Bundesrat Drucksache **574/00**

29.09.00

R - U - Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung

A. Zielsetzung

In Anpassung an die internationale Rechtsentwicklung und zur Verbesserung des Umweltschutzes durch Begründung umweltbezogener Sorgfaltspflichten der an einer Havarie beteiligten Personen sowie durch Schaffung finanzieller Anreize für die Durchführung von Bergungsmaßnahmen zugunsten umweltgefährdender Schiffe soll das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung schnellstmöglich innerstaatlich zur Geltung gebracht werden.

B. Lösung

Das Übereinkommen von 1989 wird von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert; das derzeit für die Bundesrepublik Deutschland geltende Übereinkommen von 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot wird gekündigt. Den Vorschriften des Übereinkommens von 1989 wird jedoch nicht unmittelbar Gesetzeskraft verliehen. Vielmehr werden sie durch das Dritte Seerechtsänderungsgesetz in das innerstaatliche, für die See- und Binnenschifffahrt geltende Recht eingearbeitet.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Keiner

E. Sonstige Kosten

Keine

Fristablauf: 10.11.00

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Bundesrat Drucksache **574/00**

29.09.00

R - U - Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

022 (131) - 450 02 - Üb 39/00 (NA 1)

Berlin, den 29. September 2000

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Fristablauf: 10.11.00

Drucksache 574/00

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

(1) Dem in London am 23. Mai 1990 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Internationalen Übereinkommen vom 28. April 1989 über Bergung wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

(2) Die Zustimmung erfolgt mit der Maßgabe, dass die in dem Übereinkommen enthaltenen Vorschriften innerstaatlich nicht unmittelbar anzuwenden sind, sondern durch das Dritte Seerechtsänderungsgesetz vom ... (BGBl. I S. ...) umgesetzt werden.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 29 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung

Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen vom 28. April 1989 findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die in dem Übereinkommen enthaltenen Vorschriften sollen, wie sich aus dem beiliegenden Entwurf eines Dritten Seerechtsänderungsgesetzes ergibt, in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet werden. Aus diesem Grunde bestimmt Absatz 2, dass die Zustimmung zu dem Übereinkommen die darin enthaltenen Vorschriften nicht zu unmittelbar anwendbarem Recht macht und dass das Vertragsgesetz keinen Rechtsanwendungsbefehl erteilt.

Zu Artikel 2

Absatz 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 29 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist nach Absatz 2 im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Durch die Ausführung des Gesetzes werden Bund, Länder und Gemeinden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Da das Vertragsgesetz keinen Befehl zur Anwendung des Übereinkommens erteilt, hat es auch keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau. Die durch das Übereinkommen bezweckten positiven Auswirkungen auf die Umwelt kommen nur durch das gleichzeitig im Entwurf vorgelegte Dritte Seerechtsänderungsgesetz zum Tragen.

Drucksache 574/00

Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung

International Convention on Salvage, 1989

Convention internationale de 1989 sur l'assistance

(Übersetzung)

The States Parties to the present Convention,

Recognizing the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

Noting that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

Conscious of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

Convinced of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

Have agreed as follows:

Les Etats Parties à la présente Convention,

Reconnaissant qu'il est souhaitable de fixer par voie de convention des règles internationales uniformes concernant les opérations d'assistance,

Notant que d'importants éléments nouveaux et, en particulier, une préoccupation accrue pour la protection de l'environnement, ont démontré la nécessité de revoir les règles internationales contenues actuellement dans la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910,

Conscients de la contribution considérable que des opérations d'assistance efficaces et entreprises en temps utile peuvent apporter à la sécurité des navires et des autres biens en danger et à la protection de l'environnement,

Convaincus de la nécessité de veiller à ce qu'il y ait des incitations adéquates pour les personnes qui entreprennent des opérations d'assistance à l'égard de navires et d'autres biens en danger,

Sont convenus de ce qui suit:

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens –

in der Erkenntnis, daß es wünschenswert ist, durch eine Übereinkunft einheitliche internationale Regeln für Bergungsmaßnahmen festzulegen,

in Anbetracht dessen, daß wichtige neue Umstände, insbesondere die zunehmende Sorge um den Schutz der Umwelt, die Notwendigkeit der Überarbeitung der internationalen Regeln deutlich gemacht haben, die gegenwärtig in dem am 23. September 1910 in Brüssel beschlossenen Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot enthalten sind,

eingedenk des bedeutenden Beitrags, den wirksame und rechtzeitige Bergungsmaßnahmen zur Sicherheit von in Gefahr befindlichen Schiffen und anderen Vermögensgegenständen und zum Schutz der Umwelt leisten können,

überzeugt von der Notwendigkeit sicherzustellen, daß ausreichende Anreize für diejenigen vorhanden sind, die für in Gefahr befindliche Schiffe und andere Vermögensgegenstände Bergungsmaßnahmen unternehmen –

sind wie folgt übereingekommen:

Chapter I
General provisions

Article 1
Definitions

For the purpose of this Convention:

(a) **Salvage operation** means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.

(b) **Vessel** means any ship or craft, or any structure capable of navigation.

(c) **Property** means any property not permanently and intentionally attached to

Chapitre I
Dispositions générales

Article premier
Définitions

Aux fins de la présente Convention:

a) **Opération d'assistance** signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.

b) **Navire** signifie tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer.

c) **Bien** signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intention-

Kapitel I
Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

Im Sinn dieses Übereinkommens

a) bedeutet **Bergungsmaßnahme** jede Handlung oder Tätigkeit, die unternommen wird, um einem Schiff oder einem sonstigen Vermögensgegenstand, die sich in schiffbaren oder sonstigen Gewässern in Gefahr befinden, Hilfe zu leisten;

b) bedeutet **Schiff** jedes See- oder Binnenschiff oder schwimmende Gerät oder jedes schwimmfähige Bauwerk;

c) bedeutet **Vermögensgegenstand** jeden nicht auf Dauer und absichtlich an

the shoreline and includes freight at risk.

(d) **Damage to the environment** means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

(e) **Payment** means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

(f) **Organization** means the International Maritime Organization.

(g) **Secretary-General** means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Application of the Convention

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

Article 3

Platforms and drilling units

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

Article 4

State-owned vessels

1 Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.

2 Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

Article 5

Salvage operations controlled by public authorities

1 This Convention shall not affect any provisions of national law or any internation-

nelle au littoral et comprend le fret en risque.

d) **Dommage à l'environnement** signifie un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.

e) **Paiement** signifie le règlement de tout rémunération, récompense ou indemnité due en vertu de la présente Convention.

f) **Organisation** signifie l'Organisation maritime internationale.

g) **Secrétaire général** signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

Application de la Convention

La présente Convention s'applique chaque fois que des actions judiciaires ou arbitrales relatives aux questions traitées dans la présente Convention sont introduites dans un Etat Partie.

Article 3

Plates-formes et unités de forage

La présente Convention ne s'applique pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.

Article 4

Navires appartenant à un Etat

1 Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un Etat ou exploités par lui et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, à moins que cet Etat n'en décide autrement.

2 Lorsqu'un Etat Partie décide d'appliquer la Convention à ses navires de guerre ou autres navires décrits au paragraphe 1, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

Article 5

Opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'autorités publiques

1 La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la légis-

der Küste oder am Ufer befestigten Vermögensgegenstand und umfaßt gefährdete Ansprüche auf Frachtgeld;

d) bedeutet **Umweltschaden** eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten- oder Binnengewässern oder angrenzenden Gebieten, die durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse verursacht wird;

e) bedeutet **Zahlung** jeden Bergelohn, jedes Entgelt oder jede Vergütung, die nach diesem Übereinkommen geschuldet werden;

f) bedeutet **Organisation** die Internationale Seeschiffahrts-Organisation;

g) bedeutet **Generalsekretär** den Generalsekretär der Organisation.

Artikel 2

Anwendung des Übereinkommens

Dieses Übereinkommen ist anzuwenden, wenn in einem Vertragsstaat ein gerichtliches oder schiedsgerichtliches Verfahren anhängig gemacht wird, das sich auf Regelungsgegenstände des Übereinkommens bezieht.

Artikel 3

Plattformen und Bohreinrichtungen

Dieses Übereinkommen ist auf feste oder schwimmende Plattformen oder der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtungen nicht anzuwenden, wenn sich diese Plattformen oder Einrichtungen zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz befinden.

Artikel 4

Staatsschiffe

(1) Dieses Übereinkommen ist unbeschadet des Artikels 5 auf einem Staat gehörende oder von ihm betriebene Kriegsschiffe oder sonstige nicht Handelszwecken dienende Schiffe, die im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießen, nicht anzuwenden, sofern dieser Staat nicht etwas anderes beschließt.

(2) Beschließt ein Vertragsstaat, dieses Übereinkommen auf seine Kriegsschiffe oder andere in Absatz 1 bezeichnete Schiffe anzuwenden, so hat er dies dem Generalsekretär unter Angabe der Bedingungen einer solchen Anwendung zu notifizieren.

Artikel 5

Behördlich überwachte Bergungsmaßnahmen

(1) Dieses Übereinkommen läßt die Bestimmungen des innerstaatlichen Rechts

al convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.

2 Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.

3 The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

lation nationale ou d'une convention internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.

2 Toutefois les assistants effectuant de telles opérations sont habilités à se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.

3 La mesure dans laquelle une autorité publique qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.

oder internationaler Übereinkommen über behördliche oder behördlich überwachte Bergungsmaßnahmen unberührt.

(2) Jedoch stehen Bergern, die solche Bergungsmaßnahmen durchführen, die Rechte und Rechtsbehelfe zu, die dieses Übereinkommen für Bergungsmaßnahmen vorsieht.

(3) Inwieweit die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Rechte und Rechtsbehelfe einer zur Durchführung von Bergungsmaßnahmen verpflichteten Behörde zustehen, wird durch das Recht des Staates bestimmt, in dem sich diese Behörde befindet.

Article 6

Salvage contracts

1 This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.

2 The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.

3 Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.

Article 6

Contrats d'assistance

1 La présente Convention s'applique à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement.

2 Le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire ont le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

3 Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à l'application de l'article 7 ou à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.

Artikel 6

Bergungsverträge

(1) Dieses Übereinkommen ist auf alle Bergungsmaßnahmen anzuwenden, soweit nicht ein Vertrag ausdrücklich oder stillschweigend etwas anderes bestimmt.

(2) Der Kapitän ist befugt, im Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen. Der Kapitän oder der Eigentümer des Schiffes ist befugt, solche Verträge im Namen des Eigentümers der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände abzuschließen.

(3) Dieser Artikel läßt die Anwendung des Artikels 7 sowie die Pflicht zur Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden unberührt.

Article 7

Annulment and modification of contracts

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:

(a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or

(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

Article 7

Annulation et modification des contrats

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si:

a) le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si

b) le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

Artikel 7

Nichtigerklärung und Abänderung von Verträgen

Ein Vertrag oder einzelne seiner Bestimmungen können für nichtig erklärt oder abgeändert werden,

a) wenn der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluß der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder

b) wenn die vertraglich vereinbarte Zahlung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.

Chapter II

Performance of salvage operations

Chapitre II

Exécution des opérations d'assistance

Kapitel II

Durchführung der Bergungsmaßnahmen

Article 8

Duties of the salvor and of the owner and master

1 The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:

(a) to carry out the salvage operations with due care;

Article 8

Obligations de l'assistant, du propriétaire et du capitaine

1 L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation:

a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;

Artikel 8

Pflichten des Bergers sowie des Eigentümers und des Kapitäns

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des Schiffes oder der sonstigen Vermögensgegenstände, die sich in Gefahr befinden, verpflichtet,

a) die Bergungsmaßnahmen mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen;

(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;

(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and

(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.

2 The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'alinéa a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

c) chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et

d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

2 Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation:

a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;

b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et

c) lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

b) bei der Erfüllung der unter Buchstabe a bezeichneten Pflicht die gebotene Sorgfalt walten zu lassen, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen;

c) andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern;

d) das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn er von dem Kapitän oder dem Eigentümer des Schiffes oder der sonstigen Vermögensgegenstände, die sich in Gefahr befinden, vernünftigerweise darum ersucht wird, jedoch mit der Maßgabe, daß die Höhe seines Bergelohns nicht beeinträchtigt wird, wenn sich ein solches Ersuchen als nicht vernünftig erweisen sollte.

(2) Der Eigentümer und der Kapitän des Schiffes oder der Eigentümer der sonstigen Vermögensgegenstände, die sich in Gefahr befinden, sind gegenüber dem Berger verpflichtet,

a) mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten;

b) hierbei die gebotene Sorgfalt walten zu lassen, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen;

c) das Schiff oder die sonstigen Vermögensgegenstände, nachdem sie in Sicherheit gebracht worden sind, zurückzunehmen, wenn der Berger ihn vernünftigerweise darum ersucht.

Article 9

Rights of coastal States

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.

Article 9

Droits des Etats côtiers

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un Etat côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.

Artikel 9

Rechte der Küstenstaaten

Dieses Übereinkommen berührt nicht das Recht des betroffenen Küstenstaats, in Übereinstimmung mit den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts für seine Küste oder in bezug auf verwandte Interessen Maßnahmen zum Schutz vor Verschmutzung oder drohender Verschmutzung zu treffen, die sich aus einem Seeunfall oder aus damit zusammenhängenden Handlungen ergibt, von denen bei vernünftiger Betrachtungsweise schädliche Auswirkungen erheblichen Ausmaßes zu erwarten sind, und zwar einschließlich des Rechts eines Küstenstaats, in bezug auf Bergungsmaßnahmen Weisungen zu erteilen.

Article 10

Duty to render assistance

1 Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.

2 The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.

3 The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

Article 10

Obligation de prêter assistance

1 Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.

2 Les Etats Parties prennent les mesures nécessaires pour faire observer l'obligation énoncée au paragraphe 1.

3 Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au paragraphe 1.

Artikel 10

Pflicht zur Hilfeleistung

(1) Jeder Kapitän ist verpflichtet, jeder auf See in Lebensgefahr befindlichen Person Hilfe zu leisten, soweit er dazu ohne ernsthafte Gefährdung seines Schiffes und der Personen an Bord in der Lage ist.

(2) Die Vertragsstaaten treffen die zur Durchsetzung der in Absatz 1 dargelegten Pflicht erforderlichen Maßnahmen.

(3) Der Schiffseigentümer hat für eine Verletzung der dem Kapitän nach Absatz 1 obliegenden Pflicht nicht einzustehen.

Article 11

Co-operation

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

Article 11

Coopération

Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

Artikel 11

Zusammenarbeit

Erläßt ein Vertragsstaat Regelungen oder faßt er Beschlüsse in Angelegenheiten, die sich auf Bergungsmaßnahmen beziehen, wie etwa das Gestatten des Anlaufens von Häfen durch Schiffe, die in Seenot geraten sind, oder das Bereitstellen von Einrichtungen für Berger, so hat er hierbei die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit zwischen Bergern, anderen Beteiligten und Behörden zu berücksichtigen, um eine wirksame und erfolgreiche Durchführung von Bergungsmaßnahmen zur Rettung von Menschenleben oder von in Gefahr befindlichen Vermögensgegenständen sowie zur allgemeinen Verhütung von Umweltschäden sicherzustellen.

