

Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,
in dem Bewusstsein, dass Wracks, die nicht beseitigt werden, eine Gefahr für die Schifffahrt oder die Meeresumwelt darstellen können,
überzeugt von der Notwendigkeit, einheitliche internationale Vorschriften und Verfahren anzunehmen, um eine umgehende und wirkungsvolle Beseitigung von Wracks und eine Entschädigungszahlung für die damit verbundenen Kosten sicherzustellen,
in Anbetracht dessen, dass sich viele Wracks im Hoheitsgebiet von Staaten einschließlich ihres Küstenmeers befinden können,
in Anerkennung der Vorteile, die sich durch die Einheitlichkeit der Rechtsordnungen bei der Zuständigkeit und Haftung für die Beseitigung von gefährlichen Wracks erzielen lassen,
eingedenk der Bedeutung des in Montego Bay am 10. Dezember 1982 beschlossenen Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen und des völkerrechtlichen Seegewohnheitsrechts sowie der sich daraus ergebenden Notwendigkeit, dieses Übereinkommen im Einklang mit diesen Bestimmungen durchzuführen,
sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- (1) „Übereinkommensgebiet“ bedeutet die im Einklang mit dem Völkerrecht festgelegte ausschließliche Wirtschaftszone eines Vertragsstaats, oder, wenn ein Vertragsstaat eine solche Zone nicht festgelegt hat, ein von diesem Staat im Einklang mit dem Völkerrecht festgelegtes, jenseits des Küstenmeers dieses Staates gelegenes und an dieses angrenzendes Gebiet, das sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, von denen aus die Breite seines Küstenmeers gemessen wird.
- (2) „Schiff“ bedeutet ein seegängiges Wasserfahrzeug jeder Art und umfasst Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät, schwimmendes Gerät und schwimmende Plattformen, ausgenommen diese Plattformen befinden sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz.

(3) „Seeunfall“ bedeutet einen Schiffszusammenstoß, das Stranden oder einen anderen nautischen Vorfall oder ein sonstiges Ereignis an Bord oder außerhalb eines Schiffes, durch die Sachschaden an Schiff oder seiner Ladung entsteht oder unmittelbar zu entstehen droht.

(4) „Wrack“ infolge eines Seeunfalls bedeutet:

- a) ein gesunkenes oder gestrandetes Schiff; oder
- b) ein beliebiges Teil eines gesunkenen oder gestrandeten Schiffes, einschließlich aller Gegenstände, die sich an Bord dieses Schiffes befinden oder befunden haben; oder
- c) alle Gegenstände, die ein Schiff auf See verloren hat und die gestrandet oder gesunken sind oder auf dem Meer treiben; oder
- d) ein sinkendes oder strandendes Schiff oder ein Schiff, das aller Voraussicht nach sinken oder stranden wird, wenn nicht bereits wirksame Hilfsmaßnahmen für das Schiff oder den Gegenstand in Gefahr eingeleitet worden sind.

(5) „Gefahr“ bedeutet jeden Umstand oder jede Bedrohung, der beziehungsweise die

- a) eine Gefahr oder ein Hindernis für die Schifffahrt darstellt; oder
- b) aller Voraussicht nach schädliche Folgen größeren Umfangs für die Meeresumwelt haben wird oder Schäden für die Küste oder für damit zusammenhängende Interessen eines oder mehrerer Staaten nach sich ziehen kann.

(6) „Damit zusammenhängende Interessen“ bedeutet die Interessen eines Küstenstaats, die von einem Wrack unmittelbar betroffen oder bedroht sind, zum Beispiel:

- a) mit der See verbundene Tätigkeiten in Küsten-, Hafen- oder Mündungsgebieten, einschließlich der Fischerei, soweit sie ein wesentliches Mittel zum Lebensunterhalt der betroffenen Personen darstellen;
- b) touristische Anziehungspunkte und andere wirtschaftliche Interessen in dem betroffenen Gebiet;
- c) die Gesundheit der Küstenbevölkerung und das Wohl des betroffenen Gebiets, einschließlich der Erhaltung der lebenden Schätze des Meeres sowie der Tier- und Pflanzenwelt;
- d) Einrichtungen vor der Küste und unter Wasser.

