

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks

A. Problem und Ziel

Das Internationale Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungsübereinkommen) ist ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Sicherheit des internationalen Seeverkehrs und zum Schutz der Meeresumwelt. Anlass für die Initiative zur Entwicklung des Wrackbeseitigungsübereinkommens war die nach dem Seevölkerrecht nur eingeschränkte Möglichkeit der Küstenstaaten, gegen Wracks und Schifffahrtshindernisse vorzugehen und den eingetragenen Eigentümer eines Schiffes zur Beseitigung und Kostentragung zu verpflichten. So führten die Havarien der Plattform „West Gamma“ im Jahre 1990 und des Fahrgastschiffes „Jan Heweliusz“ im Jahre 1993 auf dem Gebiet des deutschen Festlandsockels zu einer Kostenbelastung der Bundesrepublik Deutschland. Auf Initiative Deutschlands, der Niederlande und Großbritanniens wurde diese Thematik bereits 1993 in den Rechtsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) eingebracht und dort im Oktober 1996 erstmals eingehend diskutiert. Das Wrackbeseitigungsübereinkommen statuiert als wichtige Weiterentwicklung des Seevölkerrechts erstmalig eine Pflicht zur Beseitigung eines die Meeresumwelt oder die Schifffahrt gefährdenden Wracks in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) durch den eingetragenen Eigentümer eines Schiffes, normiert ein Tätigwerden des betroffenen Küstenstaates anstelle des eingetragenen Eigentümers und regelt Kostenforderungen gegen den eingetragenen Eigentümer für die Kosten der Lokalisierung und Markierung sowie Beseitigung eines Wracks, von dem festgestellt wurde, dass es eine Gefahr darstellt. Zur Sicherung dieser Verpflichtungen sieht das Wrack-

beseitigungsübereinkommen eine Versicherungspflicht des eingetragenen Eigentümers und einen Direktanspruch des Küstenstaates gegen die Versicherung vor. Kosten in erheblicher Höhe für künftige Beseitigungsmaßnahmen von Wracks in der AWZ gehen nicht länger zu Lasten des Bundeshaushaltes.

B. Lösung

Durch das vorliegende Vertragsgesetz soll der Beitritt zu dem Übereinkommen ermöglicht werden. Für die Ratifikation des Wrackbeseitigungsübereinkommens, das die Bundesrepublik Deutschland am 17. November 2008 unterzeichnet hat, bedarf es nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung in Form eines Bundesgesetzes, weil sich das Übereinkommen als völkerrechtlicher Vertrag auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Keine.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand. Der Erfüllungsaufwand, der für die Wirtschaft unmittelbar durch dieses Gesetz ausgelöst wird, ist nicht pauschal bezifferbar. Das Gesetz verursacht einen Erfüllungsaufwand für die Bundesverwaltung, aus der möglicherweise ein Personalmehrbedarf resultieren kann.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine unmittelbaren zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 14. Februar 2013

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

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen
von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Bundesrat hat in seiner 906. Sitzung am 1. Februar 2013 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf

**Gesetz
zu dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007
über die Beseitigung von Wracks**

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in London am 17. November 2008 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks vom 18. Mai 2007 wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 18 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

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

Zu Artikel 2

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 18 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Alternativen

Im Ergebnis werden keine Alternativen zum Gesetz gesehen. In Betracht käme eine Erstreckung der Anwendung des Wrackbeseitigungsübereinkommens auf das deutsche Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres nach Artikel 3 Absatz 2 des Übereinkommens. Diese Möglichkeit des sogenannten „opt-in“, die auch zu jedem Zeitpunkt nach der Ratifikation vorgenommen werden kann, wurde erwogen. Ein intensiver Abwägungsprozess hat jedoch dazu geführt, dass derzeit von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht werden soll. Die Gründe werden im Rahmen der Denkschrift in den Ausführungen zu Artikel 3 des Übereinkommens erläutert.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die öffentlichen Haushalte werden durch dieses Gesetz nicht unmittelbar mit zusätzlichen Kosten belastet.

Für Länder und Kommunen entstehen keine Mehrausgaben.

Erfüllungsaufwand

Bei der Darstellung des Erfüllungsaufwandes werden folgende Ausgangszahlen zugrunde gelegt:

Obwohl der Wrackbegriff des Übereinkommens (Artikel 1 Absatz 4 des Übereinkommens) sehr weit gefasst ist, handelt es sich insgesamt um sehr seltene Ereignisse. Für die gesamte deutsche AWZ vor der deutschen Küste wird geschätzt, dass es – ohne hierbei die Flagge zu berücksichtigen – zu höchstens zwei Vorfällen im Jahr kommt, bei denen Schiffe selbst zu Wracks werden oder Schiffsteile oder Fracht als Wrack im Sinne des Übereinkommens einzustufen sind. Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, wird geschätzt, dass es in ausländischen Gewässern zu etwa ein bis zwei Unfällen pro Jahr mit Wrackrelevanz kommt, wobei allerdings eine Dunkelziffer hinsichtlich verlorener Schiffsteile oder Ladung – mit Ausnahme von Containern – besteht.

Über den Verlust von Containern, der ebenfalls als Wrackereignis im Sinne des Übereinkommens einzustufen ist, sind die veröffentlichten Zahlen äußerst widersprüchlich. Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, wurde eine Verlustzahl von höchstens 40 Containern pro Jahr weltweit als realistisch eingestuft. Hierzu gehören allerdings auch Container, die auf der Hohen See oder vor der deutschen Küste verloren gehen. Zudem ist davon auszugehen, dass bei Vorfällen, die zu Container-Verlust führen, insbesondere bei schweren Stürmen, üblicherweise bei einem Ereignis eine größere Anzahl von Containern verloren geht.

Bei den ohnehin schon sehr niedrigen Ereigniszahlen ist zu berücksichtigen, dass für die Regelungen aus dem Übereinkommen nur Wrackvorfälle im Übereinkommensgebiet relevant sind, also Ereignisse auf der Hohen See gerade nicht erfasst sind. Zudem wird die Haftung des eingetragenen Eigentümers eines Schiffes nach dem Übereinkommen nur bei einem solchen Wrack ausgelöst, von dem der betroffene Küstenstaat nach den Mechanismen des Übereinkommens festgestellt hat, dass von ihm eine Gefahr ausgeht. Dies führt zu einer weiteren Reduzierung der Fallzahlen.

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft wird zunächst durch die sich unmittelbar aus dem Übereinkommen (Artikel 9 Absatz 2) in Verbindung mit dem Vertragsgesetz ergebende Verpflichtung des eingetragenen Eigentümers eines Schiffes zur Beseitigung eines gefährlichen Wracks ausgelöst. Dieser Erfüllungsaufwand lässt sich aber nicht beziffern, da es sich einerseits um äußerst seltene Einzelfälle handelt und andererseits die Wrackbeseitigung durch den eingetragenen Eigentümer des Schiffes je nach Ausmaß des Seeunfalls und unter sehr unterschiedlich schwierigen Gesamtumständen mit verschieden hohem Aufwand durchgeführt werden muss.

