regelung für die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden sowie eine Pflichtversicherung einzuführen. Das Übereinkommen leistet einen wichtigen Beitrag zum Meeresumweltschutz, indem es nicht nur eine Haftung auf hohem Niveau einführt und damit dem Präventionsgedanken Rechnung trägt, sondern auch über die Begründung der Pflicht jedes Vertragsstaats, nur Schiffe mit einer Versicherungsbescheinigung ihre Häfen anlaufen zu lassen, sogar Schiffe aus Nichtvertragsstaaten zum Einhalten von Sicherungsmaßnahmen veranlasst.

Mit der Ratifikation des Bunkeröl-Übereinkommens wird auch einer Forderung des Bundesrates vom 19. März 1999 (BR-Drs. 50/99) sowie der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzten Unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ entsprochen, die Bundesregierung möge sich für die zügige Erarbeitung und Zeichnung eines Haftungsübereinkommens für austretendes Bunkeröl einsetzen.

Die Bundesrepublik Deutschland ist allerdings nicht befugt, eine Entscheidung über die Ratifikation des Bunkeröl-Übereinkommens allein zu treffen. Denn die Zuständigkeit, internationale Regelungen über die Gerichtsbarkeit, die Anerkennung und die Vollstreckung zu vereinbaren, wie sie in Artikel 9 und 10 des Bunkeröl-Übereinkommens enthalten sind, ist auf Grund der Verordnung Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. EG 2001 Nr. L 12 S. 1) auf die Gemeinschaft übergegangen. Da das Bunkeröl-Übereinkommen aber eine Ratifikation durch die Gemeinschaft nicht zulässt, sind die Mitgliedstaaten ermächtigt worden, das Übereinkommen im Interesse der Gemeinschaft zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (ABl. EG 2002 Nr. L 256 S. 7)). Neben Dänemark, Finnland, Italien, Schweden, Spanien und dem Vereinigten Königreich hat Deutschland von dieser Befugnis Gebrauch gemacht und das Bunkeröl-Übereinkommen am 27. September 2002 innerhalb der Zeichnungsfrist des Artikels 12 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens gezeichnet. Nach Artikel 3 Abs. 2 der besagten Ratsentscheidung treffen die Mitgliedstaaten nunmehr die erforderlichen Maßnahmen, um die Urkunden über die Ratifizierung des Bunkeröl-Übereinkommens oder den Beitritt zum Übereinkommen möglichst vor dem 30. Juni 2006 beim Generalsekretariat der IMO zu hinterlegen.

### 4. Kosten

Durch die Ausführung des Übereinkommens entstehen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Personal- und Sachkosten einschließlich der Kosten für Prüfungs- und Verwaltungsaufwand in Höhe von etwa 170 000 Euro pro Jahr. Mehrausgaben und ein Mehrbe-

darf an Planstellen/Stellen und Sachmitteln werden im Einzelplan im Rahmen der geltenden Finanzplanansätze erwirtschaftet. Dazu dient die Erhebung kostendeckender Gebühren in einer Größenordnung von 170 000 Euro pro Jahr. Im Übrigen wird die Durchsetzung von Ansprüchen, insbesondere des Bundes oder sonstiger Gebietskörperschaften, gegen Schiffseigentümer wegen Maßnahmen zur Beseitigung oder zur Verhütung von Bunkerölverschmutzungsschäden verbessert und auf eine sichere rechtliche Grundlage gestellt. Denn durch die Einführung einer Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers, verbunden mit einer Versicherungspflicht, wird die Durchsetzung von Ersatz- und Rückgriffsansprüchen der öffentlichen Hand in größerem Umfang möglich sein als bisher.

Für Länder und Gemeinden entstehen keine Mehrausgaben.

Für die betroffenen Unternehmen können zusätzliche Kosten entstehen, die im Einzelfall zu einer Erhöhung von Einzelpreisen führen können. Denn die vorgesehene Einführung einer Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers und einer Versicherungspflicht verlagert die im Einzelfall entstehenden Schadenskosten weiter gehend als bisher auf den haftpflichtigen Verursacher des Schadens und führt zu finanziellen Mehrbelastungen der betroffenen Schiffseigentümer. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

## II. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1

Artikel 1 enthält einen Katalog von Definitionen der im Bunkeröl-Übereinkommen verwendeten Begriffe.

Nummer 1 definiert den Begriff „Schiff“. Das Bunkeröl-Übereinkommen erfasst jede Art von Seeschiff oder sonstigem seegängigen Gerät.

Der Begriff „Person“ in Nummer 2 entspricht dem in Artikel 1 Nr. 2 des Haftungsübereinkommens von 1992. Er erfasst sämtliche natürliche und juristische Personen einschließlich staatlicher Gebietskörperschaften.

Die Definition „Schiffseigentümer“ in Nummer 3 hat Artikel 1 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zum Vorbild. Sie hat vor allem Bedeutung für Artikel 3 und 6 des Bunkeröl-Übereinkommens betreffend die Haftung des Schiffseigentümers und dessen Haftungsbeschränkung.