Chapter III
Rights of salvors

Chapitre III
Droits des assistants

Kapitel III
Rechte der Berger

Article 12

Conditions for reward

1 Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.

2 Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result.

3 This chapter shall apply, notwithstanding that the salved vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.

Article 12

Conditions ouvrant droit à une rémunération

1 Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

2 Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu de la présente Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

3 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Artikel 12

Voraussetzungen für den Anspruch auf Bergelohn

(1) Erfolgreiche Bergungsmaßnahmen begründen einen Anspruch auf Bergelohn.

(2) Für Bergungsmaßnahmen, die ohne Erfolg geblieben sind, wird eine Zahlung nach diesem Übereinkommen nicht geschuldet, sofern nicht etwas anderes bestimmt ist.

(3) Dieses Kapitel ist auch anzuwenden, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, das die Bergungsmaßnahmen durchgeführt hat, demselben Eigentümer gehören.

Article 13

Criteria for fixing the reward

1 The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:

(a) the salved value of the vessel and other property;

(b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;

(c) the measure of success obtained by the salvor;

(d) the nature and degree of the danger;

(e) the skill and efforts of the salvors in salving the vessel, other property and life;

(f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;

Article 13

Critères d'évaluation de la rémunération

1 La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:

a) la valeur du navire et des autres biens sauvés;

b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant;

d) la nature et l'importance du danger;

e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;

f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;

Artikel 13

Kriterien für die Festsetzung des Bergelohns

(1) Der Bergelohn ist mit dem Ziel festzusetzen, einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen zu schaffen, wobei die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die Reihenfolge, in der sie nachstehend aufgeführt werden, zu berücksichtigen sind:

a) der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;

b) die Sachkunde und die Anstrengungen der Berger in bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden;

c) das Ausmaß des von dem Berger erzielten Erfolgs;

d) Art und Erheblichkeit der Gefahr;

e) die Sachkunde und die Anstrengungen der Berger in bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie die Rettung von Menschenleben;

f) die von den Bergern aufgewendete Zeit sowie die ihnen entstandenen Unkosten und Verluste;

(g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;

(h) the promptness of the services rendered;

(i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;

(j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

2 Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective saived values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.

3 The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the saived value of the vessel and other property.

g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;

h) la promptitude des services rendus;

i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;

j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

2 Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

3 Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

g) die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der die Berger oder ihre Ausrüstung ausgesetzt waren;

h) die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;

i) die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;

j) die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

(2) Die Zahlung eines nach Absatz 1 festgesetzten Bergelohns ist von allen Beteiligten, denen das geborgene Schiff und die geborgenen sonstigen Vermögensgegenstände gehören oder zustehen, im Verhältnis des jeweiligen Wertes zu leisten. Jedoch kann ein Vertragsstaat in seinem innerstaatlichen Recht bestimmen, daß die Zahlung eines Bergelohns von einem dieser Beteiligten zu leisten ist, wobei dieser Beteiligte gegen die anderen Beteiligten im Hinblick auf deren jeweiligen Anteil ein Rückgriffsrecht hat. Dieser Artikel läßt das Recht, Einwendungen oder Einreden zu erheben, unberührt.

(3) Der Bergelohn ohne die möglicherweise zu entrichtenden Zinsen und erstattungsfähigen Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

Article 14

Special compensation

1 If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

2 If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.

3 Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation,

Article 14

Indemnité spéciale

1 Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

2 Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

3 Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnable-

Artikel 14

Sondervergütung

(1) Hat der Berger für ein Schiff, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, Bergungsmaßnahmen durchgeführt und hat er nicht einen Bergelohn nach Artikel 13 erlangt, der mindestens der nach dem vorliegenden Artikel zu berechnenden Sondervergütung entspricht, so kann er von dem Schiffseigentümer eine den nachstehend bezeichneten Unkosten entsprechende Sondervergütung verlangen.

(2) Hat der Berger unter den in Absatz 1 dargelegten Umständen durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 1 von dem Eigentümer an den Berger zu zahlende Sondervergütung um bis zu 30 v.H. der dem Berger entstandenen Unkosten erhöht werden. Das Gericht kann eine solche Sondervergütung aber auch, wenn es dies für billig und gerecht erachtet, unter Berücksichtigung der in Artikel 13 Absatz 1 dargelegten maßgeblichen Kriterien weiter erhöhen, doch darf die Erhöhung insgesamt keinesfalls mehr als 100 v.H. der dem Berger entstandenen Unkosten betragen.

(3) Im Sinn der Absätze 1 und 2 bedeutet Unkosten des Bergers die von ihm im Rahmen der Bergungsmaßnahme vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie einen angemessenen Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und ver-

taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j).

4 The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.

5 If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.

6 Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

ment utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h), i) et j) du paragraphe 1 de l'article 13.

4 L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.

5 Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

6 Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

nünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind, wobei die in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe h, i und j dargelegten Kriterien zu berücksichtigen sind.

(4) Die gesamte Sondervergütung nach diesem Artikel ist nur zu zahlen, wenn und soweit sie den Bergelohn übersteigt, den der Berger nach Artikel 13 zu erlangen vermag.

(5) Hat der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt, Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen, so kann ihm die nach diesem Artikel geschuldete Sondervergütung ganz oder teilweise versagt werden.

(6) Dieser Artikel läßt Rückgriffsrechte des Schiffseigentümers unberührt.

Article 15

Apportionment between salvors

1 The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.

2 The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

Article 15

Répartition entre assistants

1 La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 13 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

2 La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

Artikel 15

Aufteilung zwischen Bergern

(1) Die Aufteilung eines Bergelohns nach Artikel 13 zwischen Bergern erfolgt auf der Grundlage der in jenem Artikel dargelegten Kriterien.

(2) Die Aufteilung zwischen dem Eigentümer, dem Kapitän und anderen im Dienst eines bergenden Schiffes stehenden Personen wird durch das Recht der Flagge des Schiffes bestimmt. Ist die Bergung nicht von einem Schiff aus durchgeführt worden, so bestimmt sich die Aufteilung nach dem Recht, das auf den Vertrag zwischen dem Berger und seinen Bediensteten anzuwenden ist.

Article 16

Salvage of persons

1 No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.

2 A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salving the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

Article 16

Sauvetage des personnes

1 Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière.

2 Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

Artikel 16

Rettung von Menschen

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, schulden kein Entgelt, doch läßt dieser Artikel diesbezügliche Bestimmungen des innerstaatlichen Rechts unberührt.

(2) Wer im Rahmen der Leistungen, die aus Anlaß des die Bergung auslösenden Unfalls erbracht worden sind, Menschenleben gerettet hat, hat Anspruch auf einen angemessenen Anteil der dem Berger für die Bergung des Schiffes oder der sonstigen Vermögensgegenstände oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden zuerkannten Zahlung.

Article 17

Services rendered under existing contracts

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

Article 17

Services rendus en vertu de contrats existants

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions de la présente Convention à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

Artikel 17

Leistungen im Rahmen bestehender Verträge

Eine Zahlung nach diesem Übereinkommen wird nicht geschuldet, sofern die erbrachten Leistungen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtungsweise als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrags angesehen werden kann.

Article 18

The effect of salvor's misconduct

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

Article 18

Conséquences de la faute de l'assistant

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu de la présente Convention dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

Artikel 18

Folge eines Fehlverhaltens des Bergers

Die nach diesem Übereinkommen geschuldete Zahlung kann einem Berger ganz oder teilweise versagt werden, soweit die Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betrugs oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat.

Article 19

Prohibition of salvage operations

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.

Article 19

Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du capitaine du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu de la présente Convention.

Artikel 19

Verbot von Bergungsmaßnahmen

Leistungen, die gegen das ausdrückliche und vernünftige Verbot des Eigentümers oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, erbracht werden, begründen keinen Anspruch auf Zahlung nach diesem Übereinkommen.

Chapter IV
Claims and actions

Article 20

Maritime lien

1 Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.

2 The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

Article 21

Duty to provide security

1 Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.

2 Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salved vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.

3 The salved vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.

Chapitre IV
Créances et actions

Article 20

Privilège maritime

1 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant résultant d'une convention internationale ou de la législation nationale.

2 L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

Article 21

Obligation de fournir une garantie

1 A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu de la présente Convention fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.

2 Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.

3 Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

Kapitel IV
Ansprüche

Artikel 20

Schiffsgläubigerrecht

(1) Dieses Übereinkommen läßt ein Schiffsgläubigerrecht, das dem Berger nach einem internationalen Übereinkommen oder nach innerstaatlichem Recht zusteht, unberührt.

(2) Der Berger kann sein Schiffsgläubigerrecht nicht geltend machen, wenn ihm für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit in gehöriger Weise angeboten oder geleistet worden ist.

Artikel 21

Pflicht zur Sicherheitsleistung

(1) Wer für eine nach diesem Übereinkommen geschuldete Zahlung einzustehen hat, muß auf Verlangen des Bergers für dessen Forderung einschließlich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten.

(2) Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, daß die Eigentümer der Ladung für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

(3) Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände dürfen von dem Hafen oder Ort, den sie nach Abschluß der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben, nicht ohne Zustimmung des Bergers entfernt werden, solange nicht für dessen Forderung hinsichtlich des betreffenden Schiffes oder Vermögensgegenstands eine ausreichende Sicherheit geleistet worden ist.

Article 22

Interim payment

1 The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.

2 In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.

Article 22

Paiement provisoire

1 Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

2 En cas de paiement provisoire en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 21 est réduite proportionnellement.

Artikel 22

Vorläufige Zahlung

(1) Das für den Anspruch des Bergers zuständige Gericht kann durch eine vorläufige Entscheidung anordnen, daß dem Berger ein als billig und gerecht erachteter Betrag als Abschlag gezahlt wird, und zwar zu Bedingungen – gegebenenfalls einschließlich derjenigen für eine Sicherheitsleistung –, die nach den Umständen des Falles billig und gerecht sind.

(2) Im Fall einer vorläufigen Zahlung nach diesem Artikel ermäßigt sich die Sicherheit nach Artikel 21 entsprechend.

Article 23

Limitation of actions

1 Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.

2 The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.

3 An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

Article 23

Prescription des actions

1 Toute action en paiement en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

2 La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

3 Une action récursoire peut être intentée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle est introduite dans le délai fixé par la législation de l'Etat où la procédure est engagée.

Artikel 23

Verjährung

(1) Jeder Anspruch auf Zahlung nach diesem Übereinkommen verjährt, wenn nicht innerhalb von zwei Jahren ein gerichtliches oder schiedsgerichtliches Verfahren anhängig gemacht wird. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Tag, an dem die Bergungsmaßnahmen abgeschlossen worden sind.

(2) Während des Laufs der Verjährungsfrist kann derjenige, der in Anspruch genommen wird, diese Frist jederzeit durch eine Erklärung gegenüber dem Anspruchsteller verlängern. Die Frist kann in gleicher Weise weiter verlängert werden.

(3) Der Rückgriff eines Haftenden kann auch nach Ablauf der in den Absätzen 1 und 2 bestimmten Verjährungsfrist innerhalb der Frist erfolgen, die das Recht des Staates vorsieht, in dem das Verfahren anhängig gemacht wird.

Article 24

Interest

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.

Article 24

Intérêts

Le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la présente Convention est déterminé par la législation de l'Etat où siège le tribunal saisi du litige.

Artikel 24

Zinsen

Der Anspruch des Bergers auf Zinsen für jede nach diesem Übereinkommen geschuldete Zahlung bestimmt sich nach dem Recht des Staates, in dem sich das mit der Sache befaßte Gericht befindet.

Article 25

State-owned cargoes

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings *in rem* against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

Article 25

Cargaisons appartenant à un Etat

A moins que l'Etat propriétaire n'y consente, aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un Etat et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action *in rem* à l'encontre de ces cargaisons.

Artikel 25

Staatseigene Ladung

Dieses Übereinkommmen darf ohne Zustimmung des Eigentümerstaats nicht als Grundlage für ein Verfahren zur Beschlagnahme, Sicherungsbeschlagnahme oder Zurückbehaltung von staatseigener nichtgewerblicher Ladung, die im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt, oder für ein dingliches Verfahren in bezug auf solche Ladung herangezogen werden.

Article 26

Humanitarian cargoes

No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated

Article 26

Cargaisons humanitaires

Aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir des cargaisons huma-

Artikel 26

Ladung für humanitäre Zwecke

Dieses Übereinkommen darf nicht als Grundlage für eine Beschlagnahme, Sicherungsbeschlagnahme oder Zurückbehal-

by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.

nitaires données par un Etat, si cet Etat a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

tung von Ladung, die ein Staat für humanitäre Zwecke spendet, herangezogen werden, wenn sich ein solcher Staat bereit erklärt hat, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.

Article 27

Publication of arbitral awards

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.

Article 27

Publication des sentences arbitrales

Les Etats Parties encouragent, dans la mesure du possible et avec le consentement des parties, la publication des sentences arbitrales rendues en matière d'assistance.

Artikel 27

Veröffentlichung von Schiedssprüchen

Die Vertragsstaaten fördern, soweit dies möglich ist und die Parteien zustimmen, die Veröffentlichung der in Bergungssachen ergangenen Schiedssprüche.

Chapter V
Final clauses

Chapitre V
Clauses finales

Kapitel V
Schlußbestimmungen

Article 28

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 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; or

(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.

Article 28

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1 La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 1er juillet 1989 au 30 juin 1990. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2 Les Etats 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; ou

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.

Artikel 28

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 1. Juli 1989 bis zum 30. Juni 1990 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf.

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

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

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

c) indem sie ihm beitreten.

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

Article 29

Entry into force

1 This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it.

2 For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.

Article 29

Entrée en vigueur

1 La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle quinze Etats ont exprimé leur consentement à être liés par elle.

2 Pour un Etat qui exprime son consentement à être lié par la présente Convention après que les conditions d'entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet un an après la date à laquelle il a été exprimé.

Artikel 29

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt ein Jahr nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem fünfzehn Staaten ihre Zustimmung ausgedrückt haben, durch das Übereinkommen gebunden zu sein.

(2) Für einen Staat, der seine Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, nach Erfüllung der Voraussetzungen für dessen Inkrafttreten ausdrückt, wird eine solche Zustimmung ein Jahr nach dem Zeitpunkt wirksam, in dem er die Zustimmung ausgedrückt hat.

Article 30

Reservations

1 Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention:

Article 30

Réserves

1 Tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention:

Artikel 30

Vorbehalte

(1) Jeder Staat kann sich im Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts das Recht vorbehalten, dieses Übereinkommen nicht anzuwenden,

(a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation;

(b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved;

(c) when all interested parties are nationals of that State;

(d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

2 Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3 Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

a) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure;

b) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause;

c) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat;

d) lorsqu'il s'agit d'un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.

2 Une réserve faite au moment de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3 Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.

a) wenn die Bergungsmaßnahmen in Binnengewässern stattfinden und alle beteiligten Schiffe zur Schiffahrt auf Binnengewässern bestimmt sind;

b) wenn die Bergungsmaßnahmen in Binnengewässern stattfinden und kein Schiff beteiligt ist;

c) wenn alle Betroffenen Staatsangehörige dieses Staates sind;

d) wenn es sich bei den betroffenen Vermögensgegenständen um Kulturgut des Meeres von prähistorischer, archäologischer oder historischer Bedeutung handelt und sie sich auf dem Meeresboden befinden.