Die Wrackbeseitigungskosten, für die der eingetragene Eigentümer haftet, wenn er nicht selbst die Beseitigung eines gefährlichen Wracks veranlasst hat, sondern diese durch den betroffenen Küstenstaat durchgeführt wurde, umfassen nach dem Übereinkommen (Artikel 10) die Kosten der Beseitigung selbst, die der Lokalisierung und die der Markierung des Wracks. Naturgemäß lassen sich diese Kosten nicht pauschal beziffern, da es sich einerseits um die Bewältigung großer Havarien, andererseits um die Beseitigung einzelner verlorener Ladungsgegenstände handeln kann, was jeweils wiederum komplexe oder vergleichsweise einfache Maßnahmen erfordert. Ohnehin handelt es sich, wie anfangs dargestellt, um äußerst seltene Einzelfälle. Die mittleren Kosten einer Lokalisierung durch deutsche Behördenschiffe kann sehr grob auf etwa 20 000 Euro geschätzt werden. Die Kosten einer unter Umständen erforderlichen Markierung richten sich in Deutschland nach pauschalen Vergütungstarifen. So würde eine in der AWZ nötige Bezeichnung durch eine große Leuchttonne 5 317 Euro für den ersten Monat betragen. Die Beseitigungskosten selbst sind, da völlig von den Umständen des Einzelfalls abhängig, nicht bezifferbar.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft – hier: des eingetragenen Eigentümers eines Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 300 – entsteht zudem durch die Verpflichtung, hinsichtlich der Wrackbeseitigungskosten eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten und hierfür eine Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung zu beantragen und an Bord mitzuführen. Der ausgelöste Erfüllungsaufwand wird im Zusammenhang mit den Rechtsvorschriften, die zur Umsetzung des Wrackbeseitigungsübereinkommens erlassen werden, berücksichtigt.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes der Verwaltung werden zusätzliche Personal- und Sachkosten durch die Verpflichtung der Bundesverwaltung, Versicherungsbescheinigungen auszustellen, auf der Grundlage der Rechtsvorschriften, die im Rahmen der Umsetzung dieses Übereinkommens erlassen werden, berücksichtigt.

Zusätzliche Investitionskosten zur Sicherstellung der Beseitigung von Wracks in der deutschen AWZ ergeben sich nicht. Die notwendige Infrastruktur zur Beseitigung von als gefährlich einzustufenden Wracks ist hinreichend vorhanden.

Erfüllungsaufwand entsteht der Verwaltung in den Fällen, in denen der eingetragene Eigentümer eines Schiffes seiner Wrackbeseitigungspflicht nicht nachkommt, durch die Geltendmachung und gerichtliche Durchsetzung von Kostenforderungen gegen den eingetragenen Eigentümer beziehungsweise des Direktanspruchs gegenüber der Pflichtversicherung. Der ausgelöste Erfüllungsaufwand wird im Zusammenhang mit den Rechtsvorschriften, die zur Umsetzung des Wrackbeseitigungsübereinkommens erlassen werden, berücksichtigt.

Weitere Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine unmittelbaren zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Weitere Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Das Vertragsgesetz trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Thematisch betroffen sind die Managementregeln 1 „Grundregel“ und 3, 7 und 10 sowie der Nachhaltigkeitsindikator 11 „Mobilität“.

Das Wrackbeseitigungsübereinkommen dient vor dem Hintergrund des stetigen Anwachsens des internationalen Schiffsverkehrs weltweit dem verbesserten Schutz der Meeresumwelt und insbesondere dem Schutz der Küstenstaaten vor Gefahren, die von Wracks in der AWZ für die Schifffahrt oder die Umwelt ausgehen, etwa durch Navigationshindernisse oder den Austritt von Öl (Managementregeln 3, 10; Nachhaltigkeitsindikator 11). Führt nach diesem Übereinkommen die Verwaltung die Beseitigung von Wracks durch, können die Kosten unter bestimmten Voraussetzungen auf den eingetragenen Eigentümer des Schiffes abgewälzt beziehungsweise seine Pflichtversicherung in Anspruch genommen werden. Dadurch werden die öffentlichen Haushalte entlastet, ohne dass diese Aufgabe kommenden Generationen aufgebürdet würde (Managementregeln 1 und 7).

Dieses Gesetz greift nicht in den Anwendungsbereich des UNESCO-Übereinkommens zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser vom 2. November 2001 ein.

Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks

Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007

(Übersetzung)

The States Parties to the present Convention,

Conscious of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment,

Convinced of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,

Noting that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea,

Recognizing the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks,

Bearing in mind the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1 "Convention area" means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

Les États Parties à la présente Convention,

Conscients du fait que les épaves, si elles ne sont pas enlevées, risquent de présenter un danger pour la navigation ou pour le milieu marin,

Convaincus de la nécessité d'adopter des règles et des procédures internationales uniformes qui garantissent l'enlèvement rapide et efficace des épaves et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre,

Notant que bon nombre d'épaves peuvent se trouver dans le territoire d'États, y compris leur mer territoriale,

Reconnaissant les avantages que présenterait l'uniformisation des régimes juridiques qui régissent la responsabilité et les obligations à l'égard de l'enlèvement des épaves dangereuses,

Conscients de l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer, et du fait qu'il est donc nécessaire de mettre en œuvre la présente Convention conformément à ces dispositions,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention:

1 «Zone visée par la Convention» désigne la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens –

in dem Bewusstsein, dass Wracks, die nicht beseitigt werden, eine Gefahr für die Schifffahrt oder die Meeresumwelt darstellen können,

überzeugt von der Notwendigkeit, einheitliche internationale Vorschriften und Verfahren anzunehmen, um eine umgehende und wirkungsvolle Beseitigung von Wracks und eine Entschädigungszahlung für die damit verbundenen Kosten sicherzustellen,

in Anbetracht dessen, dass sich viele Wracks im Hoheitsgebiet von Staaten einschließlich ihres Küstenmeers befinden können,

in Anerkennung der Vorteile, die sich durch die Einheitlichkeit der Rechtsordnungen bei der Zuständigkeit und Haftung für die Beseitigung von gefährlichen Wracks erzielen lassen,

eingedenk der Bedeutung des in Montego Bay am 10. Dezember 1982 beschlossenen Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen und des völkerrechtlichen Seegewohnheitsrechts sowie der sich daraus ergebenden Notwendigkeit, dieses Übereinkommen im Einklang mit diesen Bestimmungen durchzuführen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

(1) „Übereinkommensgebiet“ bedeutet die im Einklang mit dem Völkerrecht festgelegte ausschließliche Wirtschaftszone eines Vertragsstaats, oder, wenn ein Vertragsstaat eine solche Zone nicht festgelegt hat, ein von diesem Staat im Einklang mit dem Völkerrecht festgelegtes, jenseits des Küstenmeers dieses Staates gelegenes und an dieses angrenzendes Gebiet, das sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basis-

2 “Ship” means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.

3 “Maritime casualty” means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

4 “Wreck”, following upon a maritime casualty, means:

- (a) a sunken or stranded ship; or
- (b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or
- (c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
- (d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

5 “Hazard” means any condition or threat that:

- (a) poses a danger or impediment to navigation; or
- (b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.