Ebenso wie in Artikel 1 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens folgt aus der Aufzählung des Eigentümers und des Reeders in der Definition, dass Schiffseigentümer auch derjenige sein kann, der nicht Reeder ist. Der Begriff „Reeder“ („manager“) ist dabei nicht im engen Sinne von § 484 Handelsgesetzbuch (HGB) auszulegen, sondern umfasst namentlich auch den Korrespondentreeder im Sinne von § 492 Abs. 1 HGB. Anders als das Haftungsbeschränkungsübereinkommen erwähnt die Definition ausdrücklich auch den eingetragenen Eigentümer. Die Bezugnahme auf den in Nummer 4 näher definierten „eingetragenen Eigentümer“ hat Bedeutung vor allem für Artikel 7 des Bunkeröl-Übereinkommens, der nur dem eingetragenen Eigentümer eine Versicherungspflicht auferlegt. Sachliche Änderungen gegenüber der Definition des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ergeben sich hieraus nicht.



Anderes gilt für die ausschließliche Erwähnung des Begriffs „Bareboat Charterer“ anstelle des Begriffs „Charterer“ im Haftungsbeschränkungsübereinkommen. Denn damit wird ausgeschlossen, dass Reise- und Zeitcharterer unter den Begriff „Schiffseigentümer“ fallen und damit einer Gefährdungshaftung nach Artikel 3 des Bunkeröl-Übereinkommens unterworfen sind.

Die Bestimmung des Begriffs „eingetragener Eigentümer“ in Nummer 4 entspricht der Definition des Begriffs „Eigentümer“ in Artikel I Nr. 3 des Haftungsübereinkommens von 1992. Nach Satz 1 versteht man unter dem Begriff „eingetragener Eigentümer“ die Person oder Personenmehrheit, für die das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist. Sofern das Schiff nicht eingetragen ist, ist „eingetragener Eigentümer“ im Sinne des Übereinkommens der sachenrechtliche Eigentümer. Satz 2 trägt der besonderen rechtlichen Situation in den Staaten Rechnung, in denen Schiffe dem Staat gehören, jedoch von Gesellschaften betrieben werden, die in diesem Staat nur als Ausrüster eingetragen sind. Hier soll die Gesellschaft als Eigentümer im Sinne des Übereinkommens angesehen werden.

Unter dem Begriff „Bunkeröl“ in Nummer 5 versteht das Bunkeröl-Übereinkommen Kohlenwasserstoffmineralöl einschließlich Schmieröl, welches für den Betrieb oder Antrieb des Schiffes verwendet wird oder verwendet werden soll, sowie jegliche Rückstände solchen Öls.

Gemäß Nummer 6 versteht das Übereinkommen unter dem Begriff „Haftungsübereinkommen“ das oben genannte Haftungsübereinkommen von 1992; sollte dieses geändert werden, so fällt auch das Haftungsübereinkommen von 1992 in der geänderten Fassung unter den Begriff „Haftungsübereinkommen“.

Die Definition des Begriffs „Schutzmaßnahmen“ in Nummer 7 ist wortgleich mit derjenigen in Artikel I Nr. 7 des Haftungsübereinkommens von 1992. Sie gewährleistet, dass nach dem Bunkeröl-Übereinkommen nur Aufwendungen für solche Maßnahmen zu erstatten sind, die angemessen sind.

Die Definition des Begriffs „Ereignis“ in Nummer 8 ist ebenfalls wortgleich mit derjenigen in Artikel I Nr. 8 des Haftungsübereinkommens von 1992. Neben dem sog. Einzelvorfall ist als „Ereignis“ auch eine Reihe von Vorfällen anzusehen, welche den gleichen Ursprung haben. Unbeachtlich ist, ob bei einem Unfall tatsächlich Bunkeröl austritt. Vielmehr ist ausreichend, dass eine schwere und unmittelbar drohende Gefahr für den Eintritt eines Bunkerölverschmutzungsschadens besteht. Dadurch wird gewährleistet, dass das Haftungsregime auch auf vorbeugende Gefahrabwendungsmaßnahmen Anwendung findet.

Auch die Definition des Begriffs „Verschmutzungsschäden“ in Nummer 9 ist wortgleich mit der des Haftungsübereinkommens von 1992 (Artikel I Nr. 6). Sie stellt zunächst klar, dass Verluste oder Schäden erfasst werden, die auf einer durch Bunkeröl zurückzuführenden Verunreinigung beruhen. Dagegen erfasst sie nicht Explosions- oder Feuerschäden, die mit einem Schiffsunfall im Zusammenhang stehen. Nicht als Verschmutzungsschäden anzusehen sind auch, wie Buchstabe a in Anlehnung an Artikel I Nr. 6 Buchstabe a des Haftungsübereinkommens von 1992 klarstellt, abstrakte Umweltschäden, die etwa auf der Grundlage eines

bestimmten Betrages pro Kubikmeter verschmutzten Meereswassers berechnet werden. Nach Buchstabe a zählen als Verschmutzungsschäden nur die Kosten tatsächlich ergriffener oder in Zukunft noch zu ergreifender Maßnahmen. Die Einbeziehung der Kosten von zukünftigen Wiederherstellungsmaßnahmen berechtigt einen Geschädigten, der ohne finanzielle Vorleistungen des Ersatzpflichtigen wirtschaftlich nicht in der Lage ist, mit Instandsetzungsarbeiten zu beginnen, einen Schadenersatzanspruch bereits geltend zu machen, bevor die Kosten tatsächlich entstanden sind.

Verschmutzungsschäden sind, wie Buchstabe b in Anlehnung an Artikel I Nr. 6 Buchstabe b des Haftungsübereinkommens von 1992 klarstellt, aber nicht nur die auf Grund bereits eingetretener Verluste oder Schäden entstandenen Aufwendungen, sondern auch die Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden.