(2) Vorbehalte, die im Zeitpunkt der Unterzeichnung angebracht werden, bedürfen der Bestätigung bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

(3) Jeder Staat, der einen Vorbehalt zu diesem Übereinkommen angebracht hat, kann ihn jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Notifikation zurücknehmen. Die Rücknahme wird im Zeitpunkt des Eingangs der Notifikation wirksam. Wird in der Notifikation erklärt, daß die Rücknahme eines Vorbehalts zu einem darin genannten Zeitpunkt wirksam werden soll, und ist dies ein späterer Zeitpunkt als der Zeitpunkt des Eingangs der Notifikation beim Generalsekretär, so wird die Rücknahme zu diesem späteren Zeitpunkt wirksam.

Article 31

Denunciation

1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.

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

Article 31

Dénonciation

1 La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période de un an à compter de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2 La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

Artikel 31

Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von jedem Vertragsstaat nach Ablauf eines Jahres seit dem Zeitpunkt, in dem es für ihn in Kraft getreten ist, jederzeit gekündigt werden.

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

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

Article 32

Revision and amendment

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

2 The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.

3 Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Conven-

Article 32

Révision et amendement

1 Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2 Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention pour réviser ou modifier la Convention, à la demande de huit Etats Parties ou d'un quart des Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.

3 Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la

Artikel 32

Revision und Änderung

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

(2) Der Generalsekretär hat eine Konferenz der Vertragsstaaten dieses Übereinkommens zur Revision oder Änderung des Übereinkommens einzuberufen, wenn acht Vertragsstaaten oder ein Viertel der Vertragsstaaten, wenn diese Zahl höher ist, dies verlangen.

(3) Jede Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer

tion shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33

Depositary

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

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

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

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with article 32;

(v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

3 As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 34

Languages

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

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

Done at London this twenty-eighth day of April one thousand nine hundred and eighty-nine.

présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.

Article 33

Dépositaire

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2 Le Secrétaire général:

a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation:

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

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

iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

iv) de tout amendement adopté conformément à l'article 32;

v) de la réception de toute réserve, déclaration ou notification faite en vertu de la présente Convention;

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

3 Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 34

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.

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

Fait à Londres ce vingt-huit avril mil neuf cent quatre-vingt-neuf.

Änderung des Übereinkommens ausgedrückt wird, gilt als auf das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung bezogen.

Artikel 33

Verwahrer

(1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt.

(2) Der Generalsekretär

a) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, sowie alle Mitglieder der Organisation

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 ihres Eingangs und des Zeitpunkts, zu dem die Kündigung wirksam wird;

iv) von jeder nach Artikel 32 angenommenen Änderung;

v) vom Eingang jedes Vorbehalts, jeder Erklärung oder jeder Notifikation aufgrund dieses Übereinkommens;

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

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

Artikel 34

Sprachen

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

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

Geschehen zu London am 28. April 1989.

Denkschrift

I. Allgemeines

Das Internationale Übereinkommen vom 28. April 1989 über Bergung ist das Ergebnis langjähriger Arbeiten an einer Neuregelung des durch das Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot (RGBl. 1913 S. 66) kodifizierten Bergungsrechts.

Mit dem Übereinkommen von 1910 war zu Anfang dieses Jahrhunderts auf Initiative des Comité Maritime International (CMI) das Recht der Bergung in der Seeschifffahrt erstmals international vereinheitlicht worden. Das Übereinkommen trat am 1. März 1913 völkerrechtlich in Kraft. Zu den Vertragsstaaten zählte vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens an auch Deutschland (RGBl. 1913 S. 89). Heute gilt es in 48 Staaten, darunter auch in der Bundesrepublik Deutschland (vgl. Bekanntmachung vom 29. März 1954 (BGBl. 1954 II S. 467)). Das deutsche Seehandelsrecht (§§ 740 ff. HGB) ist durch das Gesetz über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot vom 7. Januar 1913 (RGBl. 1913 S. 90) an das Übereinkommen angepasst worden.

Die Arbeiten an einer Neuregelung des Bergungsrechts wurden durch mehrere schwere Tankerunfälle ausgelöst: die Havarie der „Torrey Canyon" im Jahre 1967 vor der britischen Küste sowie die der „Amoco Cadiz" im Jahre 1978 vor der französischen Küste. Unter dem Eindruck dieser Schiffsunfälle wurde gefordert, das bis dahin geltende Bergungsrecht zu modernisieren. Insbesondere der in dem Übereinkommen von 1910 verankerte Grundsatz, dass ohne erfolgreiche Bergung kein Bergelohn geschuldet werde, wurde als kontraproduktiv und unter umweltschutzpolitischen Gesichtspunkten als bedenklich angesehen. Denn ohne einen entsprechenden ökonomischen Anreiz werde der Berger geradezu davon abgehalten, die riskante Bergung etwa eines havarierten Öltankers zu versuchen.

Der Rechtsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization – IMO) beschloss daraufhin im Jahre 1978 zu prüfen, ob das Übereinkommen von 1910 revidiert oder ein neues Übereinkommen ausgearbeitet werden sollte, um zu einer Verbesserung des Umweltschutzes zu gelangen. Zur Unterstützung seiner Arbeit ersuchte er im Jahre 1979 das CMI, das Übereinkommen von 1910 zu überprüfen und gegebenenfalls Änderungsvorschläge zu unterbreiten. Das CMI setzte daraufhin eine Arbeitsgruppe ein, die sich unter der Leitung des Norwegers Prof. Dr. Erling Selvig mit einer Revision des Bergungsrechts befasste. Das CMI beendete seine Arbeit auf einer Konferenz in Montreal im Jahre 1981 mit der Verabschiedung eines Übereinkommensentwurfs.

Der CMI-Entwurf bildete die Grundlage für die weiteren Beratungen des Rechtsausschusses der IMO. Im Jahre 1987 verabschiedete der Rechtsausschuss schließlich einen – vom CMI-Entwurf abweichenden – Übereinkommensentwurf. Dieser Entwurf wurde auf einer für die Zeit vom 17. bis 28. April 1989 in London anberaumten Diplomatischen Konferenz beraten, an der neben Vertretern aus zahlreichen zwischen- und nichtstaatlichen Organisationen Delegationen aus 66 Staaten teilnahmen. Das Ergebnis der Diplomatischen Konferenz ist das vorliegende Übereinkommen.

Das Übereinkommen lag vom 1. Juli 1989 bis zum 30. Juni 1990 zur Zeichnung auf. Es wurde von 17 Staaten, darunter am 23. Mai 1990 von der Bundesrepublik Deutschland, gezeichnet. Am 14. Juli 1996 trat es gemäß seinem Artikel 29 Abs. 1 völkerrechtlich in Kraft. Zu den Staaten, die das Übereinkommen bisher ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind, zählen Ägypten, Australien, China, Dänemark, Georgien, Griechenland, Guyana, Hongkong (China), Indien, Iran, Irland, Italien, Jordanien, Kanada, Kenia, Kroatien, Lettland, Litauen, die Marshallinseln, Mexiko, die Niederlande, Nigeria, Norwegen, Oman, die Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Tunesien, Vanuatu, die Vereinigten Arabischen Emirate, die Vereinigten Staaten von Amerika sowie das Vereinigte Königreich.

Das Übereinkommen umfasst 34 Artikel und gliedert sich in fünf Teile: Kapitel I (Allgemeine Bestimmungen), Kapitel II (Durchführung der Bergungsmaßnahmen), Kapitel III (Rechte der Berger), Kapitel IV (Ansprüche) und Kapitel V (Schlussbestimmungen). Es ist in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Die Übersetzung in die deutsche Sprache wurde auf einer Übersetzungskonferenz unter Beteiligung Österreichs, der Schweiz und Deutschlands erarbeitet.

Das Übereinkommen regelt – ebenso wie das Übereinkommen von 1910 – die Rechte und Pflichten des Bergers sowie des Schiffseigentümers und des Kapitäns bei der Bergung eines Schiffs einschließlich sonstiger in Gefahr befindlicher Gegenstände. Im Mittelpunkt der Regelungen steht wie bei dem Übereinkommen von 1910 die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Berger eine Vergütung für seine Tätigkeit erhalten kann. Dabei hält das Übereinkommen im Grundsatz an dem im Übereinkommen von 1910 verankerten, weithin anerkannten Prinzip „no cure no pay" fest, wonach ohne erfolgreiche Bergung ein Bergelohnanspruch nicht besteht. Von diesem Prinzip der Erfolgsabhängigkeit der Vergütung wird jedoch eine wichtige Ausnahme gemacht, um den heutigen Anforderungen des Umweltschutzes gerecht zu werden: Der Berger kann, auch wenn ihm wegen vollständigen oder teilweisen Misslingens der Bergung ein Bergelohn nicht zusteht, zumindest eine sogenannte Sondervergütung verlangen. Voraussetzung ist jedoch, dass von dem havarierten Schiff oder seiner Ladung die Gefahr eines Umweltschadens ausging. Der Berger erhält also einen finanziellen Anreiz, sich bei der Durchführung von Bergungsmaßnahmen für die Abwehr und Eindämmung von Umweltschäden verstärkt einzusetzen. Die Höhe der Sondervergütung bemisst sich nach den dem Berger entstandenen Kosten.

Der Umweltschutzgedanke wird auch an anderen Stellen des Übereinkommens erstmalig verankert: So werden sowohl der Berger als auch der Schiffseigentümer und der Kapitän verpflichtet, während der Bergungsmaßnah-

men die gebotene Sorgfalt walten zu lassen, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Weiter sind bei der Bemessung des Bergelohns für die erfolgreich durchgeführte Bergung die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden zu berücksichtigen.

Die Bundesregierung hält es für geboten, das Übereinkommen von 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot zu kündigen und das Übereinkommen von 1989 zu ratifizieren. Das zuletzt genannte Übereinkommen sollte zeitgleich mit dem Außerkrafttreten des Übereinkommens von 1910 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten.

Das Bergungsübereinkommen von 1989 spielt bereits heute in der Praxis eine bedeutende Rolle. Wichtige Teile des Übereinkommens sind in dem vom Committee of Lloyd's herausgegebenen Standardformular für Bergungsverträge („Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement" (LOF 1995)) berücksichtigt. Mit der Ratifikation des Übereinkommens soll zu einer weiteren Durchsetzung des Übereinkommens beigetragen werden. Dies erscheint vor allem deshalb wichtig, weil das Übereinkommen insbesondere mit der Begründung umweltbezogener Sorgfaltspflichten bei Durchführung von Bergungsmaßnahmen, mit der Berücksichtigung umweltbezogener Anstrengungen des Bergers bei der Berechnung des Bergelohns sowie mit der Durchbrechung des Prinzips der erfolgsabhängigen Vergütung durch Garantierung einer Mindestvergütung bei umweltrelevanten Bergungseinsätzen einen bedeutsamen Beitrag zu wirksamem Umweltschutz leistet. Die finanzielle Absicherung der Einkünfte des Bergers hat zugleich den positiven Effekt, dass das Fortbestehen einer leistungsfähigen internationalen Bergungsflotte gewährleistet ist.

Mit der Ratifikation des Übereinkommens soll zugleich einer an die Mitgliedstaaten der Europäischen Union gerichteten Aufforderung des Rats der Europäischen Union vom 24. März 1994, geeignete Maßnahmen für eine Ratifikation des Übereinkommens zu treffen, Rechnung getragen werden.

Die Ratifikation des Übereinkommens macht eine Reihe von Änderungen, insbesondere eine Änderung des in den §§ 740 bis 753 HGB verankerten geltenden Rechts der Bergung und Hilfsleistung, erforderlich. Die Änderungen sollen durch ein besonderes Gesetz vorgenommen werden, dessen Entwurf den gesetzgebenden Körperschaften gleichzeitig mit dem Entwurf des Vertragsgesetzes zu dem Übereinkommen vorgelegt wird.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Zu Artikel 1 – Begriffsbestimmungen

Artikel 1 legt fest, wie die Begriffe Bergungsmaßnahme, Schiff, Vermögensgegenstand, Umweltschaden, Zahlung, Organisation und Generalsekretär im Sinne des Übereinkommens zu verstehen sind.

Nach Buchstabe a bedeutet „Bergungsmaßnahme" jede Handlung oder Tätigkeit, mit der in Gewässern in Gefahr befindlichen Schiffen oder sonstigen Vermögensgegenständen Hilfe geleistet wird. Die noch im Übereinkommen von 1910 und im deutschen Recht (§ 740 HGB) verwendeten Begriffe „Hilfsleistung und Bergung" kennt das Übereinkommen nicht mehr. Aufgegeben wird damit insbesondere die im deutschen Recht (§ 740 HGB) bestehende begriffliche Unterscheidung danach, ob einem Schiff vor Verlust der Verfügungsgewalt durch die Schiffsbesatzung Hilfe geleistet wird (Hilfsleistung) oder ob es nach Verlust der Verfügungsgewalt von dritten Personen in Besitz genommen wird (Bergung). Angesichts dessen, dass schon Artikel 1 des Übereinkommens von 1910 trotz der Verwendung der Begriffe „Hilfsleistung" und „Bergung" ausdrücklich eine Unterscheidung zwischen diesen Maßnahmen untersagt und auch die meisten ausländischen Rechtsordnungen nicht zwischen den Begriffen differenzieren, wurde die Beibehaltung der im Übereinkommen von 1910 verwendeten Terminologie nicht mehr für sachgerecht gehalten. Die durch die Einführung eines einheitlichen Begriffs bedingte Vereinfachung ist zu begrüßen. Denn auch nach geltendem deutschen Recht spielt die Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfsleistung kaum eine Rolle mehr: Mit der Umsetzung des Übereinkommens von 1910 in das deutsche Recht wurde der entscheidende gesetzgeberische Grund für die Differenzierung zwischen Bergung und Hilfeleistung, nämlich die unterschiedliche Bemessung der Vergütung, aufgegeben. An der Unterscheidung wurde nur wegen der Regelung des Zurückbehaltungsrechts (vgl. § 752 Abs. 3 HGB) und der Bestimmungen der inzwischen durch Artikel 35 des Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221) aufgehobenen Strandungsordnung über die Verpflichtungen des Strandvogts bei Bergung festgehalten (vgl. Verhandlungen des Reichstages, XIII. Legislaturperiode, 1. Session 1912, Anlage zu den Stenographischen Berichten Nr. 388 S. 8).

Voraussetzung für das Vorliegen einer Bergungsmaßnahme im Sinne des Übereinkommens ist, dass sich das Bergungsobjekt in Gefahr befindet. Der in der amtlichen Übersetzung verwendete Begriff „Gefahr" weicht von dem Begriff ab, den das Übereinkommen von 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot für den in der französischen Originalfassung verwendeten Begriff „danger" verwendet. Die Übersetzung berücksichtigt damit, dass schon unter der Geltung des bisherigen Rechts der Begriff „Seenot" für missverständlich gehalten wurde, weil er den Eindruck erweckte, als müsse sich das Schiff auf See befinden und eine von Land aus bestehende Gefährdung eines Schiffes etwa im Hafen reiche nicht aus. Um mögliche Widersprüche mit dem Übereinkommen zu vermeiden, soll daher, wie in der Begründung zu § 740 HGB in der Fassung des Entwurfs eines Dritten Seerechtsänderungsgesetzes ausgeführt, auch im Handelsgesetzbuch auf die Verwendung des Begriffs „Seenot" verzichtet werden und stattdessen entsprechend der Terminologie auch des Binnenschifffahrtsgesetzes (§ 93 BinSchG) der Begriff „Gefahr" verwendet werden.