(7) „Beseitigung“ bedeutet jede Form der Verhütung, Verringerung oder Abwendung der von einem Wrack ausgehenden Gefahr. Die Ausdrücke „beseitigen“ und „beseitigt“ sind entsprechend auszulegen.

(8) „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 zum Zeitpunkt des Seeunfalls gehört. Jedoch bedeutet «eingetragener Eigentümer» in Fällen, in denen das Schiff einem Staat gehört und von einer Gesellschaft betrieben wird, die in dem betreffenden Staat als Ausrüster des Schiffes eingetragen ist, diese Gesellschaft.

(9) „Betreiber des Schiffes“ bedeutet den Eigentümer des Schiffes oder eine sonstige Organisation oder Person, wie zum Beispiel den Geschäftsführer oder den Bareboat Charterer, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich durch Übernahme dieser Verantwortung einverstanden erklärt hat, alle durch den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs in der jeweils geltenden Fassung begründeten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.

(10) „Betroffener Staat“ bedeutet den Staat, in dessen Übereinkommensgebiet sich das Wrack befindet.

(11) „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.

(12) „Organisation“ bedeutet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.

(13) „Generalsekretär“ bedeutet den Generalsekretär der Organisation.

Artikel 2

Ziele und allgemeine Grundsätze

(1) Ein Vertragsstaat kann im Einklang mit diesem Übereinkommen Maßnahmen in Bezug auf die Beseitigung eines Wracks ergreifen, das eine Gefahr im Übereinkommensgebiet darstellt.

(2) Die durch den betroffenen Staat nach Absatz 1 ergriffenen Maßnahmen müssen in einem angemessenen Verhältnis zu der Gefahr stehen.

(3) Derartige Maßnahmen dürfen nicht über das Maß dessen hinausgehen, was vernünftigerweise für die Beseitigung eines Wracks, das eine Gefahr darstellt, notwendig ist; sie sind einzustellen, sobald das Wrack beseitigt ist, und dürfen nicht unnötig die Rechte und Interessen anderer Staaten, einschließlich des Staates des Schiffsregisters, und aller betroffenen natürlichen oder juristischen Personen beeinträchtigen.

(4) Die Anwendung dieses Übereinkommens innerhalb des Übereinkommensgebiets berechtigt einen Vertragsstaat nicht dazu, über irgendeinen Teil der Hohen See Souveränität oder souveräne Rechte zu beanspruchen oder auszuüben.

(5) Die Vertragsstaaten bemühen sich um Zusammenarbeit, wenn die Auswirkungen eines Seeunfalls, durch den ein Wrack entsteht, einen anderen Staat als den betroffenen Staat betreffen.

Artikel 3

Geltungsbereich

- (1) Sofern in diesem Übereinkommen nichts anderes bestimmt ist, findet es auf Wracks im Übereinkommensgebiet Anwendung.
- (2) Ein Vertragsstaat kann vorbehaltlich des Artikels 4 Absatz 4 die Anwendung dieses Übereinkommens auf Wracks erstrecken, die sich in seinem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers befinden. In diesem Fall notifiziert er dies dem Generalsekretär zu dem Zeitpunkt, zu dem er seine Zustimmung ausdrückt, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, oder zu jedem späteren Zeitpunkt. Hat ein Vertragsstaat notifiziert, dieses Übereinkommen auf in seinem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers befindliche Wracks anzuwenden, so lässt dies die Rechte und Verpflichtungen dieses Staates unberührt, andere Maßnahmen in Bezug auf in seinem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers befindliche Wracks als ihre Lokalisierung, Markierung und Beseitigung im Einklang mit diesem Übereinkommen zu ergreifen. Die Artikel 10, 11 und 12 dieses Übereinkommens finden nicht auf andere auf diese Weise ergriffene Maßnahmen Anwendung als auf diejenigen, die in den Artikeln 7, 8 und 9 dieses Übereinkommens genannt sind.
- (3) Hat ein Vertragsstaat eine Notifikation nach Absatz 2 vorgenommen, so umfasst das „Übereinkommensgebiet“ des betroffenen Staates das Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers dieses Vertragsstaats.
- (4) Eine nach Absatz 2 vorgenommene Notifikation wird für den betreffenden Vertragsstaat mit Inkrafttreten dieses Übereinkommens wirksam, wenn er sie vorgenommen hat, bevor das Übereinkommen für ihn in Kraft getreten ist. Wird die Notifikation nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens für den betreffenden Vertragsstaat vorgenommen, so wird sie sechs Monate nach ihrem Eingang beim Generalsekretär wirksam.
- (5) Ein Vertragsstaat, der eine Notifikation nach Absatz 2 vorgenommen hat, kann diese jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Rücknahmenotifikation zurücknehmen. Eine solche Rücknahmenotifikation wird sechs Monate nach ihrem Eingang beim Generalsekretär wirksam, es sei denn, in der Notifikation ist ein späterer Zeitpunkt angegeben.