Nach Nummer 10 gilt als „Staat des Schiffsregisters“ bei Schiffen, die nicht in einem Register eingetragen sind, der Staat, dessen Flagge das Schiff führt. Diese Begriffsbestimmung entspricht derjenigen in Artikel I Nr. 4 des Haftungsübereinkommens von 1992.

Unter dem Begriff „Bruttoraumzahl“ in Nummer 11 versteht man die nach den in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 (BGBl. 1975 II S. 67, 79) enthaltenen Bestimmungen über die Vermessung des Raumgehalts errechnete Bruttoraumzahl. Die Definition entspricht derjenigen in Artikel 6 Abs. 5 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

Die Definition der Begriffe „Organisation“ in Nummer 12 und „Generalsekretär“ in Nummer 13 entspricht den Formulierungen in anderen von der IMO verabschiedeten Übereinkommen.

## Zu Artikel 2

Artikel 2 begrenzt den räumlichen Anwendungsbereich des Bunkeröl-Übereinkommens. Die Vorschrift hat Artikel II des Haftungsübereinkommens von 1992 zum Vorbild. Sie ist Ausfluss des Territorialitätsprinzips. So soll das Bunkeröl-Übereinkommen nach Buchstabe a Ziffer i Anwendung finden, wenn ein Verschmutzungsschaden im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats einschließlich des Küstenmeers verursacht worden ist. Darüber hinaus soll es nach Buchstabe a Ziffer ii aber auch gelten, wenn ein Verschmutzungsschaden innerhalb der in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht eingerichteten ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaats eintritt. Der Hinweis auf das „Völkerrecht“ ist eine Verweisung auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798).

Nach Buchstabe b findet das Bunkeröl-Übereinkommen auch auf Maßnahmen Anwendung, die zur Schadenverhinderung oder -minderung durchgeführt werden. Diese Maßnahmen müssen nicht innerhalb des in Buchstabe a definierten geografischen Anwendungsbereichs getroffen werden; es genügt vielmehr, dass an einem beliebigen Ort Maßnahmen ergriffen werden, sofern sie Verschmutzungsschäden im geografischen Anwendungsbereich des Übereinkommens verhindern sollen.

### Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt die Haftung des Eigentümers eines Schiffes für Verschmutzungsschäden und ist damit eine der Kernvorschriften des Übereinkommens.

Nach Absatz 1 haftet der Eigentümer unabhängig von einem Verschulden für alle Schäden, die durch das an Bord befindliche oder von dem Schiff stammende, infolge des Ereignisses ausgetretene Bunkeröl verursacht werden (Prinzip der Gefährdungshaftung). Artikel III Abs. 1 des Haftungsübereinkommens von 1992 diene als Vorbild für diese Vorschrift. Im Gegensatz zu der genannten Vorschrift ist angesichts der weiten Definition des Begriffs „Schiffseigentümer“ in Artikel 1 Nr. 3 des Bunkeröl-Übereinkommens nicht nur der eingetragene Eigentümer einer Gefährdungshaftung unterworfen. Vielmehr sind dies auch der Bareboat Charterer und der Ausrüster des Schiffs. Ein im Hinblick auf dieses weite Konzept von Japan auf der Diplomatischen Konferenz unterbreiteter Vorschlag, die Haftungsregelung zumindest auf denjenigen Schiffseigentümer zu beschränken, welcher das in Frage stehende Schiff tatsächlich betreibt, stieß auf breite Ablehnung. Die Erstreckung der Haftung auf den eben genannten Personenkreis rechtfertigt sich aus dem Präventionsgedanken: Auf Grund der Gefahr, in Anspruch genommen zu werden, haben alle genannten Personen auch eher ein Interesse daran, sicherzustellen, dass Bunkerölverschmutzungsschäden vermieden werden.

Absatz 2 regelt eine gesamtschuldnerische Haftung für eine Personenmehrheit von Schiffseignern. Die Regelung entspricht sachlich § 421 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB).

Absatz 3 entspricht Artikel III Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1992. Er bestimmt, in welchen Fällen ausnahmsweise eine Haftung des Schiffseigners für Bunkerölverschmutzungsschäden ausgeschlossen ist. Allen Fällen ist gemeinsam, dass sie Schadensursachen haben, die außerhalb der Einflussosphäre des Schiffseigners liegen. Es sind dies Krieg, kriegsähnliche Handlungen oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis (Buchstabe a), ausschließlich in Schädigungsabsicht durchgeführte Handlungen Dritter (Buchstabe b) sowie schuldhaft Handlungen einer Behörde im Zusammenhang mit der Kennzeichnung der Wasserwege oder mit anderen technischen Hilfsdiensten (Buchstabe c).

Absatz 4 behandelt die Berücksichtigung des Mitverschuldens des Geschädigten. Die Regelung hat ihr Vorbild in Artikel III Abs. 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 und entspricht sachlich § 254 BGB.

Nach Absatz 5 können Schadenersatzansprüche gegen den Schiffseigentümer nur nach dem Bunkeröl-Übereinkommen geltend gemacht werden. Diese Vorschrift entspricht Artikel III Abs. 4 Satz 1 des Haftungsübereinkommens von 1992. Sinn der Regelung ist es, eine Konkurrenz mit Ansprüchen nach nationalem Recht auszuschließen und damit internationale Rechtseinheit zu gewährleisten. Die Regelungen des Bunkeröl-Übereinkommens können also nicht durch nationale Rechtsvorschriften, die etwa weitergehende Haftungsausschlüsse als die in Artikel 3 Abs. 3 des Bunkeröl-Überein-

kommens oder eine unbeschränkte Haftung des Schiffseigentümers in Abweichung von Artikel 6 des Bunkeröl-Übereinkommens normieren, umgangen werden.