6 “Related interests” means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:

- (a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
- (b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;
- (c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and

largeur de sa mer territoriale.

2 «Navire» désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d’exploration, d’exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.

3 «Accident de mer» désigne un abordage, un échouement ou autre incident de navigation ou un événement survenu à bord ou à l’extérieur d’un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison.

4 «Épave», à la suite d’un accident de mer, désigne:

- a) un navire naufragé ou échoué; ou
- b) toute partie d’un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s’étant trouvé à bord d’un tel navire; ou
- c) tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer; ou
- d) un navire qui est sur le point de couler ou de s’échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l’échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n’est déjà en train d’être prise.

5 «Danger» désigne toute circonstance ou menace qui:

- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation; ou
- b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d’un ou plusieurs États.

6 «Intérêts connexes» désigne les intérêts d’un État côtier directement affecté ou menacé par une épave, tels que:

- a) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d’existence essentiel pour les personnes intéressées;
- b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question;
- c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore; et

linien erstreckt, von denen aus die Breite seines Küstenmeers gemessen wird.

(2) „Schiff“ bedeutet ein seegängiges Wasserfahrzeug jeder Art und umfasst Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät, schwimmendes Gerät und schwimmende Plattformen, ausgenommen diese Plattformen befinden sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz.

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

(4) „Wrack“ infolge eines Seeunfalls bedeutet

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

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

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

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

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

(d) offshore and underwater infrastructure.

7 “Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly.

8 “Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, “registered owner” shall mean such company.

9 “Operator of the ship” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.

10 “Affected State” means the State in whose Convention area the wreck is located.

11 “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

12 “Organization” means the International Maritime Organization.

13 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Objectives and general principles

1 A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.

2 Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.

3 Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship’s regis-

d) les infrastructures au large et sous-marines.

7 «Enlèvement» désigne toute forme de prévention, d’atténuation ou d’élimination du danger créé par une épave. Les termes «enlever», «enlevé» et «qui enlève» sont interprétés selon cette définition.

8 «Propriétaire inscrit» désigne la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d’immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété au moment de l’accident de mer. Toutefois, dans le cas d’un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l’exploitant du navire, l’expression «propriétaire inscrit» désigne cette compagnie.

9 «Exploitant du navire» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l’armateur-gérant ou l’affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l’exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, accepte de s’acquitter de toutes les tâches et obligations prévues aux termes du Code international de gestion de la sécurité, tel que modifié.

10 «État affecté» désigne l’État dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l’épave.

11 «État d’immatriculation du navire» désigne, dans le cas d’un navire immatriculé, l’État dans lequel le navire a été immatriculé et, dans le cas d’un navire non immatriculé, l’État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

12 «Organisation» désigne l’Organisation maritime internationale.

13 «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l’Organisation.

Article 2

Objectifs et principes généraux

1 Un État Partie peut prendre des mesures conformément à la présente Convention en ce qui concerne l’enlèvement d’une épave qui présente un danger dans la zone visée par la Convention.

2 Les mesures prises conformément au paragraphe 1 par l’État affecté doivent être proportionnées au danger.

3 Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent prendre fin dès que l’épave a été enlevée; elles ne doivent pas porter atteinte de manière injustifiée aux droits et intérêts d’autres États, y

d) Einrichtungen vor der Küste und unter Wasser.

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

(8) „Eingetragener Eigentümer“ bedeutet die Person oder Personen, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, oder, wenn keine Eintragung vorliegt, die Person oder Personen, denen das Schiff zum Zeitpunkt des Seeunfalls gehört. Jedoch bedeutet „eingetragener Eigentümer“ in Fällen, in denen das Schiff einem Staat gehört und von einer Gesellschaft betrieben wird, die in dem betreffenden Staat als Ausrüster des Schiffes eingetragen ist, diese Gesellschaft.

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

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

(11) „Staat des Schiffsregisters“ bedeutet in Bezug auf ein eingetragenes Schiff den Staat, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, und in Bezug auf ein nicht eingetragenes Schiff den Staat, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist.

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

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

Artikel 2

Ziele und allgemeine Grundsätze

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

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

(3) Derartige Maßnahmen dürfen nicht über das Maß dessen hinausgehen, was vernünftigerweise für die Beseitigung eines Wracks, das eine Gefahr darstellt, notwendig ist; sie sind einzustellen, sobald das Wrack beseitigt ist, und dürfen nicht unnötig die Rechte und Interessen anderer

try, and of any person, physical or corporate, concerned.

4 The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.

5 States Parties shall endeavour to cooperate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

Article 3

Scope of application

1 Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.

2 A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.

3 When a State Party has made a notification under paragraph 2, the "Convention area" of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.

4 A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State Party, upon entry into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.

5 A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at

compris l'État d'immatriculation du navire, et de toute personne physique ou morale intéressée.

4 L'application de la présente Convention dans la zone visée par la Convention n'autorise pas un État Partie à revendiquer ou exercer sa souveraineté ou ses droits souverains sur quelque partie que ce soit de la haute mer.

5 Les États Parties s'efforcent de coopérer entre eux lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent un État autre que l'État affecté.

Article 3

Champ d'application

1 Sauf disposition contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique aux épaves se trouvant dans la zone visée par la Convention.

2 Un État Partie peut élargir la portée de la présente Convention pour y inclure les épaves qui se trouvent dans les limites de son territoire, y compris sa mer territoriale, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 4. En pareil cas, il en adresse notification au Secrétaire général au moment où il exprime son consentement à être lié par la présente Convention ou à n'importe quel moment par la suite. Lorsqu'un État Partie notifie qu'il appliquerait la présente Convention aux épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, cette notification ne porte pas atteinte aux droits et obligations de cet État de prendre des mesures à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement de ces épaves conformément à la présente Convention. Les dispositions des articles 10, 11 et 12 de la présente Convention ne s'appliquent pas aux mesures ainsi prises autres que celles qui sont visées aux articles 7, 8 et 9 de la présente Convention.

3 Lorsqu'un État Partie fait une notification en vertu du paragraphe 2, la «zone visée par la Convention» de l'État affecté inclut le territoire, y compris la mer territoriale, dudit État Partie.

4 Une notification faite en vertu du paragraphe 2 ci-dessus prend effet à l'égard de cet État Partie, si elle est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit État Partie, au moment de l'entrée en vigueur. Si la notification est faite après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit État Partie, elle prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général.

5 Un État Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à

Staaten, einschließlich des Staates des Schiffsregisters, und aller betroffenen natürlichen oder juristischen Personen beeinträchtigen.

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

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

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Sofern in diesem Übereinkommen nichts anderes bestimmt ist, findet es auf Wracks im Übereinkommensgebiet Anwendung.