Artikel 4

Ausschlüsse

- (1) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Maßnahmen, die aufgrund des Internationalen Übereinkommens von 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen in der jeweils geltenden Fassung oder des Protokolls von 1973 über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl in der jeweils geltenden Fassung ergriffen werden.

(2) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe oder 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, sofern dieser Staat nicht etwas anderes beschließt.

(3) Beschließt ein Vertragsstaat, dieses Übereinkommen auf seine Kriegsschiffe oder sonstige in Absatz 2 bezeichnete Schiffe anzuwenden, so hat er dies dem Generalsekretär unter Angabe der Bedingungen einer solchen Anwendung zu notifizieren.

(4)

a) Hat ein Vertragsstaat eine Notifikation nach Artikel 3 Absatz 2 vorgenommen, so finden die folgenden Bestimmungen dieses Übereinkommens in seinem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers keine Anwendung:

- i) Artikel 2 Absatz 4;
- ii) Artikel 9 Absätze 1, 5, 7, 8, 9 und 10; und
- iii) Artikel 15.

b) Artikel 9 Absatz 4 hat, soweit er auf das Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers eines Vertragsstaats Anwendung findet, folgenden Wortlaut:

Vorbehaltlich des innerstaatlichen Rechts des betroffenen Staates kann der eingetragene Eigentümer mit einem beliebigen Berger oder jeder anderen Person einen Vertrag abschließen, damit dieser beziehungsweise diese für den Eigentümer das Wrack, von dem festgestellt wurde, dass es eine Gefahr darstellt, beseitigt. Vor Beginn der Beseitigung kann der betroffene Staat Bedingungen für eine Beseitigung nur in dem Umfang festlegen, der notwendig ist, um sicherzustellen, dass die Beseitigung in einer Art und Weise vorstättgeht, die mit Gesichtspunkten der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt vereinbar ist.

Artikel 5

Meldung von Wracks

(1) Ein Vertragsstaat verlangt vom Kapitän und vom Betreiber eines Schiffes, das seine Flagge führt, dass sie es dem betroffenen Staat unverzüglich melden, wenn das Schiff in einen Seeunfall verwickelt war, durch den ein Wrack entstanden ist. Soweit die in diesem Artikel vorgesehene Meldepflicht entweder durch den Kapitän oder durch den Betreiber des Schiffes erfüllt worden ist, ist die jeweils andere Person nicht zur Meldung verpflichtet.

(2) In diesen Meldungen müssen der Name und der Hauptgeschäftssitz des eingetragenen Eigentümers sowie alle sachdienlichen Angaben enthalten sein, die der betroffene Staat benötigt, um festzustellen, ob das Wrack eine Gefahr nach Artikel 6 darstellt, einschließlich:

- a) der genauen Position des Wracks;
- b) des Typs, der Größe und der Bauart des Wracks;
- c) der Art des Schadens und des Zustands des Wracks;
- d) der Art und der Menge der Ladung, insbesondere gefährliche und giftige Stoffe; und
- e) der sich an Bord befindlichen Mengen und Arten von Öl, einschließlich Bunkeröl und Schmieröl.