Im Gegensatz zu Artikel III Abs. 4 Satz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 lässt das Bunkeröl-Übereinkommen die Geltendmachung von Ansprüchen gegen andere Personen als den Schiffseigentümer, insbesondere auch gegen Berger, zu; das Bunkeröl-Übereinkommen verzichtet auf eine „Kanalisation“ der Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden auf den Schiffseigentümer. Voraussetzung für eine Inanspruchnahme Dritter ist allerdings, dass nach anwendbarem nationalen Recht eine Haftung dieses Dritten zu bejahen ist. Diese Abweichung zum Haftungsübereinkommen von 1992 lässt sich dadurch rechtfertigen, dass das Bunkeröl-Übereinkommen gerade keine Aussage zu der Höhe der zu leistenden Entschädigung trifft und auch nicht, wie beim Haftungsübereinkommen von 1992, eine über die Haftung des Schiffseigners hinausgehende Entschädigung der Opfer von Ölverschmutzungen durch einen Fonds gewährleistet wird. Die Kanalisierung der Haftung würde zu einer nicht zu rechtfertigenden Benachteiligung dieser Opfer führen. Auch der Schutz des Dritten gebietet es nicht, diesen von seiner Haftung freizustellen. Handelt es sich bei ihm um einen Berger oder eine Person, für die der Schiffseigentümer haftet, so ist er bereits durch die Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens hinreichend geschützt: Wird er wegen Bunkerölverschmutzungsschäden in Anspruch genommen, so kann er, wenn ein deutsches Gericht angerufen wird, nach Artikel 6 des Bunkeröl-Übereinkommens in Verbindung mit Artikel 1 Abs. 3 und 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens seine Haftung beschränken.

Absatz 6 bestimmt, dass Rückgriffsrechte des Eigentümers durch das Bunkeröl-Übereinkommen nicht berührt werden. Die Vorschrift ist an Artikel III Abs. 5 des Haftungsübereinkommens von 1992 angelehnt.

### Zu Artikel 4

Artikel 4 regelt die Bereichsausnahmen des Bunkeröl-Übereinkommens.

Absatz 1 bestimmt, dass das Bunkeröl-Übereinkommen nicht auf Verschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992 Anwendung findet, gleichviel ob für diese Schäden nach diesem Übereinkommen Schadenersatz zu leisten ist oder nicht. Für den Fall, dass kein Schadenersatz nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 geleistet wird, kommt das Bunkeröl-Übereinkommen auch nicht subsidiär zur Anwendung. Die Regelung soll einen Konflikt zwischen dem Haftungsübereinkommen von 1992 und dem Bunkeröl-Übereinkommen ausschließen. Der Ausschlussstatbestand ist insbesondere von Bedeutung, wenn Bunkerölschäden von Öltankschiffen, gleichviel ob sie zur Beförderung von Öl als Massengut tatsächlich beladen sind oder nicht, verursacht werden. Derartige Verschmutzungsschäden unterfallen ausschließlich dem Haftungsübereinkommen von 1992. Gleiches gilt für durch Kombischiffe verursachte Bunkerölschäden, sofern diese tatsächlich Öl als Bulkladung befördern oder solange sich auf einer nachfolgenden Fahrt noch Ölrückstände von einer solchen Beförderung an Bord befinden.

Nach Absatz 2 findet das Bunkeröl-Übereinkommen – vorbehaltlich der Sonderregelung in Absatz 3 – keine Anwendung auf Staatsschiffe im hoheitlichen Dienst. Für den Fall, dass ein Vertragsstaat das Bunkeröl-Übereinkommen auf Staatsschiffe im hoheitlichen Dienst anwenden will, hat er diesen Beschluss dem Generalsekretär unter Angabe der Bedingungen nach Absatz 3 zu notifizieren.

Absatz 4 bestimmt, dass Staatshandelsschiffe, wie auch sonst in vergleichbaren internationalen Übereinkommen, wie Schiffe privater Eigentümer behandelt werden.

#### Zu Artikel 5

Nach Artikel 5 haften die Eigentümer mehrerer Schiffe für gemeinsam verursachte Verschmutzungsschäden, die nicht einem bestimmten Schiff zugeordnet werden können, gesamtschuldnerisch. Diese Vorschrift findet ihr Vorbild in Artikel IV des Haftungsübereinkommens von 1992 und entspricht sachlich § 840 BGB. Soweit sich die Ansprüche gegen die Eigentümer der beteiligten Schiffe decken, liegt eine Gesamtschuld im Sinne des § 421 BGB vor.

#### Zu Artikel 6

Nach Artikel 6 berührt das Bunkeröl-Übereinkommen nicht das Recht des Schiffseigentümers, seine Haftung nach einem nationalen oder internationalen Regelwerk zu beschränken. Der Haftungshöchstbetrag bemisst sich bei Anwendbarkeit deutschen Rechts gemäß § 486 Abs. 1 HGB nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen.