(2) Ein Vertragsstaat kann vorbehaltlich des Artikels 4 Absatz 4 die Anwendung dieses Übereinkommens auf Wracks erstrecken, die sich in seinem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers befinden. In diesem Fall notifiziert er dies dem Generalsekretär zu dem Zeitpunkt, zu dem er seine Zustimmung ausdrückt, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, oder zu jedem späteren Zeitpunkt. Hat ein Vertragsstaat notifiziert, dieses Übereinkommen auf in seinem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers befindliche Wracks anzuwenden, so lässt dies die Rechte und Verpflichtungen dieses Staates unberührt, andere Maßnahmen in Bezug auf in seinem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers befindliche Wracks als ihre Lokalisierung, Markierung und Beseitigung im Einklang mit diesem Übereinkommen zu ergreifen. Die Artikel 10, 11 und 12 dieses Übereinkommens finden nicht auf diese Weise ergriffene Maßnahmen Anwendung als auf diejenigen, die in den Artikeln 7, 8 und 9 dieses Übereinkommens genannt sind.

(3) Hat ein Vertragsstaat eine Notifikation nach Absatz 2 vorgenommen, so umfasst das „Übereinkommensgebiet“ des betroffenen Staates das Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers dieses Vertragsstaats.

(4) Eine nach Absatz 2 vorgenommene Notifikation wird für den betreffenden Vertragsstaat mit Inkrafttreten dieses Übereinkommens wirksam, wenn er sie vorgenommen hat, bevor das Übereinkommen für ihn in Kraft getreten ist. Wird die Notifikation nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens für den betreffenden Vertragsstaat vorgenommen, so wird sie sechs Monate nach ihrem Eingang beim Generalsekretär wirksam.

(5) Ein Vertragsstaat, der eine Notifikation nach Absatz 2 vorgenommen hat, kann

any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

tout moment au moyen d'une notification de retrait adressée au Secrétaire général. Cette notification de retrait prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général, à moins qu'elle ne spécifie une date ultérieure.

diese jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Rücknahmenotifikation zurücknehmen. Eine solche Rücknahmenotifikation wird sechs Monate nach ihrem Eingang beim Generalsekretär wirksam, es sei denn, in der Notifikation ist ein späterer Zeitpunkt angegeben.

Article 4

Exclusions

1 This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

2 This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.

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

4

(a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:

- (i) Article 2, paragraph 4;
- (ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and
- (iii) Article 15.

(b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

Article 4

Exclusions

1 La présente Convention ne s'applique pas aux mesures prises en vertu de la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, ou du Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, tel que modifié.

2 La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, à moins que cet État n'en décide autrement.

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

4

a) Quand un État a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3, les dispositions ci-après de la présente Convention ne s'appliquent pas à son territoire, y compris la mer territoriale:

- i) article 2, paragraphe 4;
- ii) article 9, paragraphes 1, 5, 7, 8, 9 et 10; et
- iii) article 15.

b) Le paragraphe 4 de l'article 9, pour autant qu'il s'applique au territoire, y compris à la mer territoriale, d'un État Partie, se lit comme suit:

Sous réserve de la législation nationale de l'État affecté, le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

Artikel 4

Ausschlüsse

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

(2) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe oder sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm eingesetzt sind und die zum gegebenen Zeitpunkt im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden, sofern dieser Staat nicht etwas anderes beschließt.

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

(4)

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

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

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

Vorbehaltlich des innerstaatlichen Rechts des betroffenen Staates kann der eingetragene Eigentümer mit einem beliebigen Berger oder jeder anderen Person im Namen des Eigentümers einen Vertrag über die Beseitigung des Wracks abschließen, von dem festgestellt wurde, dass es eine Gefahr darstellt. Vor Beginn der Beseitigung kann der betroffene Staat Bedingungen für eine Beseitigung nur in dem Umfang festlegen, der notwendig ist, um sicherzustellen, dass die Beseitigung in einer Art und Weise vorstattgeht, die mit Gesichtspunkten der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt vereinbar ist.

Article 5**Reporting wrecks**

1 A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.

2 Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

- (a) the precise location of the wreck;
- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

Article 6**Determination of hazard**

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

- (a) the type, size and construction of the wreck;
- (b) depth of the water in the area;
- (c) tidal range and currents in the area;
- (d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;
- (e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- (f) traffic density and frequency;
- (g) type of traffic;
- (h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;

Article 5**Déclaration des épaves**

1 Un État Partie exige du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant son pavillon qu'ils adressent sans tarder un rapport à l'État affecté lorsque ce navire a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave. Dans la mesure où l'un des deux s'acquitte de l'obligation d'adresser un rapport en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.

2 Ces rapports doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'État affecté d'établir si l'épave présente un danger conformément à l'article 6, y compris:

- a) l'emplacement précis de l'épave;
- b) le type, les dimensions et la construction de l'épave;
- c) la nature des dommages causés à l'épave et son état;
- d) la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et
- e) la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.

Article 6**Détermination du danger**

Pour établir si une épave présente un danger, l'État affecté tient compte des critères ci-après:

- a) type, dimensions et construction de l'épave;
- b) profondeur d'eau dans la zone;
- c) amplitude de la marée et courants dans la zone;
- d) zones maritimes particulièrement vulnérables identifiées et, le cas échéant, désignées conformément aux Directives adoptées par l'Organisation, ou zone clairement définie de la zone économique exclusive où des mesures spéciales obligatoires ont été adoptées en application du paragraphe 6 de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;
- e) proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies;
- f) densité et fréquence du trafic;
- g) type de trafic;
- h) nature et quantité de la cargaison de l'épave, quantité et types d'hydrocarbures (par exemple, hydrocarbures de soute et huiles de graissage) à bord de l'épave et, en particulier, dommages que pourrait entraîner la libération de la cargaison ou des hydrocarbures dans le milieu marin;

Artikel 5**Meldung von Wracks**

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

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

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

Artikel 6**Feststellung einer Gefahr**

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

- a) Typ, Größe und Bauart des Wracks;
- b) Wassertiefe in diesem Bereich;
- c) Tidenhub und Strömungen in diesem Bereich;
- d) besonders empfindliche Meeresgebiete, die nach den von der Organisation angenommenen Richtlinien bestimmt und gegebenenfalls festgelegt wurden, oder ein genau bezeichnetes Gebiet in der ausschließlichen Wirtschaftszone, in dem besondere obligatorische Maßnahmen nach Artikel 211 Absatz 6 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 ergriffen wurden;
- e) Nähe von Schifffahrtswegen oder festgelegten Fahrwassern;
- f) Verkehrsdichte und -häufigkeit;
- g) Art des Verkehrs;
- h) Art und Menge der sich im Wrack befindlichen Ladung, Menge und Arten von Öl (wie etwa Bunkeröl und Schmieröl) an Bord des Wracks und insbesondere der Schaden, der wahrscheinlich eintritt, wenn die Ladung oder das Öl in die Meeresumwelt freigesetzt werden;

- | | | |
|---|--|---|
| (i) vulnerability of port facilities; | i) vulnérabilité des installations portuaires; | i) Schwachstellen der Hafenanlagen; |
| (j) prevailing meteorological and hydrographical conditions; | j) conditions météorologiques et hydrographiques du moment; | j) vorherrschende meteorologische und hydrographische Bedingungen; |
| (k) submarine topography of the area; | k) topographie sous-marine de la zone; | k) unterseeische Topographie des Gebiets; |
| (l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide; | l) hauteur de l'épave au-dessus ou au-dessous de la surface de l'eau à la plus basse marée astronomique; | l) Höhe des Wracks ober- oder unterhalb der Wasseroberfläche beim niedrigstmöglichen Gezeitenwasserstand; |
| (m) acoustic and magnetic profiles of the wreck; | m) profils acoustiques et magnétiques de l'épave; | m) akustische und magnetische Profile des Wracks; |
| (n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and | n) proximité d'installations au large, de pipelines, de câbles de télécommunications et d'ouvrages analogues; et | n) Nähe von vor der Küste gelegenen Einrichtungen, Rohrleitungen, Fernmeldekabeln und ähnlichen Anlagen und |
| (o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck. | o) toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave. | o) alle sonstigen Umstände, die eine Beseitigung des Wracks erforderlich machen können. |

Article 7**Locating wrecks**

1 Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.