Bergungsobjekt kann sowohl ein in Gefahr befindliches Schiff (vgl. hierzu die Definition in Artikel 1 Buchstabe b des Übereinkommens) als auch ein sonstiger in Gefahr befindlicher Vermögensgegenstand sein. Abweichend von Artikel 1 des Übereinkommens von 1910 und § 740 HGB ist es nicht erforderlich, dass sich der sonstige Vermögensgegenstand an Bord eines Schiffes befindet. Viel-

mehr kann, wie sich aus einem Umkehrschluss aus Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens ergibt, sogar ein Vermögensgegenstand Bergungsobjekt sein, wenn überhaupt kein Schiff beteiligt ist. Erforderlich ist allein, dass sich der Gegenstand in einem Gewässer befindet, worunter nicht nur Küsten- oder Binnengewässer, sondern auch die Hohe See fallen. Allerdings kann sich ein Staat nach Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe a und b vorbehalten, das Übereinkommen nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen in Binnengewässern ergriffen werden und entweder alle beteiligten Schiffe Binnenschiffe sind oder überhaupt kein Schiff beteiligt ist. Wie zu Artikel 30 ausgeführt, soll jedoch von dieser Vorbehaltsmöglichkeit kein Gebrauch gemacht werden.

Die Bergungsmaßnahme selbst kann dagegen, wie bisher, sowohl vom Wasser aus als auch vom Land aus oder aus der Luft ergriffen werden. Sie muss also nicht von einem Schiff aus erbracht werden.

Nach Buchstabe b ist unter einem „Schiff" jedes See- oder Binnenschiff, schwimmende Gerät oder schwimmfähige Bauwerk zu verstehen. Die Einbeziehung schwimmender Geräte in die Definition des Begriffs „Schiff" und damit in den Anwendungsbereich des Übereinkommens entspricht im Wesentlichen geltender Rechtsauffassung: So werden nach der Rechtsprechung und Literatur Schwimmbagger und -krane als Schiffe angesehen (vgl. BGH, Urteil vom 14. Dezember 1951, NJW 1952 S. 1135; BGH, Urteil vom 17. April 1978, MDR 1978 S. 908; BGH, Urteil vom 13. März 1980, BGHZ 76, 201 (203)). Anders verhält es sich mit der Einordnung von Schiffsbauwerken. Denn diese werden überwiegend nicht als Schiffe angesehen. Im Ergebnis entspricht die Einbeziehung schwimmfähiger Bauwerke in den Anwendungsbereich der bergungsrechtlichen Sondervorschriften allerdings geltendem Recht. Nach der Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 1. November 1973 (VersR 1975 S. 759) sind die bergungsrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs auf Schiffsbauwerke entsprechend anzuwenden.

Abweichend von Artikel 1 des Übereinkommens von 1910 und § 740 Satz 2 HGB ist also das Übereinkommen auch dann anzuwenden, wenn Bergungsmaßnahmen für ein in Gefahr befindliches Binnenschiff erbracht werden. Dies gilt selbst dann, wenn zugleich ein Seeschiff an der Rettungsaktion nicht beteiligt ist. Allerdings kann sich ein Vertragsstaat, wie bereits ausgeführt, nach Maßgabe des Artikels 30 Abs. 1 Buchstabe a die Nichtanwendung des Übereinkommens für den Fall vorbehalten, dass die Bergungsmaßnahme in Binnengewässern stattfindet und an ihr ausschließlich Binnenschiffe beteiligt sind.

Ob, wie nach geltendem deutschen Recht, auch ein gesunkenes Schiff als Schiff angesehen werden kann, auf das sich Bergungsmaßnahmen beziehen können, wird im Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelt. Der auf der Diplomatischen Konferenz von Deutschland unterbreitete Vorschlag, ausdrücklich im Übereinkommen klarzustellen, dass auch ein gesunkenes Schiff, soweit es nicht Gegenstand von Wrackbeseitigungsmaßnahmen ist, als Schiff im Sinne des Übereinkommens anzusehen ist, wurde nicht angenommen, weil über die Abgrenzung zur Wrackbeseitigung keine volle Einigung erzielt werden konnte. Einigkeit bestand jedoch weitgehend darüber, dass jedenfalls die Beseitigung von gesunkenen und infolge Reparaturunfähigkeit für den Reeder wertlosen Schiffen, also Gegenständen, die nach deutschem Verständnis unter den Begriff „Wrack" fallen, nicht eine Bergungsmaßnahme sein soll.

Buchstabe c erläutert den Begriff „Vermögensgegenstand". Er stellt klar, dass hierunter jede Sache fällt, die nicht auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigt ist. Den Gegenstand von Bergungsmaßnahmen können mithin auch Flugzeuge oder Flugschreiber bilden. Nicht erfasst sind dagegen Gegenstände wie schwimmende Brücken oder Pontons.

Darüber hinaus sind nach Buchstabe c auch gefährdete Ansprüche auf Frachtgeld als „Vermögensgegenstand" im Sinne des Übereinkommens anzusehen. Diese Regelung hat vor allem Bedeutung für die Bemessung des Bergelohns nach Artikel 13 des Übereinkommens: Haben Bergungsmaßnahmen dazu geführt, dass dem Eigentümer des Schiffes der Anspruch auf die Fracht erhalten bleibt, so ist wie im deutschen Recht (§ 745 Abs. 2 HGB) auch der Wert dieses Anspruchs bei der Festsetzung des Bergelohns zu berücksichtigen (Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe a). Frachtansprüche können dagegen keinen selbständigen Gegenstand der Bergungsmaßnahmen bilden, da sie sich nicht, wie Buchstabe a erfordert, in schiffbaren oder sonstigen Gewässern in Gefahr befinden können.

In Buchstabe d wird der Begriff „Umweltschaden" definiert. Die Vorschrift hat vor allem Bedeutung für die in Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 Buchstabe b enthaltenen Regelungen über die Pflichten des Bergers, Schiffseigentümers, Kapitäns und Eigentümers sonstiger in Gefahr befindlicher Vermögensgegenstände bei der Durchführung der Bergungsmaßnahmen sowie für die Regelungen über die Bemessung des Bergelohns und der Sondervergütung (Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe b, Artikel 14 Abs. 2 und 5).

Nach Buchstabe d setzt der Begriff „Umweltschaden" eine erhebliche physische Schädigung durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse voraus. Als „ähnliche Ereignisse" im Sinne dieser Definition sind dabei auch die Fälle anzusehen, in denen die physische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Gewässers verändert wird, ohne dass es sich hierbei um eine Verschmutzung oder Verseuchung handelt.

Weitere Voraussetzung für das Vorliegen eines Umweltschadens ist, dass der Schaden der menschlichen Gesundheit oder der Fauna und Flora des Meeres oder den Meeresressourcen in Küsten- oder Binnengewässern oder angrenzenden Gebieten zugefügt wird. Was unter dem Begriff „angrenzende Gebiete" zu verstehen ist, lässt das Übereinkommen offen. Unzweifelhaft dürfte hierunter die Anschlusszone im Sinne des Artikels 33 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798) zu verstehen sein. Auch Küstenstreifen dürften erfasst sein. Dass darüber hinaus auch die jenseits des Küstenmeers und der Anschlusszone gelegene ausschließliche Wirtschaftszone im Sinne des Artikels 55 des Seerechtsübereinkommens gemeint ist und damit – ähnlich wie bei Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels II des Haftungsübereinkommens von 1992 (BGBl. 1996 II S. 670) – auch Umweltschäden, die in der nach Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone eingetreten sind, in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen, erscheint dagegen zweifelhaft. Von der Anwendung des

Übereinkommens in jedem Falle ausgeschlossen dürften aber jedenfalls Schäden sein, die der Meeresumwelt auf der Hohen See zugefügt wurden.

Der Zahlungsbegriff umfasst nach der Definition in Buchstabe e jegliche Vergütung nach diesem Übereinkommen.

Die Buchstaben f und g stellen klar, dass mit „Organisation" die IMO und mit „Generalsekretär" der IMO-Generalsekretär gemeint ist.

Zu Artikel 2 – Anwendung des Übereinkommens

Artikel 2 bestimmt in Anlehnung an Artikel 15 Abs. 1 des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), dass das Übereinkommen in den Vertragsstaaten als lex fori anzuwenden ist. Unbeachtlich ist, ob an dem Rechtsstreit Angehörige eines Vertragsstaates oder Schiffe aus Vertragsstaaten beteiligt sind. Für die grundsätzliche Anwendbarkeit reicht vielmehr aus, wenn ein den Regelungsgegenstand des Übereinkommens berührender Rechtsstreit vor einem Gericht oder einem Schiedsgericht eines Vertragsstaates anhängig gemacht wird. Allerdings kann sich ein Staat gemäß Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe c das Recht vorbehalten, das Übereinkommen nicht anzuwenden, wenn alle Betroffenen Staatsangehörige dieses Staates sind. Wie zu der genannten Vorschrift ausgeführt, soll allerdings von der Vorbehaltsmöglichkeit von Deutschland kein Gebrauch gemacht werden.

Der Anwendungsbereich des Übereinkommens ist damit wesentlich weiter gefasst als der des Übereinkommens von 1910. Denn Letzteres ist nach seinem Artikel 15 nur anzuwenden, wenn das bergende oder das geborgene Schiff einem Vertragsstaat angehört und wenn Gericht und Beteiligte nicht ausschließlich demselben Vertragsstaat angehören. Außerdem eröffnet das Übereinkommen von 1910 die Möglichkeit, das Übereinkommen auf Angehörige eines Nichtvertragsstaates nicht anzuwenden, soweit die Gegenseitigkeit nicht gewährleistet ist. Die §§ 740 ff. HGB kennen jedoch keine derartige Einschränkung.

Die mit Artikel 2 vorgenommene Ausweitung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens dient dem Ziel, dem neuen internationalen Bergungsrecht zu möglichst weiter Anwendung zu verhelfen. Angesichts der Schwierigkeit, mit Hilfe des Internationalen Privatrechts das anwendbare Recht zu bestimmen, wenn die Anwendungsvoraussetzungen des Übereinkommens nicht erfüllt sind, trägt die Ausweitung des Anwendungsbereichs zugleich zu einer erheblichen Vereinfachung bei der Rechtsanwendung bei: Soweit künftig vor einem deutschen Gericht ein Verfahren anhängig gemacht wird, das sich auf Gegenstände bezieht, die von dem Übereinkommen geregelt sind, bedarf es nicht mehr der Prüfung, unter welcher Flagge das gerettete Schiff fährt oder in wessen Hoheitsgewässern die Bergungsmaßnahmen erbracht worden sind. Die mit der lex-fori-Regel verbundene Gefahr des sogenannten forum shopping, also der Gefahr, dass der Gläubiger durch Wahl des Gerichtsstands etwa in einem Nichtvertragsstaat Einfluss auf die Anwendung des ihm günstigsten Rechts nehmen kann, dürfte gegenüber dem dargestellten Vorteil der lex-fori-Regel von untergeordneter Bedeutung sein. Denn angesichts der bereits jetzt bestehenden großen Anzahl von Vertragsstaaten ist gewährleistet, dass international in großem Ausmaß dasselbe Recht gilt.

Zu Artikel 3 – Plattformen und Bohreinrichtungen

Artikel 3 nimmt Plattformen und der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtungen, wenn sie sich vor Ort im Einsatz befinden, von der Anwendung des Übereinkommens aus. Die Ausnahmeregelung wurde auf Vorschlag der Vereinigten Staaten auf der Diplomatischen Konferenz eingefügt. Sie soll dem Umstand Rechnung tragen, dass ein herkömmlicherweise nur mit der Bergung von Schiffen befasster Berger regelmäßig nicht über die für die Bergung von Plattformen und Bohreinrichtungen notwendigen Kenntnisse verfügt und daher insoweit Sondervorschriften zur Anwendung kommen müssen.

Zu Artikel 4 – Staatsschiffe

Nach Absatz 1 sind Kriegs- und andere nicht Handelszwecken dienende Staatsschiffe, die Staatenimmunität genießen, von der Anwendung des Übereinkommens grundsätzlich ausgeschlossen. Jeder Vertragsstaat kann jedoch bestimmen, dass auf die ihm gehörenden oder von ihm betriebenen Schiffe das Übereinkommen uneingeschränkt oder aber unter bestimmten Bedingungen anzuwenden ist. Macht er von dieser Möglichkeit Gebrauch, so muss er dies nach Absatz 2 dem Generalsekretär der IMO notifizieren und gegebenenfalls die Bedingungen mitteilen, unter denen das Übereinkommen auf Staatsschiffe anzuwenden ist.

Die Ausnahmebestimmung für Kriegs- und andere Staatsschiffe folgt im Grundsatz Artikel 14 des Bergungsübereinkommens von 1910, weicht jedoch von Artikel 1 des von der Bundesrepublik Deutschland nicht ratifizierten Protokolls vom 27. Mai 1967 zur Änderung des am 23. September 1910 in Brüssel unterzeichneten Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot ab, wonach Staatsschiffe den Handelsschiffen gleichgestellt werden. Soweit die Immunität der Staatsschiffe, auch im Hinblick auf Pfand- und Zurückbehaltungsrechte, gewahrt bleibt, besteht kein sachlicher Grund dafür, von einem Staatsschiff oder zugunsten eines solchen Schiffes erbrachte Bergungsmaßnahmen rechtlich anders zu behandeln als Bergungsmaßnahmen eines Kauffahrteischiffes oder zugunsten eines solchen Schiffes. Dies entspricht auch der allgemeinen Auffassung in der Literatur und der geltenden Praxis. Daher soll von der in Artikel 4 Abs. 1 genannten Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, das Übereinkommen auch für Kriegs- und sonstige der Staatenimmunität unterworfene Staatsschiffe für anwendbar zu erklären. Dies soll jedoch nicht uneingeschränkt gelten: Nicht angewendet werden sollen, wie in Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs eines Dritten Seerechtsänderungsgesetzes vorgeschlagen, die Regelungen über Pfand- und Zurückbehaltungsrechte des Gläubigers und über dessen Anspruch auf Sicherheitsleistung (§§ 751 bis 753 HGB-Entwurf). Auf die Begründung zu den genannten Vorschriften wird verwiesen.

Zu Artikel 5 – Behördlich überwachte Bergungsmaßnahmen

Absatz 1 bestimmt, wie schon Artikel 13 des Übereinkommens von 1910, dass nationale und internationale Vorschriften über öffentlich-rechtliche Maßnahmen aus

Anlass eines in Gefahr befindlichen Schiffes oder sonstigen Vermögensgegenstandes unberührt bleiben.