Artikel 6

Feststellung einer Gefahr

Bei der Feststellung, ob von einem Wrack eine Gefahr ausgeht, soll der betroffene Staat folgende Kriterien berücksichtigen:

- a) Typ, Größe und Bauart des Wracks;
- b) Wassertiefe in diesem Bereich;
- c) Tidenhub und Strömungen in diesem Bereich;
- d) besonders empfindliche Meeresgebiete, die nach den von der Organisation angenommenen Richtlinien bestimmt und gegebenenfalls festgelegt wurden, oder ein genau bezeichnetes Gebiet in der ausschließlichen Wirtschaftszone, in dem besondere obligatorische Maßnahmen nach Artikel 211 Absatz 6 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 ergriffen wurden;
- e) Nähe von Schifffahrtswegen oder festgelegten Fahrwassern;
- f) Verkehrsdichte und -häufigkeit;
- g) Art des Verkehrs;
- h) Art und Menge der sich im Wrack befindlichen Ladung, Menge und Arten von Öl (wie etwa Bunkeröl und Schmieröl) an Bord des Wracks und insbesondere der Schaden, der wahrscheinlich eintritt, wenn die Ladung oder das Öl in die Meeresumwelt freigesetzt werden;
- i) Schwachstellen der Hafenanlagen;
- j) vorherrschende meteorologische und hydrographische Bedingungen;
- k) unterseeische Topographie des Gebiets;
- l) Höhe des Wracks ober- oder unterhalb der Wasseroberfläche beim niedrigst möglichen Gezeitenwasserstand;
- m) akustische und magnetische Profile des Wracks;
- n) Nähe von vor der Küste gelegenen Einrichtungen, Rohrleitungen, Fernmeldekabeln und ähnlichen Anlagen; und
- o) alle sonstigen Umstände, die eine Beseitigung des Wracks erforderlich machen können.

Artikel 7

Lokalisierung von Wracks

(1) Nachdem der betroffene Staat von einem Wrack Kenntnis erhalten hat, muss er alle praktisch möglichen Mittel einsetzen, einschließlich der guten Dienste von Staaten und Organisationen, um die beteiligten Seeleute und Staaten so schnell wie möglich von der Art und Position des Wracks zu unterrichten.

(2) Hat der betroffene Staat Anlass zu der Annahme, dass von einem Wrack eine Gefahr ausgeht, so muss er sicherstellen, dass alle praktisch möglichen Schritte ergriffen werden, um die genaue Position des Wracks zu ermitteln.

Artikel 8

Markierung von Wracks

(1) Stellt der betroffene Staat fest, dass von einem Wrack eine Gefahr ausgeht, so muss dieser Staat sicherstellen, dass alle angemessenen Schritte ergriffen werden, um das Wrack zu markieren.

(2) Bei der Markierung des Wracks sind alle praktisch möglichen Schritte zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Markierungen dem international anerkannten Schifffahrtszeichensystem entsprechen, das in dem Gebiet, in dem sich das Wrack befindet, verwendet wird.

(3) Der betroffene Staat gibt die Einzelheiten der Markierung des Wracks mit allen geeigneten Mitteln, einschließlich der entsprechenden nautischen Veröffentlichungen, bekannt.

Artikel 9

Maßnahmen zur Erleichterung der Beseitigung von Wracks

(1) Stellt der betroffene Staat fest, dass von einem Wrack eine Gefahr ausgeht, so muss dieser Staat unverzüglich:

- a) den Staat des Schiffsregisters und den eingetragenen Eigentümer unterrichten; und
- b) den Staat des Schiffsregisters und die anderen durch das Wrack betroffenen Staaten zu den Maßnahmen konsultieren, die im Hinblick auf das Wrack zu ergreifen sind.

(2) Der eingetragene Eigentümer muss ein Wrack beseitigen, bei dem festgestellt wurde, dass es eine Gefahr darstellt.

(3) Wurde bei einem Wrack festgestellt, dass von ihm eine Gefahr ausgeht, so haben der eingetragene Eigentümer oder andere Beteiligte der zuständigen Behörde des betroffenen Staates den Nachweis der nach Artikel 12 erforderlichen Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit zu erbringen.

(4) Der eingetragene Eigentümer kann mit einem beliebigen Berger oder jeder anderen Person einen Vertrag abschließen, damit dieser beziehungsweise diese für den Eigentümer das Wrack von dem festgestellt wurde, dass es eine Gefahr darstellt, beseitigt. Vor Beginn der Beseitigung kann der betroffene Staat Bedingungen für eine Beseitigung nur in dem Umfang festlegen, der notwendig ist, um sicherzustellen, dass die Beseitigung in einer Art und Weise durchgeführt wird, die mit Gesichtspunkten der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt vereinbar ist.