2 If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.

Article 7**Localisation des épaves**

1 Lorsqu'il prend conscience de l'existence d'une épave, l'État affecté a recours à tous les moyens possibles, y compris aux bons offices des États et organisations, pour avertir de toute urgence les navigateurs et les États intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.

2 Si l'État affecté a des raisons de penser qu'une épave présente un danger, il veille à ce que toutes les mesures possibles soient prises pour déterminer l'emplacement précis de l'épave.

Artikel 7**Lokalisierung von Wracks**

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

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

Article 8**Marking of wrecks**

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.

2 In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

3 The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

Article 8**Signalisation des épaves**

1 Si l'État affecté établit que l'épave constitue un danger, il doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables sont prises pour signaler l'épave.

2 Pour la signalisation de l'épave, il faut s'assurer par tous les moyens possibles que les marques utilisées sont conformes au système de balisage accepté au niveau international qui est en vigueur dans les eaux où se trouve l'épave.

3 L'État affecté diffuse les détails de la signalisation de l'épave en ayant recours à tous les moyens appropriés, y compris au moyen des publications nautiques pertinentes.

Artikel 8**Markierung von Wracks**

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

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

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

Article 9**Measures to facilitate the removal of wrecks**

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

- (a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and
- (b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected

Article 9**Mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves**

1 Si l'État affecté établit qu'une épave constitue un danger, ledit État doit immédiatement:

- a) en informer l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit; et
- b) procéder à des consultations avec l'État d'immatriculation du navire et les autres

Artikel 9**Maßnahmen zur Erleichterung der Beseitigung von Wracks**

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

- a) den Staat des Schiffsregisters und den eingetragenen Eigentümer unterrichten und
- b) den Staat des Schiffsregisters und die anderen durch das Wrack betroffenen

by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.

2 The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.

3 When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.

4 The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5 When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

6 The Affected State shall:

- (a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;
- (b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and
- (c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7 If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

8 In circumstances where immediate action is required and the Affected State has

États affectés par l'épave au sujet des mesures à prendre à l'égard de l'épave.

2 Le propriétaire inscrit doit enlever une épave dont il est établi qu'elle constitue un danger.

3 Lorsqu'il a été établi qu'une épave constitue un danger, le propriétaire inscrit, ou autre partie intéressée, fournit à l'autorité compétente de l'État affecté la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12.

4 Le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

5 Une fois que l'enlèvement visé aux paragraphes 2 et 4 a commencé, l'État affecté ne peut intervenir que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule efficacement d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

6 L'État affecté:

- a) fixe un délai raisonnable dans lequel le propriétaire inscrit doit enlever l'épave, compte tenu de la nature du danger déterminé conformément à l'article 6;
- b) informe par écrit le propriétaire inscrit du délai fixé en lui précisant que s'il n'enlève pas l'épave dans ce délai, il pourra lui-même enlever l'épave aux frais du propriétaire inscrit; et
- c) informe par écrit le propriétaire inscrit de son intention d'intervenir immédiatement dans le cas où le danger deviendrait particulièrement grave.

7 Si le propriétaire inscrit n'enlève pas l'épave dans le délai fixé conformément au paragraphe 6 a) ou si le propriétaire inscrit ne peut pas être contacté, l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

8 Dans les cas où il est nécessaire d'agir immédiatement et l'État affecté en a in-

Staaten zu den Maßnahmen konsultieren, die im Hinblick auf das Wrack zu ergreifen sind.

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

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

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

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

(6) Der betroffene Staat

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

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

(8) In Fällen, in denen umgehendes Eingreifen erforderlich ist und der betroffene

informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

9 States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10 States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11 The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

Article 10

Liability of the owner

1 Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

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

2 Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

3 No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

formé l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit, l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

9 Les États Parties prennent des mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions des paragraphes 2 et 3.

10 Les États Parties consentent à ce que l'État affecté agisse en application des dispositions des paragraphes 4 à 8, lorsqu'il le faut.

11 Les renseignements visés dans le présent article doivent être fournis par l'État affecté au propriétaire inscrit identifié dans les rapports visés au paragraphe 2 de l'article 5.

Article 10

Responsabilité du propriétaire

1 Sous réserve de l'article 11, le propriétaire inscrit est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave effectués en application des articles 7, 8 et 9, respectivement, sauf s'il prouve que l'accident de mer qui a causé l'épave:

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

2 Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire inscrit de limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

3 Aucune demande de remboursement des frais visés au paragraphe 1 ne peut être formée contre le propriétaire inscrit autrement que sur la base des dispositions de la présente Convention. Cela ne porte aucunement atteinte aux droits et obligations d'un État Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement conformément à la présente Convention.

Staat den Staat des Schiffsregisters und den eingetragenen Eigentümer entsprechend unterrichtet hat, kann er das Wrack unter Berücksichtigung von Gesichtspunkten der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt mit den geeignetsten und schnellsten verfügbaren Mitteln beseitigen.

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

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

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

Artikel 10

Haftung des Eigentümers

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

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

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

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

4 Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

4 Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours contre des tiers.

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

Article 11

Exceptions to liability

1 The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

- (a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;
- (b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;
- (c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or
- (d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.

2 To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

Article 12

Compulsory insurance or other financial security

1 The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

Article 11

Exceptions à la responsabilité

1 Le propriétaire inscrit n'est pas tenu, en vertu de la présente Convention, de payer les frais mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 si, et dans la mesure où, l'obligation de payer ces frais est incompatible avec:

- a) la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée;
- b) la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, telle que modifiée;
- c) la Convention de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle que modifiée, ou la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, 1963, telle que modifiée, ou la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité en matière de dommages nucléaires; ou
- d) la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, telle que modifiée;

à condition que la convention pertinente soit applicable et en vigueur.

2 Pour autant que les mesures prises en vertu de la présente Convention soient considérées comme des opérations d'assistance en vertu de la législation nationale applicable ou d'une convention internationale, cette législation ou convention s'applique aux questions de la rémunération ou de l'indemnisation des entreprises d'assistance à l'exclusion des règles de la présente Convention.