Ungeachtet der in Absatz 1 enthaltenen Regelung können aber, wie Absatz 2 ausdrücklich klarstellt, Berger, die behördliche oder behördlich überwachte Bergungsmaßnahmen durchführen, die nach dem Übereinkommen vorgesehenen Rechte und Rechtsbehelfe für sich in Anspruch nehmen. Eine Behörde kann dies nach Absatz 3 jedoch nur, soweit das Recht des Staates, in dem sich die Behörde befindet, dies zulässt. Stammt die Behörde aus einem Nichtvertragsstaat und lässt das Recht dieses Staates nicht zu, dass die Behörde für ihre Leistungen eine Vergütung verlangen kann, so kann sie sich auch dann nicht auf die Vorschriften dieses Übereinkommens berufen, wenn ein Verfahren vor einem Vertragsstaat des Übereinkommens anhängig ist.

Zu Artikel 6 – Bergungsverträge

Der sachliche Anwendungsbereich des Übereinkommens erstreckt sich nach Absatz 1 auf alle Bergungsmaßnahmen im Sinne von Artikel 1 Buchstabe a, also auf jede Maßnahme, die unternommen wird, um einem Schiff oder einem sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstand Hilfe zu leisten. Obwohl Artikel 6 die Überschrift „Bergungsverträge" führt, regelt das Übereinkommen nach dieser Vorschrift mithin nicht nur Bergungsverträge, sondern auch Bergungsmaßnahmen, die ohne einen zugrunde liegenden Bergungsvertrag durchgeführt werden.

Die Vorschriften des Übereinkommens sind, wie Absatz 1 weiter bestimmt, dispositiv. Die im geltenden Recht bestehende Privatautonomie bleibt also auch weiterhin gewährleistet. Eine Ausnahme hiervon macht allerdings Absatz 3 für Artikel 7, der den Grundsatz von Treu und Glauben normiert, sowie für Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 Buchstabe b, die die Pflicht zur Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden regeln. Diese in Absatz 3 enthaltene Ausnahmeregelung macht deutlich, welch hoher Stellenwert dem Umweltschutz im Übereinkommen eingeräumt wird: Durch die Beschränkung der Privatautonomie soll sichergestellt werden, dass ungeachtet dessen, welche Rechte und Pflichten die an einer Bergung beteiligten Personen nach einem Bergungsvertrag haben, die Pflicht zur Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden in jedem Falle beachtet wird.

Neu im Vergleich zum Übereinkommen von 1910 ist die in Absatz 2 enthaltene Regelung über die Vertretung des Schiffseigentümers und der Eigentümer der an Bord befindlichen Vermögensgegenstände bei Abschluss eines Bergungsvertrages. Die Regelung ist in das Übereinkommen aufgenommen worden, weil die Frage, ob und wie weit der Kapitän oder auch der Schiffseigentümer vertretungsbefugt ist und mit wem der Berger Vertragsverhandlungen aufnehmen kann, international sehr unterschiedlich beantwortet wird. Das Fehlen einer klaren und international einheitlichen Regelung war als Hemmnis für eine zügige Abwicklung von Bergungsmaßnahmen angesehen worden.

Nach Absatz 2 Satz 1 ist der Kapitän gesetzlicher Bevollmächtigter des Schiffseigentümers bei Abschluss eines Bergungsvertrages. Unbeachtlich ist, wo sich das Schiff zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses befindet. Abweichend vom geltenden deutschen Recht (§§ 526, 527 HGB) kann also der Kapitän den Reeder auch dann vertreten, wenn sich das Schiff im Heimathafen befindet.

Nach Absatz 2 Satz 2 ist der Kapitän darüber hinaus auch gesetzlicher Vertreter der Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände. Er ist also nicht nur befugt, im eigenen Namen über die Ladung zu verfügen, sondern er kann Verträge abschließen, die unmittelbar für und gegen die Eigentümer der an Bord befindlichen Gegenstände wirken.

Diese Regelung weicht deutlich vom geltenden deutschen Recht ab, das seit Inkrafttreten von Artikel 1 Nr. 17 des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns zum Abschluss schuldrechtlicher Verträge für die Ladungsbeteiligten nicht mehr kennt. Die bis dahin bestehende gesetzliche Vertretungsmacht wurde aufgehoben, weil es für nicht sachgerecht angesehen wurde, wenn die Ladungsbeteiligten infolge des Wegfalls der bis dahin in § 535 Abs. 2 und 3 HGB für die Ladungsbeteiligten vorgesehenen beschränkt-dinglichen Haftung mit dem Ladungsvermögen künftig durch Verträge des Kapitäns persönlich verpflichtet würden (vgl. Begründung zum Entwurf eines Seerechtsänderungsgesetzes, Bundestags-Drucksache VI/2225, S. 23). Gleichwohl erscheint die im Übereinkommen enthaltene Regelung nicht nur vertretbar, sondern auch durchaus sinnvoll. Denn die im Übereinkommen vorgesehene gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns bezieht sich ausschließlich auf den Abschluss von Bergungsverträgen, nicht dagegen auf den Abschluss sonstiger Verträge. Da der Inhalt eines Bergungsvertrages im Übereinkommen umschrieben wird, kann der Vertrag, soweit er vom Übereinkommen abweicht, an diesem gemessen werden. Sind Bestimmungen des Vertrages unbillig, so hat der Ladungseigentümer unter den Voraussetzungen des Artikels 7 die Möglichkeit, die Nichtigkeit dieser Bestimmungen geltend zu machen oder eine Abänderung des Vertrages zu verlangen. Eine zu weitreichende Gefährdung der Interessen der Ladungseigentümer erscheint daher nicht gegeben. Andererseits hat der Berger die Möglichkeit, gleichlautende Bergungsverträge mit allen Beteiligten abzuschließen und damit nicht unterschiedlichen Regelungen unterworfen zu sein.

Gleiches gilt für die weitere in Absatz 2 Satz 2 enthaltene Regelung über die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffseigentümers. Diese auf Vorschlag des internationalen Bergungsverbandes International Salvage Union (ISU) in das Übereinkommen aufgenommene Regelung dient dazu, etwa in Fällen, in denen die Funkverbindungen auf dem Schiff gestört sind oder das Schiff verlassen wurde, zu ermöglichen, dass auch der Schiffseigentümer selbst die notwendigen Bergungsverträge mit Wirkung auch für andere Beteiligte abschließen kann.

Eine Definition des Begriffs „Schiffseigentümer" enthält das Übereinkommen nicht. Angesichts der Entstehungsgeschichte der Vorschrift dürfte jedoch entgegen einer teilweise in der Literatur vertretenen Auffassung nur der Reeder und ein sonstiger, das Schiff zur Seefahrt verwendender Eigentümer, nicht aber der Ausrüster im Sinne von § 510 HGB als Schiffseigentümer im Sinne des Übereinkommens anzusehen sein. Denn ein auf der diplomatischen Konferenz unterbreiteter Vorschlag Frankreichs und Saudi-Arabiens, die gesetzliche Vertretungsmacht

des Kapitäns auch auf die Vertretung eines „Betreibers" („operators") zu erstrecken, wurde abgelehnt.

Zu Artikel 7 – Nichtigerklärung und Abänderung von Verträgen

Artikel 7 räumt, wie schon Artikel 7 des Übereinkommens von 1910 und § 747 HGB, dem Gericht die Befugnis ein, in den Bergungsvertrag einzugreifen. So kann das Gericht nach Buchstabe a den Bergungsvertrag für nichtig erklären oder abändern, wenn eine der Vertragsparteien dies mit der Begründung begehrt, der Vertrag sei infolge unzulässiger Beeinflussung (Arglist) oder unter dem Einfluss der Gefahr geschlossen worden und enthalte unbillige Bestimmungen. Die gleiche Befugnis steht dem Gericht nach Buchstabe b zu, wenn der Vertrag mit der Begründung angefochten wurde, die vereinbarte Zahlung stehe außer Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen.

Diese in Artikel 7 enthaltenen, nach Artikel 6 Abs. 3 nicht abdingbaren Regelungen stellen, wie zu Artikel 6 Abs. 2 ausgeführt, ein wichtiges Korrektiv vor allem dafür dar, dass der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Vertretungsbefugnis nach Artikel 6 Abs. 2 einen Bergungsvertrag mit Wirkung für die Ladungseigentümer schließen kann, ohne dass diese Einfluss auf den Inhalt des Vertrages nehmen können.

Kapitel II

Durchführung der Bergungsmaßnahmen

Zu Artikel 8 – Pflichten des Bergers sowie des Eigentümers und des Kapitäns

Artikel 8 regelt im Vergleich mit dem Übereinkommen von 1910 erstmalig, welche Pflichten der Berger, der Schiffseigentümer, der Eigentümer anderer in Gefahr befindlicher Gegenstände sowie der Kapitän untereinander haben.

Die Pflichten des Bergers werden in Absatz 1 umschrieben. Buchstabe a normiert zunächst den allgemeinen – im deutschen Recht aus allgemeinem Vertragsrecht oder, bei Geschäftsführung ohne Auftrag, aus den §§ 680, 276 BGB zu entnehmenden – Grundsatz, dass den Berger für die Durchführung der von ihm ergriffenen Bergungsmaßnahmen eine Sorgfaltspflicht trifft. Als Sorgfaltsmaßstab nennt das Übereinkommen dabei die „gebotene Sorgfalt". Was hierunter zu verstehen ist, lässt das Übereinkommen offen. Mit Blick auf die Entstehungsgeschichte der Vorschrift und der bei ihrer Ausarbeitung vom Rechtsausschuss der IMO im Jahre 1986 getroffenen Entscheidung, davon abzusehen, im Übereinkommen zu präzisieren, dass sich der Berger bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nach besten Kräften bemühen muss, einen Umweltschaden abzuwenden oder zu verringern („In so doing, the salvor shall also use his best endeavours to prevent or minimize damage to the environment."), dürfte kein schärferer Sorgfaltsmaßstab als der nach allgemeiner Vertragshaftung anzulegen sein. Anders als in § 680 BGB dürfte allerdings der Begriff auch nicht dahin auszulegen sein, dass erst bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit eine Sorgfaltspflichtverletzung anzunehmen ist.

Um zu erreichen, dass auch der Umwelt die gebotene Aufmerksamkeit geschenkt wird, wird darüber hinaus nach Buchstabe b vorgeschrieben, dass der Berger bei Erfüllung seiner in Buchstabe a normierten Sorgfaltspflicht auch die gebotene Sorgfalt walten lässt, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Bei dieser Pflicht handelt es sich nicht um eine öffentlich-rechtliche. Auch insoweit geht es nur um eine Pflicht, die der Berger gegenüber dem Schiffseigentümer oder den Eigentümern der sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstände hat. Angesichts der Bedeutung, die das Übereinkommen dem Umweltschutz beimisst, ist es nach Artikel 6 Abs. 3 des Übereinkommens nicht möglich, diese Verpflichtung vertraglich abzubedingen.

Zu den Pflichten des Bergers zählen weiter nach Buchstabe c die Pflicht, erforderlichenfalls andere Berger um Unterstützung zu bitten, sowie nach Buchstabe d die Pflicht, auf vernünftiges Ersuchen anderer an der Bergung beteiligter Personen das Tätigwerden anderer Berger zu dulden. Zugleich schränkt Buchstabe d die Regelungen in Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe c und e und Artikel 15 Abs. 1 ein, wonach sich der Anspruch eines Bergers auf Bergelohn reduzieren kann, wenn mehrere Personen an der Bergung mitwirken. Nach Buchstabe d bleibt der Anspruch auf Bergelohn ungeschmälert, wenn sich später herausstellt, dass die Hinzuziehung anderer Berger auf Ersuchen Dritter unnötig war.

Absatz 2 umschreibt die Pflichten des Schiffseigentümers, des Kapitäns und der Eigentümer der sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstände gegenüber dem Berger während der von ihm ergriffenen Bergungsmaßnahmen. So sind die genannten Personen vor allem dann, wenn kein Bergungsvertrag abgeschlossen wurde, nicht nur, wie nach geltendem Recht (§ 679 BGB, Artikel 3 des Übereinkommens von 1910), verpflichtet, die ergriffenen Bergungsmaßnahmen zu dulden. Vielmehr wird ihnen eine Mitwirkungspflicht auferlegt: Nach Buchstabe a müssen sie mit dem Berger während der Bergung in jeder Hinsicht zusammenarbeiten. Dabei müssen sie, wie Buchstabe b verlangt, die gebotene Sorgfalt walten lassen, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen; diese Pflicht kann, ebenso wie die korrespondierende Pflicht des Bergers nach Absatz 1 Buchstabe b, nicht durch Vertrag abbedungen werden (Artikel 6 Abs. 3 des Übereinkommens). Schließlich müssen der Kapitän oder die Eigentümer der in Sicherheit gebrachten Gegenstände nach Buchstabe c diese Gegenstände auf Ersuchen des Bergers zurücknehmen.

Welche Folgen sich aus einer Verletzung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Pflichten ergeben, sagt das Übereinkommen nicht. Mit dem Hinweis darauf, dass die Pflichten jeweils gegenüber den anderen an der Bergung beteiligten Personen bestehen, stellt Artikel 8 lediglich klar, dass es sich bei diesen Pflichten nicht um öffentlich-rechtliche handelt. Darüber hinaus ergibt sich aus den Artikeln 13 und 14, dass die Verletzung der dem Berger obliegenden Sorgfaltspflicht Einfluss auf die Bemessung des Bergelohnanspruchs sowie des Anspruchs auf Sondervergütung hat. Werden Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers veranlasst oder schwieriger, so kann dem Berger nach Artikel 18 sogar die Zahlung versagt werden.

Zu Artikel 9 – Rechte der Küstenstaaten

Nach Artikel 9 berührt das Übereinkommen nicht das Recht eines Küstenstaates, in Übereinstimmung mit den

allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Maßnahmen zum Schutz seiner Küste oder damit zusammenhängender Interessen vor Verschmutzung wegen eines Seeunfalls zu treffen. Durch diese auf der Diplomatischen Konferenz im Jahre 1989 entworfene, an Artikel 221 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798) angelehnte Regelung soll klargestellt werden, dass Vorschriften zum Küstenschutz einschließlich solcher, die behördliche Weisungsbefugnisse in Bezug auf Bergungsmaßnahmen vorsehen, auch weiterhin erlassen werden können, ohne dass dies im Widerspruch mit dem Übereinkommen steht.

Zu Artikel 10 – Pflicht zur Hilfeleistung

Artikel 10 entspricht Artikel 11 und 12 des Übereinkommens von 1910: Absatz 1 erlegt jedem Kapitän die Verpflichtung auf, Menschen, die sich auf See in Lebensgefahr befinden, zu helfen, soweit er dazu ohne ernsthafte Gefährdung seines Schiffes und der an Bord befindlichen Personen in der Lage ist; Absatz 2 verlangt von den Vertragsstaaten, durch geeignete Maßnahmen, etwa entsprechende Sanktionen, sicherzustellen, dass diese Pflicht erfüllt wird; Absatz 3 stellt schließlich klar, dass der Schiffseigentümer nicht für die Erfüllung der Verpflichtung des Kapitäns verantwortlich ist.