Mit dieser Regelung weicht das Bunkeröl-Übereinkommen bewusst von dem Haftungsübereinkommen von 1992 ab, das in seinem Artikel V die Haftungsbeschränkung eigenständig regelt. Der Grund hierfür war nicht nur, dass Schwierigkeiten entstanden, eine Einigung über die maßgeblichen Haftungshöchstsummen zu erzielen, sondern vor allem auch, dass eine eigenständige Haftungsbeschränkungsregelung eine Änderung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens notwendig gemacht hätte. Denn nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen fallen Ansprüche gegen den Schiffseigentümer wegen Körper- und Sachschäden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eintreten, sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden unter die Regelungen dieses Übereinkommens. Der Schiffseigentümer kann also seine Haftung für diese Ansprüche nach dem genannten Übereinkommen beschränken. Hätte das Bunkeröl-Übereinkommen die Haftungsbeschränkung für diese Bunkerölverschmutzungsschäden eigenständig geregelt, so hätte zur Vermeidung eines Konflikts mit dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen in letzterem bestimmt werden müssen, dass es nicht auf Bunkerölverschmutzungsschäden anzuwenden ist. Dadurch aber wäre das Haftungsbeschränkungsübereinkommen, das in Artikel 3 bereits zahlreiche Ausnahmen enthält, weiter ausgehöhlt und das System der globalen Haftungsbeschränkung zunehmend in Frage gestellt worden.

Da Artikel 6 nicht festlegt, welches Haftungsbeschränkungsregime zur Anwendung gelangt, besteht die Möglichkeit, dass nationale Rechtsvorschriften zur Anwendung gelangen, die im Vergleich zum Haftungsbeschrän-

kungsübereinkommen äußerst niedrige Haftungshöchstsummen festlegen. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn die Haftungsbeschränkung in einem Nichtvertragsstaat des Haftungsbeschränkungsübereinkommens geltend gemacht wird. Hierdurch können erhebliche Haftungslücken auftreten. Um dies zu vermeiden und international einheitlich eine Haftungsbeschränkung auf hohem Niveau zu erreichen, wurde daher auf der Diplomatischen Konferenz eine – von Deutschland mit eingebrachte – Resolution verabschiedet, nach der alle Staaten aufgefordert werden, das Protokoll von 1996 zur Änderung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu ratifizieren und ältere Übereinkommen, die sich ebenfalls mit der Haftungsbeschränkung befassen, zu kündigen (vgl. IMO-Dokument LEG/CONF.12/18 vom 27. März 2001).

#### Zu Artikel 7

Artikel 7 enthält die Bestimmungen über die Pflichtversicherung und ist damit eine der zentralen Vorschriften des Bunkeröl-Übereinkommens. Die Vorschrift entspricht in vielen Teilen der Regelung des Artikels VII des Haftungsübereinkommens von 1992. Sie macht sich damit den im Haftungsübereinkommen von 1992 verankerten Gedanken zu eigen, dass bei Ölverschmutzungsschäden ein wirksamer Schutz der Geschädigten nur dann zu erreichen ist, wenn hierfür eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht.

Versicherungspflichtig ist nach Absatz 1 nicht schlechthin jeder nach Artikel 3 des Bunkeröl-Übereinkommens Haftpflichtige, sondern wie beim Haftungsübereinkommen von 1992 nur der eingetragene Schiffseigentümer, bei registrierten Schiffen also derjenige, in dessen Namen das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist (vgl. Artikel 1 Nr. 4 des Bunkeröl-Übereinkommens). Der Grund für die Beschränkung der Versicherungspflicht auf den eingetragenen Eigentümer liegt vor allem in Praktikabilitätsabwägungen: Eine Überprüfung anderer Personen ist nur schwer möglich. Die Diplomatische Konferenz war sich dabei einig, dass Artikel 7 letztlich dazu führen wird, dass sich der Geschädigte primär an den registrierten Schiffseigentümer und dessen Versicherer und nur sekundär an die sonstigen nach Artikel 3 haftpflichtigen Personen wenden wird.

Die Versicherungspflicht besteht nur für Eigentümer von Schiffen mit einer Vermessung von mehr als 1 000 Bruttoreaumzahl (BRZ). Vorschläge auf der Diplomatischen Konferenz, Schiffe mit einer Vermessung von 300 BRZ oder aber Schiffe mit einer Vermessung von 5 000 BRZ zu erfassen, wurden abgelehnt. Die Diplomatische Konferenz entschied sich letztlich für eine Versicherungspflicht für Schiffe mit einer Vermessung von mindestens 1 000 BRZ, weil sie diese Schiffe für hinreichend gefährlich ansah, um für sie eine Versicherungspflicht zu normieren, und Schiffe mit einer geringeren Bruttoreaumzahl als nicht derart für die Umwelt gefährlich ansah.

Die Mindestversicherungssumme bestimmt sich nach dem Haftungshöchstbetrag, bis zu dem der Schiffseigentümer nach dem anwendbaren Recht haftet. Das anwendbare Recht ist, wenn der Schiffseigentümer vor einem deutschen Gericht eine Beschränkung seiner Haftung geltend macht, gemäß § 486 HGB in Verbindung mit Artikel 15 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens die *lex fori*, also das Haftungsbeschränkungsübereinkommen. Dementsprechend sieht der zusammen mit

diesem Gesetzentwurf vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffrechtsrechtlicher Vorschriften in Ausführung des Artikels 7 des Bunkeröl-Übereinkommens vor, dass sich die Mindestversicherungssumme nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen errechnet (vgl. § 2 Abs. 2 Satz 2 des Ölschadengesetzes in der Fassung des Artikels 1 Nr. 2 Buchstabe b des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffrechtsrechtlicher Vorschriften). Da das Haftungsbeschränkungsübereinkommen jedoch keine Sonderregelung für Bunkerölverschmutzungsschäden enthält, bestimmt die o. g. Vorschrift zugleich, wie die Versicherungssumme auf der Grundlage des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu berechnen ist. Danach beträgt die Mindestversicherungssumme die Summe der nach Artikel 6 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu errechnenden Haftungshöchstbeträge. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffrechtsrechtlicher Vorschriften verwiesen.