(5) Nach Beginn der in den Absätzen 2 und 4 genannten Beseitigung kann der betroffene Staat nur in dem Umfang in die Beseitigung eingreifen, der notwendig ist, um sicherzustellen, dass die Beseitigung wirksam in einer Art und Weise vonstattengeht, die mit Gesichtspunkten der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt vereinbar ist.

(6) Der betroffene Staat:

- a) setzt eine angemessene Frist, innerhalb derer der eingetragene Eigentümer das Wrack beseitigen muss, wobei die Art der nach Artikel 6 festgestellten Gefahr zu berücksichtigen ist;
- b) unterrichtet den eingetragenen Eigentümer schriftlich von der von ihm gesetzten Frist und weist ihn darauf hin, dass er für den Fall, dass der eingetragene Eigentümer das Wrack nicht innerhalb dieser Frist beseitigt, das Wrack auf Kosten des eingetragenen Eigentümers beseitigen kann; und
- c) unterrichtet den eingetragenen Eigentümer schriftlich davon, dass er umgehend einzugreifen beabsichtigt, wenn die Gefahr ein besonders schwerwiegendes Ausmaß annimmt.

(7) Beseitigt der eingetragene Eigentümer das Wrack nicht innerhalb der nach Absatz 6 Buchstabe a gesetzten Frist oder ist es unmöglich, mit ihm Kontakt aufzunehmen, so kann der betroffene Staat das Wrack unter Berücksichtigung von Gesichtspunkten der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt mit den geeignetsten und schnellsten verfügbaren Mitteln beseitigen.

(8) In Fällen, in denen umgehendes Eingreifen erforderlich ist und der betroffene Staat den Staat des Schiffsregisters und den eingetragenen Eigentümer entsprechend unterrichtet hat, kann er das Wrack unter Berücksichtigung von Gesichtspunkten der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt mit den geeignetsten und schnellsten verfügbaren Mitteln beseitigen.

(9) Die Vertragsstaaten ergreifen im Rahmen ihres innerstaatlichen Rechts geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre eingetragenen Eigentümer die Absätze 2 und 3 einhalten.

(10) Wenn erforderlich, geben die Vertragsstaaten dem betroffenen Staat ihre Zustimmung, nach den Absätzen 4 bis 8 zu handeln.

(11) Der betroffene Staat gibt die in diesem Artikel genannten Angaben an den eingetragenen Eigentümer weiter, der in den Meldungen nach Artikel 5 Absatz 2 genannt ist.

Artikel 10

Haftung des Eigentümers

(1) Der eingetragene Eigentümer haftet vorbehaltlich des Artikels 11 für die Kosten, die für die Lokalisierung, Markierung und Beseitigung des Wracks nach den Artikeln 7, 8 und 9 anfallen, sofern nicht der eingetragene Eigentümer nachweist, dass der Seeunfall, der zu dem Wrack geführt hat:

- a) durch Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis verursacht wurde;
- b) ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde; oder
- c) 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 wurde.

(2) Dieses Übereinkommen berührt nicht das Recht des eingetragenen Eigentümers, die Haftung nach einem anwendbaren nationalen oder internationalen Regelwerk, wie etwa dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen⁵ in der jeweils geltenden Fassung, zu beschränken.

(3) Die in Absatz 1 genannten Kostenforderungen können gegen den eingetragenen Eigentümer nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden. Dies gilt unbeschadet der Rechte und Verpflichtungen eines Vertragsstaats, der nach Artikel 3 Absatz 2 eine Notifikation in Bezug auf in seinem Hoheitsgebiet einschließlich seines Küstenmeers befindliche Wracks vorgenommen hat, die sich nicht auf die Lokalisierung, Markierung und Beseitigung nach diesem Übereinkommen bezieht.

(4) Dieser Artikel beeinträchtigt nicht ein Rückgriffsrecht gegen Dritte.

Artikel 11

Haftungsausschuss

(1) Der eingetragene Eigentümer haftet nach diesem Übereinkommen nicht für die in Artikel 10 Absatz 1 genannten Kosten, sofern und soweit die Haftung für solche Kosten im Widerspruch steht zu:

- a) dem Internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der jeweils geltenden Fassung;

- b) dem Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See in der jeweils geltenden Fassung;
- c) dem Übereinkommen von 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der jeweils geltenden Fassung oder dem Wiener Übereinkommen von 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden in der jeweils geltenden Fassung oder innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die Haftungsbeschränkung oder das Verbot der Haftungsbeschränkung für nukleare Schäden; oder
- d) dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden in der jeweils geltenden Fassung;

vorausgesetzt, das betreffende Übereinkommen ist anwendbar und in Kraft.