Im deutschen Recht ist die Verpflichtung, Menschenleben zu retten, nicht in den bergungsrechtlichen Vorschriften der §§ 740 ff. HGB geregelt. Die Nichtbeachtung dieser Pflicht ist vielmehr strafrechtlich sanktioniert. § 323c StGB bedroht denjenigen mit Strafe, der bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not nicht Hilfe leistet, obwohl dies erforderlich und ihm den Umständen nach zuzumuten, insbesondere ohne erhebliche eigene Gefahr und ohne Verletzung anderer wichtiger Pflichten möglich ist. Damit ist der Verpflichtung des Absatzes 2 Genüge getan. Außerdem soll nach dem Entwurf eines Dritten Seerechtsänderungsgesetzes in der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz auf die in Artikel 10 des Übereinkommens begründete Pflicht hingewiesen und damit die Beachtung dieser Regelung als allgemeine Schiffssicherheitsregelung gewährleistet werden.

Zu Artikel 11 – Zusammenarbeit

Die Vorschrift unterstreicht die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen Bergern, anderen Beteiligten und Behörden, um einen erfolgreichen Ausgang der Bergungsmaßnahmen zu fördern. Da gerade einzelstaatliche Rechtsvorschriften diese Zusammenarbeit oft erschweren, appelliert Artikel 11 an die Vertragsstaaten, bei Erlass von Vorschriften etwa über das Anlaufen von Häfen durch in Gefahr geratene Schiffe diese Notwendigkeit zu berücksichtigen. Eine Verpflichtung der Vertragsstaaten zur Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten und Behörden normiert Artikel 11 dagegen nicht.

Kapitel III

Rechte der Berger

Zu Artikel 12 – Voraussetzungen für den Anspruch auf Bergelohn

Artikel 12 stellt eine der Kernvorschriften des Übereinkommens dar. Wie das Übereinkommen von 1910 in seinem Artikel 2 Abs. 1 und 2 und das deutsche Recht in § 741 Abs. 1 HGB hält auch er in den Absätzen 1 und 2 an dem weltweit anerkannten Grundsatz „no cure no pay" fest: Ein Anspruch auf Bergelohn besteht grundsätzlich nur bei erfolgreich durchgeführten Bergungsmaßnahmen. Zwar könnte Absatz 1 in seiner englischen Fassung („useful result") und in seiner französischen Fassung („résultat utile") den Eindruck erwecken, als würde auch eine nicht erfolgreiche, aber nützliche Bergungsmaßnahme Ansprüche auf Bergelohn auslösen. Die in Übereinstimmung mit Artikel 2 des Übereinkommens von 1910 gefertigte deutsche Übersetzung bringt jedoch das Gewollte deutlicher zum Ausdruck. Käme es nicht auf den Erfolg der Bergungsmaßnahme für die Begründung eines Anspruchs auf Bergelohn an, würde Artikel 14, der in den Fällen, in denen umweltbezogene, wenngleich erfolglose Maßnahmen ergriffen wurden, dem Berger einen Anspruch auf Sondervergütung zubilligt, keinen Sinn machen. Denn Artikel 14 ist, wie der Hinweis in Absatz 2 auf abweichende Vorschriften des Übereinkommens deutlich macht, gerade eine der Ausnahmen von dem Grundsatz „no cure no pay": Ausnahmsweise können auch ohne den gewünschten Erfolg Zahlungen gefordert werden, wenn sich die Maßnahmen, weil sie der Umwelt zugute kommen, als nützlich erweisen.

Neben Artikel 14, der im geltenden Recht kein Vorbild hat und eine der wichtigsten Ausnahmen vom Grundsatz „no cure no pay" ist, gestattet noch Artikel 6 Abs. 1 ein Abweichen von diesem Grundsatz. Danach bleibt es den Parteien vorbehaltlich der Regelung des Artikels 7 unbenommen, eine erfolgsunabhängige Vergütung zu vereinbaren. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Erläuterung zu den genannten Vorschriften verwiesen.

Absatz 3 stellt, wie schon Artikel 5 des Übereinkommens von 1910 und mit ihm übereinstimmend § 743 HGB, klar, dass die Vorschriften über die Rechte des Bergers auch dann anwendbar sind, wenn das in Gefahr befindliche Schiff von einem Schwesterschiff, also von einem demselben Eigentümer gehörenden Schiff gerettet wurde.

Von Bedeutung ist diese Vorschrift vor allem für die Schiffsmannschaft des bergenden Schwesterschiffs. Denn sie ermöglicht es, dass die Schiffsbesatzung, wenn ihr, wie in § 746 HGB in der Fassung des beiliegenden Entwurfs eines Dritten Seerechtsänderungsgesetzes auf Grund der Regelung in Artikel 15 Abs. 2 des Übereinkommens vorgesehen, im Falle der erfolgreichen Bergung ein Anteil am Bergelohn zugebilligt wird, einen Teil an der für die Bergung zu entrichtenden Vergütung auch dann verlangen kann, wenn der Eigentümer des geborgenen Schiffes derselbe ist, der auch Eigentümer des bergenden Schiffes ist. Weiter hat die Regelung Bedeutung für die gemäß Artikel 20 Abs. 1 des Übereinkommens nach dem jeweils anwendbaren Recht zu beantwortende Frage, welche Schiffsgläubigerrechte an dem geretteten Schiff entstanden sind. Da auch der sein eigenes Schiff rettende Berger einen Anspruch auf Bergelohn hat, kann er nach § 754 Abs. 1 Nr. 4 HGB auch ein Schiffsgläubigerrecht an seinem eigenen Schiff erwerben.

Zu Artikel 13 – Kriterien für die Festsetzung des Bergelohns

Artikel 13 bestimmt in Ergänzung zu Artikel 12, wie der bei erfolgreicher Bergung geschuldete Bergelohn zu bemessen ist und wer diesen zu zahlen verpflichtet ist.

Nach Absatz 1 sind die folgenden zehn Kriterien bei der Bemessung des Bergelohns zu berücksichtigen: der Wert der geborgenen Gegenstände (Buchstabe a), die Sachkunde und Anstrengungen des Bergers bei der Durchführung umweltbezogener Maßnahmen (Buchstabe b) und Maßnahmen zugunsten zu bergender Gegenstände und Personen (Buchstabe e), Art und Ausmaß der Gefahr (Buchstabe d) sowie des erzielten Erfolgs (Buchstabe c), Zeitaufwand und Unkosten des Bergers (Buchstabe f), das für den Berger und seine Ausrüstung bestehende Risiko (Buchstabe g), die Geschwindigkeit, in der die Bergungsleistungen erbracht wurden (Buchstabe h), die Verfügbarkeit und der Einsatz von Bergungsgerät (Buchstabe i) sowie dessen Tauglichkeit und Wert (Buchstabe j).

Die Liste der aufgeführten Kriterien stimmt im Wesentlichen mit der des Artikels 8 des Übereinkommens von 1910 und § 745 HGB überein. Abweichend von den zuletzt genannten Vorschriften gibt Absatz 1 jedoch, wie er ausdrücklich bestimmt, keine konkrete Reihenfolge vor, in der die Kriterien zu prüfen sind. Neu gegenüber dem geltenden Recht ist auch die Aufnahme der Kriterien Sachkunde und Anstrengungen in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (Buchstabe b), Sachkunde in Bezug auf die Bergung des Schiffes, sonstiger Vermögensgegenstände und Personen (Buchstabe e) sowie Unverzüglichkeit der erbrachten Leistungen (Buchstabe h). Vor allem dem in Buchstabe b genannten Kriterium kommt besondere Bedeutung zu: Im Interesse eines wirksamen Umweltschutzes wird dem Berger ein höherer Bergelohn zugesprochen, wenn er sich bei den – erfolgreich ausgeführten – Bergungsmaßnahmen auch um den Schutz der Umwelt bemüht hat.

Die Aufnahme des zuletzt genannten Kriteriums bedeutet jedoch nicht, dass im Falle einer erfolgreichen Bergung von Gegenständen, von denen eine Gefahr für die Umwelt ausging, im Hinblick auf die Regelung in Artikel 14 des Übereinkommens der Bergelohn in einer Höhe festzusetzen ist, die an den Wert dieser Gegenstände heranreicht. Wie die auf der Diplomatischen Konferenz verabschiedete Einvernehmliche Auffassung zu den Artikeln 13 und 14 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung klarstellt, stellt das Übereinkommen die Gewichtung der in Artikel 13 genannten Kriterien in das Ermessen des Gerichts und begründet keine Verpflichtung, vor Bestimmung der nach Artikel 14 zu zahlenden Sondervergütung „einen Bergelohn nach Artikel 13 in Höhe des Höchstwertes des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände festzusetzen".

Zahlungspflichtig sind nach Absatz 2 Satz 1 alle Beteiligten, denen das geborgene Schiff und die geborgenen sonstigen Vermögensgegenstände gehören oder zustehen. Auch wenn die Regelung nicht, wie § 750 Abs. 1 HGB, die Beteiligten als „Eigentümer" bezeichnet, dürfte sie doch, wie sich aus der in der englischen Fassung verwendeten Formulierung „property interests" entnehmen lässt, nur in diesem Sinne zu verstehen sein.

Die Zahlungspflichtigen haften pro rata in Höhe des Wertes des ihnen gehörenden geborgenen Gegenstandes. Eine gesamtschuldnerische Haftung aller Zahlungspflichtigen besteht danach also, anders als nach dem geltenden § 750 Abs. 1 Satz 1 HGB, nicht. Nach Absatz 2 Satz 2 ist es allerdings den Vertragsstaaten gestattet, abweichend von Absatz 2 Satz 1 die Zahlungspflicht auf einen einzigen Schuldner zu kanalisieren und diesem dann das Recht einzuräumen, im Innenverhältnis bei den übrigen Schuldnern Regress zu nehmen. Durch diese Kanalisierung der Haftung soll dem Berger die Durchsetzung seines Anspruchs auf Bergelohn erleichtert werden. Wie in der Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 742 Abs. 3 HGB-Entwurf) des Entwurfs eines Dritten Seerechtsänderungsgesetzes ausgeführt, soll von der im Bergungsübereinkommen eröffneten Möglichkeit kein Gebrauch gemacht werden. Denn die Kanalisierung der Haftung auf den Reeder würde ins Leere gehen, wenn einer in einem Gewässer befindlichen Sache Hilfe geleistet würde, ohne dass sich zugleich auch ein Schiff in Not befände.

Von den vorstehenden Vergütungsregelungen unberührt bleibt nach Absatz 2 Satz 3 das Recht der Beteiligten, Einwendungen oder Einreden zu erheben.

Nach Absatz 3 bildet der Wert der geborgenen Gegenstände im Zeitpunkt ihrer Bergung die Obergrenze des Bergelohns. Zinsen und erstattungsfähige Verfahrenskosten finden bei der Bemessung der Obergrenze keine Berücksichtigung. Die Regelung in Absatz 3 entspricht geltendem deutschen Recht (Artikel 2 Abs. 3 des Übereinkommens von 1910, § 741 Abs. 2 und § 746 HGB).

Zu Artikel 14 – Sondervergütung

Die Vorschrift ist eine der zentralen Regelungen des neuen Bergungsrechts. Im Interesse eines wirksamen Umweltschutzes eröffnet sie die Möglichkeit, dass der Berger auch dann eine Vergütung für von ihm erbrachte Leistungen erhält, wenn die Bergung zwar nicht erfolgreich war, er aber Maßnahmen im Interesse der Umwelt ergriffen hat. Da das Übereinkommen nach seinem Artikel 12 Abs. 1 verlangt, dass Bergelohn nur bei einer erfolgreichen Bergung gezahlt wird, nennt es die erfolgsunabhängige Vergütung des Bergers „Sondervergütung".

Nach Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 4 wird die Sondervergütung nur gewährt, soweit der Berger keinen oder keinen ausreichenden Bergelohn nach Artikel 13 erlangt hat. Der Anspruch auf Sondervergütung ist also gegenüber dem Anspruch auf Bergelohn nach Artikel 13 subsidiär ausgestaltet.

Voraussetzung für den Anspruch des Bergers auf eine Sondervergütung ist nach Absatz 1, dass der Berger Bergungsleistungen für ein Schiff erbringt, welches entweder selbst oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellt. Beziehen sich die Bergungsleistungen nicht auf ein Schiff, sondern nur auf sonstige Vermögensgegenstände, besteht also kein Anspruch auf Sondervergütung. Ausreichend für einen Anspruch auf Sondervergütung ist dagegen, dass allein von Vermögensgegenständen auf dem Schiff, nicht aber vom Schiff selbst, eine Gefahr für die Umwelt ausgeht.

Die Höhe der zu zahlenden Sondervergütung bestimmt sich nach den Unkosten des Bergers. Hierunter sind nach Absatz 3 die vom Berger im Rahmen der Bergungsmaßnahme vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie angemessene Vorhaltekosten für Ausrüstung und Personal zu verstehen. Wie aus der Verweisung auf Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe h, i und j zu entnehmen ist, bestimmt sich die Frage, was unter „angemessenen Vorhaltekosten" zu verstehen ist, unter anderem danach, ob Ausrüstung und Personal unverzüglich zur Verfügung standen und für die Bergung geeignet waren.

Nach Absatz 1 entspricht die Sondervergütung grundsätzlich den oben genannten Unkosten. Dies gilt allerdings, wie sich aus Absatz 2 ergibt, nur, wenn der Berger bei Durchführung der umweltbezogenen Maßnahmen keinen Erfolg hatte. Hatte er dagegen hierbei Erfolg, so erhöht sich die Sondervergütung nach Absatz 2 noch um einen Zuschlag. Bei der Bemessung dieses Zuschlags räumt das Übereinkommen dem entscheidenden Gericht einen weiten Spielraum ein: Grundsätzlich darf der Zuschlag höchstens 30 % der Unkosten betragen. Ausnahmsweise darf er jedoch auch darüber hinausgehen. Insgesamt darf er jedoch nicht mehr als 100 % der Unkosten betragen.

Schuldner der Sondervergütung ist anders als beim Bergelohn allein der Eigentümer des Schiffes. Die Eigentümer sonstiger Vermögensgegenstände müssen also eine für umweltbezogene Maßnahmen geschuldete Sondervergütung nicht zahlen. Da letztere jedoch im Falle einer erfolgreichen Bergung nach Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe b und f des Übereinkommens für umweltbezogene Maßnahmen auf Grund ihrer Verpflichtung zur Zahlung eines Bergelohns aufzukommen haben, können sich Überschneidungen ergeben: Wird der auf den Bergelohn entfallende umweltbezogene Kostenanteil hoch angesetzt, weil zunächst die in Artikel 13 Abs. 3 des Übereinkommens festgesetzte, am Wert der geborgenen Güter ausgerichtete Höchstgrenze ausgeschöpft werden soll, so führt dies letztlich dazu, dass nicht allein der Eigentümer des Schiffes die überwiegenden Kosten für umweltbezogene Maßnahmen erstatten muss, sondern die Eigentümer aller Vermögensgegenstände. Wird hingegen die Wertgrenze des Artikels 13 Abs. 3 des Übereinkommens bei der Festlegung des Bergelohns nicht ausgeschöpft und der auf den Bergelohn entfallende umweltbezogene Kostenanteil vergleichsweise niedrig angesetzt, so trägt der Schiffseigentümer den Großteil der Kosten für umweltbezogene Maßnahmen.