Die Pflichtversicherung kann durch andere geeignete Sicherheiten ersetzt werden, etwa durch Bankbürgschaften.

Zur Erleichterung der Kontrolle ist über das Bestehen der Versicherung eine Bescheinigung auszustellen, welche den in den Absätzen 2 und 4 im Einzelnen genannten Erfordernissen und einem dem Bunkeröl-Übereinkommen als Anhang beigefügten Muster entsprechen muss. Die Bestimmungen entsprechen im Wesentlichen denjenigen des Artikels VII Abs. 2 und 3 des Haftungsübereinkommens von 1992. Absatz 5 bestimmt im Interesse der Kontrollmöglichkeit, dass die Bescheinigung an Bord des Schiffes mitzuführen und in Kopie beim Schiffsregister zu hinterlegen ist.

Absatz 3 sieht vor, dass ein Vertragsstaat eine von ihm anerkannte Einrichtung oder Organisation mit der Ausstellung der in Absatz 2 genannten Versicherungsbescheinigung betrauen kann. Die Vorschrift findet ihr sachliches Vorbild in Teil B Regel 6 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der Fassung des Protokolls von 1988 (BGBl. 1994 II S. 2458, Anlageband S. 48). Hat ein Vertragsstaat von dieser in Buchstabe a geregelten Möglichkeit Gebrauch gemacht, so hat er dies nach Buchstabe b dem Generalsekretär der IMO zu notifizieren. Die ermächtigte Einrichtung oder Organisation kann der Ermächtigung entsprechend Versicherungsbescheinigungen ausstellen und, wenn die Voraussetzungen hierfür vorliegen, auch nach Buchstabe c Satz 1 widerrufen. Über Ausstellung und Widerruf hat sie nach Buchstabe a Satz 2 und Buchstabe c Satz 2 den Vertragsstaat zu unterrichten. Dritten gegenüber übernimmt jedoch der Vertragsstaat die Garantie für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Versicherungsbescheinigung (Buchstabe a Satz 2).

Absatz 6 stellt sachliche Mindestanforderungen an die Versicherungen auf; diese sollen gewährleisten, dass die die Bescheinigung ausstellende Behörde wenigstens die Gültigkeit der Versicherung oder sonstigen finanziel-

len Sicherheit nach einheitlichen Maßstäben kontrollieren und vor Ablauf der Versicherungsdeckung rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen einleiten kann. Die Bestimmung entspricht Artikel VII Abs. 5 des Haftungsübereinkommens von 1992.

Die nach den Vorschriften des Staates des Schiffsregisters auszustellenden Bescheinigungen (Absatz 7) sind in den anderen Vertragsstaaten des Bunkeröl-Übereinkommens anzuerkennen (Absatz 9). Bedenken gegen die inhaltliche Richtigkeit von Bescheinigungen aus einem anderen Vertragsstaat sollen nur auf diplomatischem Wege, nicht durch Überprüfung im Einzelfall und etwaige Sanktionen gegen die Schiffe ausgeräumt werden können. Die Absätze 7 und 9 entsprechen dem Artikel VII Abs. 6 und 7 des Haftungsübereinkommens von 1992.

Bei der Ausstellung der Versicherungsbescheinigungen kann sich jeder Vertragsstaat, wie Absatz 8 Satz 1 klarstellt, auf die Informationen von anderen Staaten und Organisationen bezüglich der finanziellen Lage des Sicherheitsgebers verlassen. Diese Befugnis enthebt jedoch den Vertragsstaat nicht seiner Pflicht, die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bescheinigung sorgsam zu prüfen (Absatz 8 Satz 2).

Absatz 10 gewährt dem Geschädigten einen unmittelbaren Anspruch gegen den Sicherheitsgeber. Haftet der eingetragene Eigentümer etwa auf Grund des Artikels 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens wegen persönlichen Verschuldens unbeschränkt, so muss jedoch der Sicherheitsgeber nach Absatz 10 nur bis zu der in Absatz 1 genannten Mindestversicherungssumme für den Schaden einstehen. Darüber hinaus kann er alle Einreden geltend machen, die dem Schiffseigentümer zustehen. Sofern das anwendbare Recht eine Einrede der Zahlungsunfähigkeit oder der Insolvenz des Schiffseigentümers vorsieht, kann sich der Sicherheitsgeber hierauf jedoch – dem Schutzzweck der Regelung entsprechend – nicht berufen. Die Vorschrift entspricht sachlich im Wesentlichen Artikel VII Abs. 8 des Haftungsübereinkommens von 1992.

Die Absätze 11 und 12 sollen gewährleisten, dass die Vorschriften des Übereinkommens über die Versicherungspflicht eingehalten werden. Deshalb verpflichtet Absatz 11 die Vertragsstaaten, dafür Sorge zu tragen, dass ein seine Flagge führendes Schiff nicht ohne die erforderliche Bescheinigung Reisen unternimmt. Diese Bestimmung entspricht Artikel VII Abs. 10 des Haftungsübereinkommens von 1992.