(2) Soweit Maßnahmen nach diesem Übereinkommen als Bergung nach dem geltenden innerstaatlichen Recht oder einem internationalen Übereinkommen gelten, kommen diese Rechtsvorschriften oder dieses Übereinkommen bei Fragen der Vergütung oder Entschädigung der Bergungsunternehmen unter Ausschluss der Vorschriften dieses Übereinkommens zur Anwendung.

Artikel 12

Pflichtversicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit

(1) Der eingetragene Eigentümer eines Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, das die Flagge eines Vertragsstaats führt, hat eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa die Bürgschaft einer Bank oder einer ähnlichen Einrichtung, aufrechtzuerhalten, um seine Haftung nach diesem Übereinkommen in Höhe eines Betrags abzudecken, der den Haftungsgrenzen nach den anwendbaren nationalen oder internationalen Beschränkungen entspricht, in keinem Fall jedoch einen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der jeweils geltenden Fassung errechneten Betrag übersteigt.

(2) Nachdem die zuständige Behörde des Schiffsregisterstaats sich vergewissert hat, dass die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt sind, stellt sie für jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr eine Bescheinigung darüber aus, 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 über die Pflichtversicherung hat dem als Anlage zu diesem Übereinkommen beigefügten Muster zu entsprechen und folgende Angaben zu enthalten:

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

Eine erteilte Ermächtigung wird frühestens drei Monate nach dem Zeitpunkt wirksam, zu 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(n) 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 und unter Berücksichtigung etwaiger von der Organisation angenommener Leitlinien über die finanzielle Haftung der eingetragenen Eigentümer 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) Die im Namen eines Vertragsstaats ausgestellten und 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 Bescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu erfüllen.

(10) Ein Entschädigungsanspruch für Kosten aus diesem Übereinkommen kann unmittelbar gegen den Versicherer oder eine andere Person, die finanzielle Sicherheit für die Haftung des eingetragenen Eigentümers leistet, geltend gemacht werden. Hierbei kann der Beklagte die Einreden (mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des eingetragenen Eigentümers) geltend machen, die der eingetragene Eigentümer hätte erheben können, einschließlich einer Haftungsbeschränkung nach einem anwendbaren nationalen oder internationalen Regelwerk. Außerdem kann der Beklagte, auch wenn der eingetragene Eigentümer nicht 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 der Seeunfall durch vorsätzliches Verschulden des eingetragenen Eigentümers selbst verursacht wurde; jedoch kann der Beklagte keine anderen Einreden geltend machen, die er in einem vom eingetragenen Eigentümer

gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte erheben können. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht, zu verlangen, dass dem eingetragenen Eigentümer 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 300 und mehr, 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 nach Absatz 1 erforderlichen Umfang besteht.

(13) Unbeschadet des Absatzes 5 kann ein Vertragsstaat dem Generalsekretär notifizieren, dass für die Zwecke des Absatzes 12 Schiffe nicht verpflichtet sind, beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens in seinem Hoheitsgebiet oder beim Anlaufen oder Verlassen einer vor der Küste in seinem Küstenmeer gelegenen Einrichtung die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung an Bord mitzuführen oder vorzuweisen, sofern der Vertragsstaat, der die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung ausgestellt, 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 Registerstaats ausgestellte Bescheinigung mitzuführen, aus der hervorgeht, dass es 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.

Artikel 13

Ausschlussfristen

Ansprüche auf Entschädigung der Kosten nach diesem Übereinkommen erlöschen, wenn nicht binnen drei Jahren nach Feststellung der Gefahr nach diesem Übereinkommen Klage erhoben wird. Jedoch kann nach Ablauf von sechs Jahren nach dem Seeunfall, durch den das Wrack entstanden ist, nicht mehr Klage erhoben werden. Besteht der Seeunfall aus einer Reihe von Vorfällen, so beginnt die Sechsjahresfrist mit dem Zeitpunkt des ersten Vorfalls.