Article 12

Assurance obligatoire ou autre garantie financière

1 Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant le pavillon d'un État Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6 1) b) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

Artikel 11

Haftungsausschluss

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

- a) dem Internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der jeweils geltenden Fassung;
- b) dem Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See in der jeweils geltenden Fassung;
- c) dem Übereinkommen von 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der jeweils geltenden Fassung oder dem Wiener Übereinkommen von 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden in der jeweils geltenden Fassung oder innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die Haftungsbeschränkung oder das Verbot der Haftungsbeschränkung für nukleare Schäden oder
- d) dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden in der jeweils geltenden Fassung,

vorausgesetzt, das betreffende Übereinkommen ist anwendbar und in Kraft.

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

Artikel 12

Pflichtversicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit

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

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

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

3

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

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification

2 Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire, qui doit s'assurer au préalable que les dispositions du paragraphe 1 sont respectées. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État Partie. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention et doit comporter les renseignements suivants:

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

3

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

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une

(2) Nachdem die zuständige Behörde des Schiffsregisterstaats sich vergewissert hat, dass die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt sind, stellt sie für jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr eine Bescheinigung darüber aus, dass eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nach diesem Übereinkommen in Kraft ist. Für ein in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff wird diese Bescheinigung von der zuständigen Behörde des Staates des Schiffsregisters ausgestellt oder bestätigt; für ein nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff kann sie von der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaats ausgestellt oder bestätigt werden. Die Form dieser Bescheinigung über die Pflichtversicherung hat dem als Anlage zu diesem Übereinkommen beigefügten Muster zu entsprechen und folgende Angaben zu enthalten:

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

(3)

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

Eine erteilte Ermächtigung wird frühestens drei Monate nach dem Zeitpunkt wirksam, zu dem die diesbezügliche

to that effect was given to the Secretary-General.

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

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

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

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

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

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

9 Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having

notification dans ce sens a été adressée au Secrétaire général.

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

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

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

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

7 L'État d'immatriculation du navire fixe les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article et compte tenu des directives que l'Organisation aura pu adopter au sujet de la responsabilité financière des propriétaires inscrits.

8 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements qu'il a obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou autres organisations internationales au sujet de la situation financière des assureurs ou autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. En pareil cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les

Notifikation an den Generalsekretär erfolgte.

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

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

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

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

(7) Der Staat des Schiffsregisters bestimmt vorbehaltlich dieses Artikels und unter Berücksichtigung etwaiger von der Organisation angenommener Leitlinien über die finanzielle Haftung der eingetragenen Eigentümer die Ausstellungs- und Geltungsbedingungen für die Bescheinigung.

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

(9) Die im Namen eines Vertragsstaats ausgestellten und bestätigten Bescheinigungen werden von anderen Vertragsstaaten für die Zwecke dieses Übereinkommens anerkannt; sie messen ihnen die gleiche

the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.

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

12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party

certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'État qui a délivré ou visé le certificat s'il estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10 Toute demande de remboursement des frais découlant de la présente Convention peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense (sauf la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire inscrit) que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire inscrit mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

11 Un État Partie n'autorise à aucun moment un navire habilité à battre son pavillon auquel s'appliquent les dispositions du présent article à être exploité si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12 Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie répondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans un port situé dans son territoire ou le quitte ou qui arrive dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sort.

13 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12, les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de présenter le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils entrent dans un port situé dans son territoire ou le quittent ou qu'ils arrivent dans une installation au large située dans sa mer territoriale

Wirkung bei wie den von ihnen selbst ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen, und zwar auch dann, wenn sie für ein Schiff ausgestellt oder bestätigt worden sind, das nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist. Ein Vertragsstaat kann jederzeit den ausstellenden oder bestätigenden Staat um eine Konsultation ersuchen, wenn er glaubt, dass der in der Bescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu erfüllen.

(10) Ein Entschädigungsanspruch für Kosten aus diesem Übereinkommen kann unmittelbar gegen den Versicherer oder eine andere Person, die finanzielle Sicherheit für die Haftung des eingetragenen Eigentümers leistet, geltend gemacht werden. Hierbei kann der Beklagte die Einreden (mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des eingetragenen Eigentümers) geltend machen, die der eingetragene Eigentümer hätte erheben können, einschließlich einer Haftungsbeschränkung nach einem anwendbaren nationalen oder internationalen Regelwerk. Außerdem kann der Beklagte, auch wenn der eingetragene Eigentümer nicht berechtigt ist, die Haftung zu beschränken, die Haftung auf einen Betrag beschränken, der dem Betrag der nach Absatz 1 erforderlichen Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit entspricht. Darüber hinaus kann der Beklagte die Einrede geltend machen, dass der Seeunfall durch vorsätzliches Verschulden des eingetragenen Eigentümers selbst verursacht wurde; jedoch kann der Beklagte keine anderen Einreden geltend machen, die er in einem vom eingetragenen Eigentümer gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte erheben können. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht, zu verlangen, dass dem eingetragenen Eigentümer der Streit verkündet wird.

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

(12) Vorbehaltlich dieses Artikels stellt jeder Vertragsstaat durch sein innerstaatliches Recht sicher, dass für jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt oder das eine vor der Küste innerhalb seines Küstenmeers gelegene Einrichtung anläuft oder verlässt, ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in dem nach Absatz 1 erforderlichen Umfang besteht.

(13) Unbeschadet des Absatzes 5 kann ein Vertragsstaat dem Generalsekretär notifizieren, dass für die Zwecke des Absatzes 12 Schiffe nicht verpflichtet sind, beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens in seinem Hoheitsgebiet oder beim Anlaufen oder Verlassen einer vor der Küste in seinem Küstenmeer gelegenen Einrichtung die nach Absatz 2 erforderliche Bescheini-

which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

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

Article 13 **Time limits**

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

Article 14 **Amendment provisions**

1 At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.

2 Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

Article 15 **Settlement of disputes**

1 Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.

ou en sortent, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties qui attestent l'existence du certificat et permettent aux États Parties de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 12.

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

Article 13 **Délais de prescription**

Les droits à remboursement des frais en vertu de la présente Convention s'éteignent à défaut d'une action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'existence d'un danger a été établie conformément à la présente Convention. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date de l'accident de mer qui a causé l'épave. Lorsque cet accident de mer consiste en une série de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Article 14 **Dispositions relatives aux amendements**

1 À la demande du tiers au moins des États Parties, une conférence est convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2 Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la présente Convention telle que modifiée.

Article 15 **Règlement des différends**

1 Lorsqu'un différend surgit entre deux ou plusieurs États Parties à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention, ils cherchent à régler leur différend en premier lieu par la négociation, l'enquête, la médiation, la conciliation, l'arbitrage, le règlement judiciaire, le recours à des organismes ou des accords régionaux ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

gung an Bord mitzuführen oder vorzuweisen, sofern der Vertragsstaat, der die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung ausgestellt, dem Generalsekretär notifiziert hat, dass er allen Vertragsstaaten zugängliche Unterlagen in elektronischer Form führt, die das Vorhandensein der Bescheinigung belegen und es den Vertragsstaaten ermöglichen, ihre Verpflichtung nach Absatz 12 zu erfüllen.