Welche Gewichtung hier vorzunehmen ist, bleibt nach dem Übereinkommen offen. Jedoch bestimmt die auf der Diplomatischen Konferenz verabschiedete Einvernehmliche Auffassung zu Artikel 13 und 14 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung, dass die Gerichte bei Anwendung der Artikel 13 und 14 nicht verpflichtet sind, den Betrag nach Artikel 13 erst bis zur Grenze des Wertes der geborgenen Gegenstände auszuschöpfen, ehe sie dem Berger eine allein vom Schiffseigentümer zu zahlende Sondervergütung nach Artikel 14 des Übereinkommens zusprechen. Die Tatsache, dass der Berger im Falle einer erfolgreichen Bergung umweltbezogene Maßnahmen ergriffen hat, darf also nach dieser vor allem den Bedenken der Transportversicherer Rechnung tragenden Erklärung bei der Festlegung des Bergelohns nicht zu sehr ins Gewicht fallen.

Der Anspruch auf Sondervergütung kann nach Absatz 5 ganz oder teilweise verwirkt werden, wenn der Berger durch sein Verschulden seiner Pflicht nach Artikel 6 Abs. 3 und Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens, Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen, nicht nachgekommen ist. Die Regelung hat zum Ziel sicherzustellen, dass der Berger alles unternimmt, um Maßnahmen zugunsten der Umwelt zu ergreifen.

Rückgriffsansprüche des Schiffseigentümers bleiben nach Absatz 6 unberührt. In Betracht kommen hier insbesondere die Rückgriffsansprüche gegen den Ausrüster oder Charterer und die Rückgriffsansprüche gegen die Eigentümer der Ladung. Ob Rückgriffsansprüche bestehen, richtet sich nach dem jeweils anwendbaren Recht. Im Falle der Großen Haverei bedeutet dies, dass es dem Schiffseigentümer, wenn er etwa mit den Havereibeteiligten die York-Antwerp Rules 1994 vereinbart hat, auf Grund der darin enthaltenen Regel VI Buchstabe b verwehrt ist, die von ihm gezahlte Sondervergütung von den Ladungsbeteiligten zurückzuverlangen.

Zu Artikel 15 – Aufteilung zwischen Bergern

Haben sich mehrere Berger an der Bergung beteiligt, so ist der Bergelohn zwischen ihnen nach Absatz 1 auf der Grundlage der in Artikel 13 Abs. 1 des Übereinkommens niedergelegten Kriterien aufzuteilen. Die Regelung entspricht geltendem deutschen Recht (Artikel 6 Abs. 2 des Übereinkommens von 1910 und § 744 Abs. 2 und § 745 Abs. 3 HGB).

Dem eindeutigen Wortlaut des Absatzes 1 zufolge gilt dieser, obwohl Artikel 15 seinen Standort hinter der Regelung über die Sondervergütung hat, nur für den Bergelohn, nicht für die Sondervergütung. Da die Sondervergütung für jeden einzelnen Berger gesondert festgelegt wird, bedarf es einer dem Absatz 1 entsprechenden Regelung über die Aufteilung der Sondervergütung zwischen mehreren Bergern nicht.

Die Aufteilung des Bergelohns zwischen dem Schiffseigentümer, dem Kapitän und der übrigen Besatzung des bergenden Schiffes regelt das Übereinkommen nicht. Statt dessen verweist es auf das jeweils anwendbare nationale Recht. Dies ist nach Absatz 2 Satz 1 das Recht der Flagge des Schiffes. Es dürfte sich hierbei um eine Sachrechtsverweisung handeln.

Ist die Bergung nicht von einem Schiff aus durchgeführt worden, sondern von Land aus oder aus der Luft, kommt die Anwendung des Rechts der Flagge nicht in Betracht. Daher verweist Absatz 2 Satz 2 zur Beantwortung der Frage, wie der Bergelohn zwischen dem nicht von einem Schiff aus tätigen Berger und seinen Bediensteten aufzuteilen ist, auf das auf den Vertrag zwischen diesen Personen anzuwendende Recht.

Ob Absatz 2 ebenso wie Absatz 1 nur für den Fall der Zubilligung eines Bergelohns gilt, nicht aber für den der Zubilligung einer Sondervergütung, lässt sich der Regelung nicht eindeutig entnehmen. Angesichts dessen, dass die Sondervergütung nach Artikel 14 Abs. 2 über den bloßen Ersatz der dem Berger entstandenen Unkosten hinausgehen kann, erscheint es wenig sachgerecht, nur den Berger selbst, nicht aber seine Schiffsbesatzung davon profitieren zu lassen, dass Anstrengungen zugunsten eines wirksamen Umweltschutzes unternommen wurden. Absatz 2 muss daher dahin verstanden werden, dass er auch erlaubt, durch nationale Ausführungsvorschriften der vom Berger eingesetzten Schiffsbesatzung einen Anteil an der Sondervergütung zuzubilligen, soweit sie die dem Berger entstandenen Unkosten übersteigt.

Zu Artikel 16 – Rettung von Menschen

Auch wenn das Übereinkommen nach seinem Artikel 6 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 1 Buchstabe a an sich nicht auf den Fall der Rettung von Menschen anzuwenden ist, enthält es doch wie schon Artikel 9 des Übereinkommens von 1910 grundlegende Regelungen hierzu.

So kann der Berger, wenn er Menschenleben rettet, nach Absatz 1 wie schon bisher nach Artikel 9 Abs. 1 des

Übereinkommens von 1910 und § 751 Abs. 3 HGB keinen Bergelohn von dem Geretteten verlangen. Vom Übereinkommen unberührt bleiben jedoch innerstaatliche Regelungen, die dem Retter aus anderen Gründen einen Ersatzanspruch gewähren. Auch künftig kann daher ein Anspruch des Retters nach § 683 BGB auf Ersatz der von ihm zur Rettung eines Menschenlebens gemachten Aufwendungen gegeben sein.

Abweichend von Absatz 1 hat jedoch derjenige, der im Rahmen einer für ein Schiff oder für sonstige Vermögensgegenstände erbrachten Bergungsmaßnahme Menschenleben rettet, gemäß Absatz 2 einen Anspruch auf angemessene Beteiligung am Bergelohn oder an einer Sondervergütung für die Bergung des Schiffes oder sonstiger Vermögensgegenstände oder für die Begrenzung von Umweltschäden. Auch diese Regelung entspricht mit Ausnahme der Verweisung auf die Sondervergütung geltendem Recht (Artikel 9 Abs. 2 des Übereinkommens von 1910, § 751 Abs. 1 HGB).

Als Gläubiger kommt nicht nur derjenige in Betracht, der auch Sachwerte rettet. Der Anspruch auf angemessene Beteiligung am Bergelohn kann auch einem Besatzungsmitglied des geborgenen Schiffes oder dem Passagier eines dritten Schiffes zustehen. Dies entspricht geltendem Recht (Artikel 9 Abs. 2 des Übereinkommens von 1910, § 751 Abs. 1 HGB). Abweichend hiervon kann aber der Lebensretter nach Absatz 2 auch eine angemessene Beteiligung an der Sondervergütung verlangen, mithin also auch dann, wenn die Bergung der Sachwerte erfolglos geblieben ist.

Offen gelassen wird im Übereinkommen die Frage, wer Schuldner des Anspruchs des Lebensretters ist. Die in § 751 Abs. 1 und 2 HGB enthaltenen Regelungen, wonach der Anspruch sich grundsätzlich gegen den Berger und nur ausnahmsweise unmittelbar gegen den Eigentümer der geborgenen oder geretteten Gegenstände richtet, fehlen.

Zu Artikel 17 – Leistungen im Rahmen bestehender Verträge

Die Regelung stellt klar, dass für die zur Erfüllung eines vor der Gefahrenlage abgeschlossenen Vertrages erbrachten obligationsgemäßen Leistungen, etwa für die auf Grund eines Schleppvertrages erbrachten Schlepppleistungen, kein Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns oder einer Sondervergütung geltend gemacht werden kann. Die Regelung stimmt mit Artikel 4 des Übereinkommens von 1910 und dem hierauf beruhenden § 742 Abs. 3 HGB überein, beschränkt sich jedoch nicht nur auf den praktisch bedeutsamsten Fall des Schleppvertrages, sondern auf alle Verträge. Erfasst ist damit insbesondere auch der in § 742 Abs. 2 HGB geregelte Fall, wonach der Schiffsbesatzung des in Gefahr befindlichen Schiffes ein Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns nicht zusteht. Denn auch die Schiffsbesatzung ist durch ihren Dienstvertrag verpflichtet, Schiff, Ladung und Passagiere zu retten.

Zu Artikel 18 – Folge eines Fehlverhaltens des Bergers

Die Vorschrift regelt die teilweise oder gänzliche Verwirkung des Vergütungsanspruchs des Bergers, der durch sein Verschulden Bergungsmaßnahmen notwendig oder schwieriger gemacht oder sich eines unredlichen, fraudulösen Verhaltens schuldig gemacht hat. Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen geltendem Bergungsrecht (Artikel 8 Abs. 3 des Übereinkommens von 1910 und § 748 HGB), erweitert jedoch die Möglichkeit der Versagung und Herabsetzung der Vergütung des Bergers um den Fall der Erschwerung der Bergungsmaßnahmen. Sie ergänzt zugleich Artikel 8 Abs. 1 des Übereinkommens, der dem Berger die Pflicht zum sorgfältigen Handeln auferlegt, und Artikel 14 Abs. 5 des Übereinkommens, der die vollständige oder teilweise Versagung der Sondervergütung bei Nachlässigkeit des Bergers in Bezug auf die Begrenzung von Umweltschäden gestattet.

Zu Artikel 19 – Verbot von Bergungsmaßnahmen

Entsprechend Artikel 3 des Übereinkommens von 1910 und § 742 Abs. 1 HGB versagt Artikel 19 des Übereinkommens dem Berger einen Anspruch auf Bergelohn oder Sondervergütung, wenn er gegen das ausdrückliche und vernünftige Verbot des Kapitäns des in Gefahr befindlichen Schiffes gehandelt hat. Neu ist in Artikel 19, dass auch das Verbot des Eigentümers des Schiffes oder eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes zu einer Versagung des Vergütungsanspruchs führen kann. Das Verbot des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes hat jedoch nur dann Bedeutung, wenn sich dieser Gegenstand außerhalb des Schiffes befindet oder befunden hat. In Bezug auf Vermögensgegenstände an Bord eines Schiffes kann also lediglich der Kapitän oder der Eigentümer des Schiffes die Vornahme von Bergungsmaßnahmen untersagen. Dadurch ist sichergestellt, dass der Berger, der Maßnahmen zugunsten eines Schiffes ergreift, nicht mit in sich widersprechenden Weisungen konfrontiert ist.

Kapitel IV
Ansprüche

Zu Artikel 20 – Schiffsgläubigerrecht

Nach Absatz 1 lässt das Übereinkommen die auf nationalem oder internationalem Recht beruhenden Vorschriften über Schiffsgläubigerrechte unberührt. Unberührt bleiben damit insbesondere die Vorschriften der § 752 Abs. 1, § 754 Abs. 1 Nr. 4 HGB, Artikel 2 Nr. 3 des Internationalen Übereinkommens vom 10. April 1926 über Vorzugsrechte und Schiffshypotheken, Artikel 4 Abs. 1 Unterabs. 5 des Internationalen Übereinkommens vom 27. Mai 1967 zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken sowie Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe c des Internationalen Übereinkommens vom 6. Mai 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken, die für Ansprüche auf Bergelohn ein Schiffsgläubigerrecht vorsehen.

Von der in Absatz 1 enthaltenen Regelung sieht jedoch Absatz 2 eine wichtige Ausnahme vor. Nach dieser Vorschrift ist die Geltendmachung eines Schiffsgläubigerrechts für Forderungen eines Bergers ausgeschlossen, wenn für diese Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten ausreichend Sicherheit angeboten oder geleistet wurde. Da die Eigentümer des geborgenen Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände nach Artikel 21 verpflichtet sind, Sicherheit zu leisten, wird demzufolge den dem nationalen und internationalen Recht vorbehaltenen Vorschriften über Schiffsgläubigerrechte im Regelfalle nur eine eingeschränkte praktische Bedeutung zukommen.

Zu Artikel 21 – Pflicht zur Sicherheitsleistung

Artikel 21 hat zum Ziel, die Sicherung und Durchsetzung der Forderungen eines Bergers zu erleichtern. Absatz 1 verpflichtet daher den Schuldner des Bergelohns oder der Sondervergütung, auf Verlangen des Bergers eine ausreichende Sicherheit für dessen Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten zu leisten. Eine vergleichbare Regelung findet sich in § 257 BGB, auch wenn diese Regelung nur den Fall der Befreiung von eingegangenen Verbindlichkeiten erfasst und im Übrigen die Pflicht zur Sicherheitsleistung an die mangelnde Fälligkeit der Verbindlichkeit knüpft.

Ohne jedes Vorbild im geltenden Recht ist die Regelung in Absatz 2, wonach der Eigentümer des geborgenen Schiffes verpflichtet ist, nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Ladungseigentümer für die gegen sie gerichteten Ansprüche angemessene Sicherheit leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

Solange keine ausreichende Sicherheit nach den Absätzen 1 und 2 geleistet worden ist, dürfen nach Absatz 3 das geborgene Schiff und die geborgenen sonstigen Vermögensgegenstände nicht ohne die Zustimmung des Bergers von dem Ort entfernt werden, an dem sie sich seit Beendigung der Bergungsmaßnahme befunden haben. Die Regelung ist für den Berger vor allem dann von Bedeutung, wenn seine Forderung nicht durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert ist oder in absehbarer Zeit nicht durchsetzbar ist.

Absatz 3 entspricht weitgehend § 752 Abs. 3 HGB. Abweichend hiervon gewährt das Übereinkommen dem Berger jedoch nicht bloß ein Leistungsverweigerungsrecht in Form eines Zurückbehaltungsrechts, sondern es normiert zugleich eine Unterlassungspflicht all derjenigen, die die Herausgabe der geborgenen Gegenstände begehren. Im Übrigen werden von dem Übereinkommen auch die Vermögensgegenstände erfasst, die vor Verlust der Verfügungsgewalt durch die Schiffsbesatzung gerettet wurden.

Zu Artikel 22 – Vorläufige Zahlung

Um zu gewährleisten, dass der Berger nicht allzu lange auf die Tilgung seiner oft beträchtlichen Forderungen warten muss, eröffnet ihm Absatz 1 die Möglichkeit, bei Gericht im Wege des vorläufigen Rechtsschutzes einen Antrag auf Zubilligung einer Abschlagszahlung zu stellen. Ob das Gericht dem Antrag stattgibt und in welcher Höhe es eine Abschlagszahlung festsetzt, richtet sich danach, was das Gericht nach den Umständen des Falles als billig und gerecht erachtet. Genauere Kriterien gibt das Übereinkommen dem Gericht nicht vor.

Hat der Schuldner des Bergelohns oder der Sondervergütung zu zahlen, so ist er nicht mehr verpflichtet, in Höhe dieses Betrages zusätzlich eine Sicherheitsleistung nach Artikel 21 zu erbringen. Dies stellt Absatz 2 noch einmal ausdrücklich klar.

Zu Artikel 23 – Verjährung

Die Verjährungsregelung des Artikels 23 entspricht weitgehend geltendem Recht (Artikel 10 Abs. 1 des Übereinkommens von 1910, § 902 Nr. 3, § 903 Abs. 3 HGB): Nach Absatz 1 Satz 1 unterliegen die Zahlungsansprüche des Bergers einer zweijährigen Verjährungsfrist. Die Frist beginnt nach Absatz 1 Satz 2 mit dem Tag, an dem die Bergungsmaßnahmen abgeschlossen worden sind.