Artikel 14

Änderungsbestimmungen

- (1) Die Organisation hat eine Konferenz zur Revision oder Änderung dieses Übereinkommens einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten dies verlangt.
- (2) Jede Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer Änderung des Übereinkommens ausgedrückt wird, gilt als auf das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung bezogen.

Artikel 15

Beilegung von Streitigkeiten

- (1) Entsteht zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, so bemühen sich die Vertragsstaaten zunächst durch Verhandlung, Untersuchung, Vermittlung, Vergleich, Schiedsspruch, gerichtliche Entscheidung, Inanspruchnahme regionaler Einrichtungen oder Abmachungen oder durch andere friedliche Mittel ihrer Wahl um deren Beilegung.
- (2) Kann die Streitigkeit nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums von höchstens zwölf Monaten, nachdem ein Vertragsstaat einem anderen notifiziert hat, dass eine Streitigkeit zwischen ihnen besteht, beigelegt werden, so finden sinngemäß die in Teil XV des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 enthaltenen Bestimmungen über die Beilegung von Streitigkeiten Anwendung, und zwar unabhängig davon, ob die Streitparteien auch Vertragsstaaten des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 sind.
- (3) Jedes Verfahren, das ein Vertragsstaat dieses Übereinkommens, der auch Vertragsstaat des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 ist, nach Artikel 287 des letztgenannten Übereinkommens gewählt hat, wird für die Beilegung von Streitigkeiten nach diesem Artikel angewandt, sofern dieser Vertragsstaat nicht bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens, beim Beitritt zu ihm oder zu jedem späteren Zeitpunkt ein anderes Verfahren nach Artikel 287 für die Beilegung von Streitigkeiten aus diesem Übereinkommen wählt.
- (4) Einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens, der nicht Vertragsstaat des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 ist, steht es bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens, beim Beitritt zu ihm oder zu jedem späteren Zeitpunkt frei, durch eine schriftliche Erklärung eines oder mehrere der in Artikel 287 Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 genannten Mittel zur Beilegung von Streitigkeiten nach diesem Artikel zu wählen. Artikel 287 findet Anwendung auf eine derartige

Erklärung sowie auf jede Streitigkeit, deren Partei dieser Staat ist und die nicht von einer gültigen Erklärung erfasst ist. Für die Zwecke des Vergleichs und des Schiedsverfahrens nach den Anlagen V und VII des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 ist dieser Staat berechtigt, zur Beilegung von Streitigkeiten aus diesem Übereinkommen Schlichter und Schiedsrichter zu ernennen, die in die in Anlage V Artikel 2 beziehungsweise in Anlage VII Artikel 2 genannten Listen aufzunehmen sind.

(5) Eine nach den Absätzen 3 und 4 abgegebene Erklärung wird beim Generalsekretär hinterlegt, der den Vertragsstaaten hiervon Abschriften übermittelt.

Artikel 16

Verhältnis zu anderen Übereinkommen und internationalen Übereinkünften

Durch dieses Übereinkommen werden die Rechte und Verpflichtungen eines Staates aus dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 und aus dem völkerrechtlichen Seegewohnheitsrecht nicht berührt.

Artikel 17

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 19. November 2007 bis zum 18. November 2008 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung auf; danach steht es zum Beitritt offen.

- a) Die Staaten können ihre Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, ausdrücken:
 - i) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen;
 - ii) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen; oder
 - iii) indem sie ihm beitreten.
- b) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.

Artikel 18

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem es zehn Staaten 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, jedoch nicht, bevor das Übereinkommen nach Absatz 1 in Kraft getreten ist.

Artikel 19

Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von einem Vertragsstaat jederzeit nach Ablauf eines Jahres nach dem Tag gekündigt werden, an dem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.

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

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

Artikel 20

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 Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des Zeitpunkts,

ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens,

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,

iv) von weiteren Erklärungen und Notifikationen, die nach diesem Übereinkommen eingegangen sind;

b) übermittelt allen Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften dieses Übereinkommens.

(3) Sobald dieses Übereinkommen in Kraft tritt, übermittelt der Generalsekretär dem Generalsekretär der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift des Wortlauts des Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Artikel 21

Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.
Geschehen zu Nairobi am 18. Mai 2007.