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

Artikel 13 **Ausschlussfristen**

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

Artikel 14 **Änderungsbestimmungen**

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

(2) Jede Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer Änderung des Übereinkommens ausgedrückt wird, gilt als auf das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung bezogen.

Artikel 15 **Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Entsteht zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, so bemühen sich die Vertragsstaaten zunächst durch Verhandlung, Untersuchung, Vermittlung, Vergleich, Schiedsspruch, gerichtliche Entscheidung, Inanspruchnahme regionaler Einrichtungen oder Abmachungen oder durch andere friedliche Mittel ihrer Wahl um deren Beilegung.

2 If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply *mutatis mutandis*, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

3 Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.

4 A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

5 A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

Article 16

Relationship to other conventions and international agreements

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

2 Si aucun règlement n'intervient dans un délai raisonnable ne dépassant pas douze mois après la date à laquelle un État Partie a notifié à un autre l'existence d'un différend entre eux, les dispositions relatives au règlement des différends énoncées dans la partie XV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 s'appliquent *mutatis mutandis* à un tel différend, que les États parties au différend soient ou non aussi des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

3 Toute procédure choisie par un État Partie à la présente Convention et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 au titre de l'article 287 de celle-ci s'applique au règlement des différends en vertu du présent article, à moins que cet État Partie, lorsqu'il a ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou y a adhéré, ou à n'importe quel moment par la suite, n'ait choisi une autre procédure au titre de l'article 287 pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

4 Un État Partie à la présente Convention qui n'est pas Partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, lorsqu'il ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, est libre de choisir, par voie de déclaration écrite, un ou plusieurs des moyens énumérés au paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 aux fins du règlement des différends en vertu du présent article. L'article 287 s'applique à cette déclaration, ainsi qu'à tout différend auquel cet État est partie et qui n'est pas visé par une déclaration en vigueur. Aux fins de conciliation et d'arbitrage, conformément aux Annexes V et VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, cet État est habilité à désigner des conciliateurs et des arbitres, qui seront inscrits sur les listes visées à l'article 2 de l'Annexe V et à l'article 2 de l'Annexe VII, pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

5 Toute déclaration faite en vertu des paragraphes 3 et 4 est déposée auprès du Secrétaire général, qui en communique des exemplaires aux États Parties.

Article 16

Relation avec d'autres conventions et accords internationaux

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout État en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et du droit international coutumier de la mer.

(2) Kann die Streitigkeit nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums von höchstens zwölf Monaten, nachdem ein Vertragsstaat einem anderen notifiziert hat, dass eine Streitigkeit zwischen ihnen besteht, beigelegt werden, so finden sinngemäß die in Teil XV des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 enthaltenen Bestimmungen über die Beilegung von Streitigkeiten Anwendung, und zwar unabhängig davon, ob die Streitparteien auch Vertragsstaaten des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 sind.

(3) Jedes Verfahren, das ein Vertragsstaat dieses Übereinkommens, der auch Vertragsstaat des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 ist, nach Artikel 287 des letztgenannten Übereinkommens gewählt hat, wird für die Beilegung von Streitigkeiten nach diesem Artikel angewandt, sofern dieser Vertragsstaat nicht bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens, beim Beitritt zu ihm oder zu jedem späteren Zeitpunkt ein anderes Verfahren nach Artikel 287 für die Beilegung von Streitigkeiten aus diesem Übereinkommen wählt.

(4) Einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens, der nicht Vertragsstaat des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 ist, steht es bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens, beim Beitritt zu ihm oder zu jedem späteren Zeitpunkt frei, durch eine schriftliche Erklärung eines oder mehrerer der in Artikel 287 Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 genannten Mittel zur Beilegung von Streitigkeiten nach diesem Artikel zu wählen. Artikel 287 findet Anwendung auf eine derartige Erklärung sowie auf jede Streitigkeit, deren Partei dieser Staat ist und die nicht von einer gültigen Erklärung erfasst ist. Für die Zwecke des Vergleichs und des Schiedsverfahrens nach den Anlagen V und VII des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 ist dieser Staat berechtigt, zur Beilegung von Streitigkeiten aus diesem Übereinkommen Schlichter und Schiedsrichter zu ernennen, die in die in Anlage V Artikel 2 beziehungsweise in Anlage VII Artikel 2 genannten Listen aufzunehmen sind.

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

Artikel 16

Verhältnis zu anderen Übereinkommen und internationalen Übereinkünften

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

Article 17**Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.

- (a) States may express their consent to be bound by this Convention by:
- (i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (iii) accession.
- (b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

Article 17**Signature, ratification, acceptance, approbation et adhésion**

1 La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 19 novembre 2007 au 18 novembre 2008 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

- a) Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par:
- i) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - ii) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - iii) adhésion.
- b) 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 17**Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt**

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

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

Article 18**Entry into force**

1 This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

Article 18**Entrée en vigueur**

1 La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix États, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

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

Artikel 18**Inkrafttreten**

(1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem es zehn Staaten entweder ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden beim Generalsekretär hinterlegt haben.

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

Article 19**Denunciation**

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

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect 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, following its receipt by the Secretary-General.

Article 19**Dénonciation**

1 La présente Convention peut être dénoncée par un État Partie à n'importe quel moment après l'expiration d'une période de un an après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.

2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet 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 toute période plus longue spécifiée dans cet instrument.

Artikel 19**Kündigung**

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

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

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

Article 20**Depositary**

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

2 The Secretary-General shall:

Article 20**Dépositaire**

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2 Le Secrétaire général:

Artikel 20**Verwahrer**

(1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt.

(2) Der Generalsekretär

- | | | |
|---|--|--|
| <p>(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:</p> <p>(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;</p> <p>(ii) the date of entry into force of this Convention;</p> <p>(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and</p> <p>(iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;</p> <p>(b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.</p> | <p>a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré:</p> <p>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 la date de cette signature ou de ce dépôt;</p> <p>ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;</p> <p>iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et</p> <p>iv) de toute autre déclaration et notification reçues en application de la présente Convention;</p> <p>b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.</p> | <p>a) unterrichtet alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,</p> <p>i) von jeder weiteren Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des Zeitpunkts;</p> <p>ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;</p> <p>iii) von der Hinterlegung jeder Urkunde zur Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts der Hinterlegung und des Zeitpunkts, zu dem die Kündigung wirksam wird;</p> <p>iv) von weiteren Erklärungen und Notifikationen, die nach diesem Übereinkommen eingegangen sind;</p> <p>b) übermittelt allen Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften dieses Übereinkommens.</p> |
|---|--|--|

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

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

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

Article 21 **Languages**

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

Done in Nairobi this eighteenth day of May two thousand and seven.

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

Article 21 **Langues**

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

Fait à Nairobi, ce dix-huit mai deux mille sept.

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

Artikel 21 **Sprachen**

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

Geschehen zu Nairobi am 18. Mai 2007.

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

Annex

**Certificate of Insurance
or other Financial Security in respect of Liability for the Removal of Wrecks**

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

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

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security

Duration of Security

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

Name

Address

.....