Abweichend vom geltenden allgemeinen Zivilrecht (§ 225 BGB), jedoch in Anlehnung an nationales und internationales Seefrachtrecht (§ 612 Abs. 1 Satz 2 HGB; Artikel 3 § 6 Abs. 4 Satz 2 des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049) in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 23. Februar 1968 (sog. Visby-Regeln)), kann die Frist nach Absatz 2 durch Erklärung des Schuldners gegenüber dem Gläubiger verlängert werden. Der Einhaltung einer bestimmten Form bedarf es nicht.

Die Verjährung wird entsprechend geltendem deutschen Recht (§§ 209, 220 BGB) nach Absatz 1 Satz 1 unterbrochen, wenn innerhalb der Verjährungsfrist ein gerichtliches oder schiedsgerichtliches Verfahren anhängig gemacht worden ist. Anders als in Artikel 10 Abs. 2 des Übereinkommens von 1910 wird also für die Frage, wann die Verjährung gehemmt oder unterbrochen wird, nicht bloß auf das jeweils anwendbare Recht verwiesen. Auf das anwendbare nationale Recht verwiesen wird dagegen zur Beantwortung der Frage, ob auch für Rückgriffsansprüche dieselben Verjährungsfristen gelten.

Nach Absatz 3 können für Rückgriffsansprüche längere Verjährungsfristen gelten, wenn das Recht des Forumstaates dies vorsieht. Die Regelung hat ihr Vorbild in Artikel 3 § 6bis Satz 1 der Visby-Regeln. Abweichend hiervon überlässt das Übereinkommen allerdings den Vertragsstaaten die Entscheidung darüber, ob Rückgriffsansprüche anderen Regelungen unterworfen werden sollen. Von dieser Möglichkeit soll durch Artikel 1 Nr. 6 des gleichzeitig eingebrachten Entwurfs eines Dritten Seerechtsänderungsgesetzes Gebrauch gemacht und ein neuer § 903 Abs. 3 Satz 2 HGB eingeführt werden.

Zu Artikel 24 – Zinsen

Ob und in welcher Höhe dem Berger Zinsen zustehen, wird im Übereinkommen nicht geregelt. Artikel 24 bestimmt jedoch, welches Recht über Grund und Höhe eines Zinsanspruchs entscheidet. Maßgeblich ist die lex fori.

Zu Artikel 25 – Staatseigene Ladung

Die Regelung berücksichtigt, dass nach Artikel 4 Abs. 1 des Übereinkommens nur Staatsschiffe aus dem Anwendungsbereich des Übereinkommens herausgenommen werden, die staatseigene nichtgewerbliche Ladung aber in den Anwendungsbereich fällt. Um zu verhindern, dass eine solche Ladung im Falle ihrer Bergung wegen eines Anspruchs auf Zahlung von Bergelohn oder Sondervergütung generell wie sonstige Ladung behandelt wird und somit auch beschlagnahmt oder vom Berger zurückbehalten wird, bestimmt Artikel 25 des Übereinkommens, dass die Beschlagnahme, Sicherungsbeschlagnahme, Zurückbehaltung oder die Heranziehung einer solchen Ladung für ein dingliches Verfahren nicht ohne Zustimmung des Eigentümerstaats erfolgen darf. Voraussetzung ist allerdings, dass die Ladung im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt. Angesichts dieser Bezugnahme auf allgemein anerkannte Grundsätze des Völkerrechts ist die Regelung nur im Sinne einer Klarstellung zu verstehen.

Zu Artikel 26 – Ladung für humanitäre Zwecke

Der auf einem Vorschlag der Vereinigten Staaten beruhenden Regelung liegen ähnliche Erwägungen zugrunde wie Artikel 25 des Übereinkommens. Sie soll gewährleisten, dass nicht nur staatseigene Ladung, sondern auch Hilfsgüter, die ein Staat für humanitäre Zwecke bereitstellt, vor Beschlagnahme geschützt werden. Mangels bestehender völkerrechtlicher Grundsätze über die Behandlung von Hilfsgütern verweist sie allerdings nicht wie Artikel 25 auf das allgemeine Völkerrecht. Vielmehr bestimmt sie, insoweit in Abweichung von Artikel 20 und 21 des Übereinkommens, dass Ladung, die ein Staat für humanitäre Zwecke spendet, grundsätzlich nicht zu Zwecken der Beschlagnahme, Sicherungsbeschlagnahme oder Zurückbehaltung verwendet werden darf, wenn der Staat sich zur Zahlung des auf die Ladung entfallenden Teils der Bergungskosten bereit erklärt hat. Eine Sicherheit muss nicht geleistet werden.

Zu Artikel 27 – Veröffentlichung von Schiedssprüchen

Die nach dieser Vorschrift empfohlene Veröffentlichung von Schiedssprüchen soll der einheitlichen Rechtsanwendung im internationalen Bereich dienen. Die Regelung gilt nicht für Entscheidungen ordentlicher Gerichte. Insoweit wurde kein Regelungsbedürfnis gesehen.

Kapitel V

Schlussbestimmungen

Zu Artikel 28 – Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

Die Vorschrift regelt die Voraussetzungen für die Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme und Genehmigung des Übereinkommens sowie für den Beitritt hierzu.

Die Zeichnungsfrist ist nach Absatz 1 am 30. Juni 1990 abgelaufen. Innerhalb dieser Frist unterzeichneten die folgenden 17 Staaten das Übereinkommen: Dänemark, Deutschland, Finnland, Irland, Italien, Kanada, Mexiko, die Niederlande, Nigeria, Norwegen, Polen, Schweden, die Schweiz, Spanien, die UdSSR, das Vereinigte Königreich und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Zu den Staaten, die das Übereinkommen gemäß den Absätzen 2 und 3 ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind, zählen derzeit 32 Staaten, nämlich Ägypten, Australien, China, Dänemark, Georgien, Griechenland, Guyana, Hongkong (China), Indien, Iran, Irland, Italien, Jordanien, Kanada, Kenia, Kroatien, Lettland, Litauen, die Marshallinseln, Mexiko, die Niederlande, Nigeria, Norwegen, Oman, die Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Tunesien, Vanuatu, die Vereinigten Arabischen Emirate, die Vereinigten Staaten von Amerika sowie das Vereinigte Königreich.

Zu Artikel 29 – Inkrafttreten

Die in Absatz 1 festgelegten Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens waren mit Hinterlegung der Ratifikationsurkunde durch Italien am 14. Juli 1995 erfüllt. Das Übereinkommen trat demgemäß am 14. Juli 1996 für 15 Staaten völkerrechtlich in Kraft.

Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach dem 14. Juli 1995 ratifiziert oder ihm beitritt, tritt das Übereinkommen nach Absatz 2 ein Jahr nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft. Nach dieser Vorschrift ist das Übereinkommen bisher für weitere 16 Staaten in Kraft getreten.

Zu Artikel 30 – Vorbehalte

Die Vorschrift gestattet es, bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung des Übereinkommens oder bei dem Beitritt hierzu bestimmte Vorbehalte zu erklären und so den Anwendungsbereich des Übereinkommens zu beschränken.

Nach Absatz 1 Buchstabe a und b können Bergungsmaßnahmen in Binnengewässern von dem Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgenommen werden. Voraussetzung ist, dass entweder alle beteiligten Schiffe Binnenschiffe sind (Buchstabe a) oder weder ein Binnen- noch ein Seeschiff an den Bergungsmaßnahmen beteiligt ist (Buchstabe b). Die Regelung berücksichtigt, dass das Übereinkommen nach seinem Artikel 2 in Verbindung mit Artikel 1 Buchstabe a und b abweichend von dem Übereinkommen von 1910 grundsätzlich auch anzuwenden ist, wenn Bergungsmaßnahmen für ein in einem Binnengewässer in Gefahr befindliches Binnenschiff erbracht werden. Da dieser weite Bereich für viele Staaten, darunter Frankreich und das Vereinigte Königreich, zu weitreichend erschien, wurde die Möglichkeit eröffnet, in den Fällen, in denen Seeschiffe nicht betroffen sind, die Anwendung des Übereinkommens auszuschließen. Von der Vorbehaltsmöglichkeit nach den Buchstaben a und b haben Australien, China, Iran, Irland, Litauen, Mexiko, Saudi-Arabien, Spanien, Tunesien und das Vereinigte Königreich Gebrauch gemacht, von der Vorbehaltsmöglichkeit nur nach Buchstabe b Kroatien.

Es erscheint nicht sachgerecht, nach dem Vorbild der genannten Staaten ebenfalls einen Vorbehalt zu erklären. Denn die Nichtanwendung des Übereinkommens in den in Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe a und b genannten Fällen führt zu einer erheblichen Verkomplizierung der Fälle: Werden von einem Binnenschiff aus Bergungsmaßnahmen für ein Seeschiff oder ein in Küstengewässern befindliches Binnenschiff erbracht, ist trotz einer Erklärung des Vorbehalts das Übereinkommen anzuwenden. Werden dagegen Bergungsmaßnahmen von einem Binnenschiff aus für ein in Binnengewässern befindliches Binnenschiff erbracht, ist das jeweils anwendbare nationale Recht anzuwenden. Zwar sind auch derzeit die dem Übereinkommen von 1910 entsprechenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs nicht anzuwenden, wenn einem Binnenschiff auf Binnengewässern von einem Binnenschiff oder von Land aus und nicht von einem Seeschiff aus Hilfe geleistet wird. Abgesehen von der internationalrechtlichen Vorgabe ist ein sachlicher Grund für diese Differenzierung jedoch nicht erkennbar. Vor allem aber erscheint sie künftig deshalb nicht sachgerecht, weil sie den Anschein erweckt, als würde dem Umweltschutzgedanken im Binnenschifffahrtsrecht ein geringeres Gewicht beigemessen als im Seerecht.

Eine weitere in Absatz 1 Buchstabe c geregelte Vorbehaltsmöglichkeit betrifft den Fall, dass alle beteiligten Personen Staatsangehörige ein und desselben Staates sind. Da hier Interessen anderer Staaten nicht berührt sind, besteht keine zwingende Notwendigkeit, das Übereinkommen für anwendbar zu erklären. Vorläufer dieser Regelung ist Artikel 15 Abs. 2 Nr. 2 des Übereinkommens von 1910, der jedoch, anders als Artikel 30 Abs. 1 des

vorliegenden Übereinkommens, von vornherein die Fälle aus dem Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgenommen hat, in denen alle Beteiligten und das mit dem Verfahren befasste Gericht demselben Staat angehören. Von der Vorbehaltsmöglichkeit haben Iran, Mexiko, Saudi-Arabien und Tunesien Gebrauch gemacht. Aus Sicht der Bundesregierung sollte Deutschland von der Vorbehaltsmöglichkeit keinen Gebrauch machen. Es besteht keine Notwendigkeit, Sonderregeln für die Fälle aufzustellen, in denen kein Auslandsbezug besteht.

Die Vorbehaltsregelung in Buchstabe d geht auf einen Vorschlag Frankreichs zurück, durch eine Einschränkung des Begriffs „Vermögensgegenstand" die Bergung am Meeresgrund befindlicher Kulturgüter, etwa versunkene antike Schiffe oder antike Vasen oder Münzen, vom Anwendungsbereich des Übereinkommens auszunehmen. Obwohl in der Diplomatischen Konferenz mehrheitlich die Auffassung vertreten wurde, dass diese Güter auch ohne eine ausdrückliche Regelung nicht in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen, da es sich hierbei nicht um Gegenstände handelt, die sich – wie Artikel 1 Buchstabe a fordert – noch „in Gefahr" befinden, beschloss die Konferenz, eine solche Vorbehaltsregelung aufzunehmen. Von der Vorbehaltsmöglichkeit haben Australien, China, Iran, Kanada, Kroatien, Mexiko, die Niederlande, Norwegen, die Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweden, Spanien, Tunesien und das Vereinigte Königreich Gebrauch gemacht. Im Interesse der Klarstellung ist beabsichtigt, auch von deutscher Seite den Vorbehalt zu erklären.

Vorbehalte, die bereits bei der Zeichnung des Übereinkommens abgegeben wurden, bedürfen nach Absatz 2 der Bestätigung, wenn das Übereinkommen ratifiziert, angenommen oder genehmigt wird. Nach Absatz 3 können sie jederzeit für die Zukunft zurückgenommen werden.

Zu Artikel 31 – Kündigung

Die Vorschrift enthält die für internationale Übereinkommen üblichen Bestimmungen über die Kündigung des Übereinkommens. Nach Absatz 1 kann das Übereinkommen von einem Vertragsstaat frühestens ein Jahr, nachdem das Übereinkommen für diesen Staat völkerrechtlich in Kraft getreten ist, gekündigt werden. Die Kündigung wird gemäß Absatz 3 grundsätzlich ein Jahr nach Eingang der Kündigungsurkunde beim Generalsekretär der IMO wirksam. Sieht die Kündigungsurkunde einen späteren Zeitpunkt vor, so ist dieser für das Außerkrafttreten des Übereinkommens für den kündigenden Staat maßgeblich.

Zu Artikel 32 – Revision und Änderung

Die Vorschrift behandelt den Fall der Revision des Übereinkommens.

Nach Absatz 1 hat die IMO grundsätzlich die freie Entscheidungsmöglichkeit darüber, ob sie eine Revisionskonferenz einberufen möchte. Diese Entscheidungsfreiheit wird jedoch eingeschränkt, wenn ein Viertel der Vertragsstaaten, mindestens aber acht Vertragsstaaten die Einberufung einer Revisionskonferenz verlangen. In diesem Fall verpflichtet Absatz 2 den Generalsekretär der IMO, eine Revisionskonferenz einzuberufen.

Ist das Übereinkommen revidiert worden, so gilt nach Absatz 3 die Ratifikation des Übereinkommens nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Revision als Ratifikation des Übereinkommens in seiner geänderten Fassung.

Zu Artikel 33 – Verwahrer

Die Vorschrift bestimmt die Aufgaben des Depositars. Nach Absatz 1 ist Depositar der Generalsekretär der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO). Zusätzlich erfolgt jedoch, wie Absatz 3 ausdrücklich klarstellt, die Registrierung und Veröffentlichung des Übereinkommens gemäß Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vom 26. Juni 1945 (BGBl. 1973 II S. 430, 431) beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Die Pflichten des Depositars sind in Absatz 2 umschrieben. Es handelt sich hierbei um Mitteilungspflichten gegenüber den Vertragsstaaten und Vertragsparteien des Übereinkommens betreffend den Status des Übereinkommens.

Zu Artikel 34 – Sprachen

Das Übereinkommen ist in den sechs Amtssprachen der Vereinten Nationen Arabisch, Englisch, Chinesisch, Französisch, Russisch und Spanisch abgefasst. Jede der Fassungen ist gleichermaßen verbindlich.

Bundesrat Drucksache **574/00** (Beschluss)

10.11.00

Stellungnahme
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung

Der Bundesrat hat in seiner 756. Sitzung am 10. November 2000 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820340, Telefax: 0228/38203 44
ISSN 0720-2946