Darüber hinaus erlegt Absatz 12 den Vertragsstaaten auf, sicherzustellen, dass Schiffe sowohl aus Vertragsstaaten als auch aus Nichtvertragsstaaten über eine dem Bunkeröl-Übereinkommen entsprechende Versicherung verfügen. Diese Bestimmung entspricht Artikel VII Abs. 11 des Haftungsübereinkommens von 1992. In Ausführung dieser Bestimmung soll mit dem Gesetz zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffrechtsrechtlicher Vorschriften, dessen Entwurf zusammen mit diesem Gesetzentwurf vorgelegt wird, bestimmt werden, dass die Beförderung oder der Umschlag von Ladung untersagt werden kann, wenn gegen die Verpflichtung verstoßen wird, eine Versicherung aufrechtzuerhalten, eine Versicherungsbescheinigung an Bord mitzuführen oder diese vorzulegen (§ 3 Abs. 2 des Ölscha-

dengesetzes in der Fassung von Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffahrtsrechtlicher Vorschriften). Außerdem ahndet er einen Verstoß gegen die Versicherungspflicht nach Artikel 7 Abs. 1 des Bunkeröl-Übereinkommens mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder einer Geldstrafe (§ 7 Abs. 2 des Ölschadengesetzes in der Fassung von Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffahrtsrechtlicher Vorschriften) und sanktioniert den Verstoß gegen die Pflicht, eine Versicherungsbescheinigung an Bord mitzuführen oder vorzulegen, mit einem Bußgeld (§ 8 des Ölschadengesetzes in der Fassung von Artikel 1 Nr. 8 des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffahrtsrechtlicher Vorschriften).

Abweichend von den vorgenannten Vorschriften kann nach Absatz 13 ein Vertragsstaat Schiffseigentümer von der in Absatz 5 normierten Pflicht, eine Versicherungsbescheinigung an Bord des Schiffes beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens oder einer sonstigen Einrichtung in sein Hoheitsgebiet mitzuführen und vorzuweisen, befreien, wenn die Versicherungsbescheinigung in elektronischer Form vorliegt und der Staat, der die elektronische Versicherungsbescheinigung ausgestellt hat, dem Generalsekretär der IMO mitgeteilt hat, dass er ein Verzeichnis aller Unterlagen, die für die Ausstellung der Versicherungsbescheinigung erforderlich sind, in elektronischer Form führt, und diese Unterlagen allen Vertragsstaaten zugänglich macht. Mit dieser auf einen Vorschlag Australiens, Dänemarks, Maltas, der Niederlande und Norwegens zurückgehenden Regelung soll erreicht werden, dass das aufwendige Prüfungsverfahren erleichtert wird.

Angesichts dessen, dass bei Hafenstaatkontrollen im Ausland, insbesondere im asiatischen Raum, die Vorlage von Originalpapieren verlangt wird, hält es die Bundesregierung im Interesse der Schifffahrt nicht für sinnvoll, von der in Absatz 13 genannten Möglichkeit Gebrauch zu machen. Denn wegen dieses Erfordernisses in anderen Staaten müssen in jedem Falle Papiere ausgestellt werden, die im Bedarfsfalle vorgelegt werden können. Andernfalls besteht die Gefahr, dass das betreffende Schiff im Ausland festgehalten wird, bis das entsprechende Zertifikat vorhanden ist. Dies aber kann zu erheblichen wirtschaftlichen Einbußen bei dem betroffenen Reeder führen.

Staatseigene Schiffe benötigen keine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit. Es muss jedoch ebenfalls eine Bescheinigung ausgestellt werden, die der Bescheinigung über die Versicherung weitgehend entspricht und aus der sich ergibt, dass das Schiff dem Staat gehört und dass die Haftung nach Artikel 7 Abs. 1 gedeckt ist (Absatz 14). Diese Bestimmung entspricht Artikel VII Abs. 12 des Haftungsübereinkommens von 1992.

Schiffe, die ausschließlich im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers eines Vertragsstaats fahren, können von der Versicherungspflicht ausgenommen werden. Hierzu bedarf es einer entsprechenden Erklärung des Vertragsstaates gegenüber dem Generalsekretär der IMO (Absatz 15). Es ist nicht beabsichtigt, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

### Zu Artikel 8

Artikel 8 entspricht Artikel VIII des Haftungsübereinkommens von 1992. Auch nach dem Bunkeröl-Übereinkommen sind die Fristen für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen Ausschlussfristen, unterliegen also nicht den Regeln über die Hemmung oder den Neubeginn der Verjährung. Die Länge der Fristen dürfte den praktischen Bedürfnissen genügen; nach Ablauf dieser Fristen wird der Beweis, dass ein Schaden aus einem bestimmten Ereignis herrührt, häufig ohnehin nicht mehr zu führen sein. In der Regel werden Bunkerölverschmutzungsschäden gleich nach dem Unfall bekämpft, so dass nach sechs Jahren Schäden, die nicht schon wenigstens dem Grunde nach bekannt gewesen wären, kaum mehr auftreten können.

### Zu Artikel 9

Nach Artikel 9 ist die Zuständigkeit für Klagen aus Bunkerölverschmutzungsschäden auf die Gerichte der Staaten beschränkt, in denen ein Schaden eingetreten ist oder in dessen Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers Schutzmaßnahmen getroffen wurden, um Verschmutzungsschäden zu verhüten oder einzuschränken (Absatz 1). Artikel 9 Abs. 1 entspricht Artikel IX Abs. 1 Satz 1 des Haftungsübereinkommens von 1992.

Absatz 2 bestimmt, dass der Beklagte über anhängige Klagen bei einem Gericht in einem Vertragsstaat binnen angemessener Frist unterrichtet wird. Diese Vorschrift entspricht Artikel IX Abs. 1 Satz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992.

Nach Absatz 3 sorgt jeder Vertragsstaat dafür, dass seine Gerichte die Zuständigkeit haben, über Schadenersatzklagen nach diesem Übereinkommen zu erkennen. Diese Vorschrift entspricht Artikel IX Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1992. Ihrer Umsetzung dient Artikel 1 Nr. 5 des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schiffahrtsrechtlicher Vorschriften.

### Zu Artikel 10

Die Bestimmung, welche ihre Entsprechung in Artikel X des Haftungsübereinkommens von 1992 hat, enthält Anerkennungs- und Vollstreckungsvorschriften. Wie dort wird grundsätzlich die Verpflichtung zur Anerkennung normiert und diese Verpflichtung nur eingeschränkt, wenn schwerste Verfahrensmängel vorliegen; die bloße Verletzung des *ordre public* darf hingegen nicht zu einer Versagung der Anerkennung führen, da das Bunkeröl-Übereinkommen mit der erstrebten Vereinheitlichung des materiellen Rechts gerade eine einheitliche inhaltliche Basis für die Gerichtsentscheidung in den Vertragsstaaten schaffen will; hiermit wäre eine materielle Nachprüfbarkeit der Entscheidungen nicht vereinbar.

Entsprechend Artikel 2 der Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (ABl. EG 2002 Nr. L 256 S. 7), hat Deutschland bei Zeichnung des

Bunkeröl-Übereinkommens die Erklärung abgegeben, dass die Entscheidungen auf den unter dieses Übereinkommen fallenden Gebieten in der Bundesrepublik Deutschland gemäß den einschlägigen internen Gemeinschaftsvorschriften (diese Vorschriften sind derzeit enthalten in der Verordnung Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. EG 2001 Nr. L 12 S. 1)) anerkannt und vollstreckt werden, wenn diese Entscheidungen von einem Gericht in einem der EU-Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Dänemark erlassen werden. Mit dieser Erklärung soll klargestellt werden, dass sich innerhalb des Rechtsprechungsraums der Europäischen Gemeinschaft die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen ausschließlich nach der oben genannten Verordnung richtet, also Artikel 10 des Bunkeröl-Übereinkommens insoweit unberücksichtigt bleibt. Nachteilige Rückwirkungen auf die eigentliche Anwendung des Bunkeröl-Übereinkommens oder auf dessen Vertragsstaaten außerhalb der Europäischen Gemeinschaft werden nicht befürchtet, da die EG-Verordnung lediglich präziser ist als Artikel 10 des Bunkeröl-Übereinkommens und eine Anerkennung im Regelfall ebenfalls verlangt. Zwar kann nach Artikel 34 Abs. 1 der EG-Verordnung einer Entscheidung die Anerkennung unter Berufung auf den *ordre public* versagt werden. Es ist jedoch nicht zu erwarten, dass einer in der Europäischen Gemeinschaft ergangenen Entscheidung die Anerkennung unter Berufung auf diese Vorschrift versagt werden wird.

#### **Zu Artikel 11**

Artikel 11 bestimmt nach dem Vorbild von Artikel XII des Haftungsübereinkommens von 1992, dass im Verhältnis der Vertragsstaaten untereinander das Bunkeröl-Übereinkommen den Vorrang vor anderen internationalen Übereinkommen hat, die hierzu im Widerspruch stehen.

Ferner stellt Artikel 11 klar, dass die Verpflichtungen der Vertragsstaaten des Bunkeröl-Übereinkommens gegenüber Nichtvertragsstaaten durch dieses Übereinkommen nicht berührt werden; diesen gegenüber muss es bei Verpflichtungen aus früheren Übereinkommen bleiben, bis diese geändert oder gekündigt sind. Beide Regelungen entsprechen allgemeinem Völkervertragsrecht.

#### **Zu Artikeln 12 bis 19**

Die Artikel 12 bis 19 des Bunkeröl-Übereinkommens enthalten Schlussklauseln, die den üblichen Vorschriften anderer internationaler Übereinkommen entsprechen. Artikel 12 des Bunkeröl-Übereinkommens regelt unter anderem die Frist, innerhalb derer das Übereinkommen unterzeichnet werden kann, sowie die Stelle, an der das Übereinkommen zur Zeichnung aufliegt. Innerhalb der Zeichnungsfrist, die bis zum 30. September 2002 dauerte, haben elf Staaten, und zwar Australien, Brasilien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Italien, Kanada, Norwegen, Schweden, Spanien und das Vereinigte Königreich das Bunkeröl-Übereinkommen gezeichnet. Artikel 13 des Bunkeröl-Übereinkommens enthält eine sog. Mehrrechtsstaatenklausel, die dem Vorbild des Artikels 13 des Internationalen Übereinkommens über den Arrest in Seeschiffe vom 12. März 1999 entspricht. Die Vorschrift dient der Bestimmung der anwendbaren Rechtsordnung bei Staaten mit lokaler Rechtsspaltung. Die Inkrafttretensvoraussetzungen in Artikel 14 des Bunkeröl-Übereinkommens haben ihren Grund darin, dass es der Konferenz aus Wettbewerbsgründen erforderlich erschien, das Bunkeröl-Übereinkommen erst dann in Kraft treten zu lassen, wenn eine größere Zahl bedeutender Schifffahrtsnationen es ratifiziert und damit für die Schifffahrt dieser Staaten die gleichen Wettbewerbsbedingungen gegeben sind. Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen Artikel XV des Haftungsübereinkommens von 1992.