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

.....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of

(full designation of the State) by (name of institution or organization)

At (Place) On (Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

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

Anlage

**Bescheinigung über die Versicherung
oder sonstige finanzielle Sicherheit hinsichtlich der Haftung für die Beseitigung von Wracks**

Ausgestellt nach Artikel 12 des Internationalen Übereinkommens von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks

Name des Schiffes	Brutto- raumzahl	Unterschei- dungssignal	IMO-Schiffs- identifikations- nummer	Heimat- hafen	Name und vollständige Anschrift des Hauptgeschäftssitzes des eingetragenen Eigentümers

Hiermit wird bescheinigt, dass für das vorgenannte Schiff eine Versicherungspolice oder sonstige finanzielle Sicherheit nach Maßgabe des Artikels 12 des Internationalen Übereinkommens von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks besteht.

Art der Sicherheit

Laufzeit der Sicherheit

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

Name

Anschrift

.....

Diese Bescheinigung gilt bis

Ausgestellt oder bestätigt von der Regierung

.....

(vollständige Bezeichnung des Staates)

ODER

Der folgende Wortlaut soll benutzt werden, wenn ein Vertragsstaat von Artikel 12 Absatz 3 Gebrauch macht:

Die vorliegende Bescheinigung wird durch Ermächtigung der Regierung

(vollständige Bezeichnung des Staates) von

(Name der Einrichtung oder Organisation) ausgestellt

in am

(Ort)

(Datum)

.....

(Unterschrift und Amtsbezeichnung des
ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten)

Erläuterungen:

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

Denkschrift

A. Allgemeines

1. Entstehung des Wrackbeseitigungsübereinkommens

Das Wrackbeseitigungsübereinkommen (Wreck Removal Convention) ist das Ergebnis langjähriger Verhandlungen, die innerhalb der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) geführt wurden und deren Verlauf Deutschland aktiv mitgestaltet hat. Zum ersten Mal auf Ebene der IMO diskutiert wurden Eingriffsrechte des Küstenstaates bei Seeunfällen jenseits des Küstenmeeres im Jahr 1969 nach dem Vorfall des Öltankers „Torrey Canyon“, der im Jahr 1967 vor der Küste Südenglands mit einem Riff kollidierte, schwer beschädigt wurde, sank und die international erste große Ölpest verursachte. Das Thema Wrackbeseitigung wurde zwar anschließend in die Langzeitplanung der IMO aufgenommen, jedoch lange Zeit nicht nachdrücklich verfolgt, da teilweise die Notwendigkeit für ein internationales Übereinkommen in dieser Frage nicht gesehen wurde. Zudem stand der Abschluss des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (SRÜ; BGBl. 1994 II S. 1798, 1799) an, das viele offene Fragen auch bezüglich der Wrackbeseitigung erleichtern sollte. Durch das SRÜ wurde das Regime der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) erst geschaffen, welches jetzt die Grundlage des Anwendungsbereichs des Wrackbeseitigungsübereinkommens bildet.

Erst nach dem Vorfall der Havarie der Plattform „West Gamma“, die im Jahr 1990 auf dem Gebiet des deutschen Festlandssockels sank und letztendlich von der Bundesrepublik Deutschland auf eigene Kosten beseitigt wurde, kam das Thema vor allem auf Initiative Deutschlands, der Niederlande und Großbritanniens in den Rechtsausschuss (Legal Committee) der IMO und wurde dort in der 74. Sitzung im Oktober 1996 erstmalig eingehend diskutiert. Im Mai 2007 wurde das Übereinkommen auf einer Diplomatischen Konferenz in Nairobi verabschiedet.

2. Ziele und Inhalt des Wrackbeseitigungsübereinkommens

Mit dem Wrackbeseitigungsübereinkommen ist ein weiterer Meilenstein zur Verbesserung der Sicherheit des internationalen Seeverkehrs, zum Schutz der Meeresumwelt und insbesondere zum Schutz der Küstenstaaten vor Gefahren, die von Wracks für die Schifffahrt oder die Umwelt ausgehen, erreicht.

Das Übereinkommen findet grundsätzlich in der dem Küstenmeer vorgelagerten AWZ Anwendung. Es enthält die verbindliche Verpflichtung für eingetragene Eigentümer von Schiffen, ein Wrack, von dem der betroffene Küstenstaat festgestellt hat, dass es eine Gefahr für die Sicherheit des Schiffsverkehrs oder die Meeresumwelt darstellt, auf eigene Kosten zu beseitigen. Der betroffene Küstenstaat kann bei Untätigbleiben des Eigentümers sowie bei Gefahr im Verzug selbst auf Kosten des Eigentümers tätig werden. Zur Absicherung der Durchsetzbarkeit dieses Anspruchs und aus Gründen der Praktikabilität sieht das Wrackbeseitigungsübereinkommen eine Versicherungspflicht des eingetragenen Eigentümers und einen Direktanspruch des Küstenstaates gegen die Ver-

sicherung nach dem Vorbild des Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen von 1969; BGBl. 1975 II S. 301, 305) vor.

Für Deutschland bedeutet dies eine weitere Verbesserung des Schutzes des deutschen Küstenvorfelds und eine Entlastung der öffentlichen Haushalte von den Folgen einer Wrackbeseitigung. Durch das Übereinkommen wird die Durchsetzung von künftigen Ansprüchen insbesondere des Bundes gegen den eingetragenen Eigentümer und dessen Pflichtversicherung wegen getroffener Wrackbeseitigungsmaßnahmen in der AWZ überhaupt erst ermöglicht und auf eine rechtliche Grundlage gestellt. Kosten in erheblicher Höhe für künftige Beseitigungsmaßnahmen von Wracks in der AWZ gehen nicht länger zu Lasten des Bundeshaushaltes.

3. Ratifikation des Wrackbeseitigungsübereinkommens

Die Bundesregierung hält die Ratifikation des von der Bundesrepublik Deutschland am 17. November 2008 gezeichneten Wrackbeseitigungsübereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland für geboten. Vor allem vor dem Hintergrund der oben (Teil A.1) erwähnten Havarie der „West Gamma“ erscheint es erforderlich, eine internationale Regelung für die Haftung für Wrackbeseitigungsschäden sowie eine Pflichtversicherung einzuführen. Das Übereinkommen leistet einen wichtigen Beitrag zum Meeresumweltschutz und zur Seeverkehrssicherheit, indem es nicht nur eine Haftung auf hohem Niveau einführt und damit dem Präventionsgedanken Rechnung trägt, sondern auch über die Begründung der Pflicht jedes Vertragsstaates, nur Schiffe mit einer Versicherungsbescheinigung ihre Häfen anlaufen zu lassen, sogar Schiffe von Nichtvertragsstaaten zum Einhalten von Sicherungsmaßnahmen veranlasst. Aus deutscher Sicht ist daher das Wrackbeseitigungsübereinkommen als positiv zu bewerten. Die Ratifikation des Wrackbeseitigungsübereinkommens, mit der auch einer Forderung des Rates der Verkehrsminister der EU vom 9. Oktober 2008 entsprochen wird, die Mitgliedstaaten der Europäischen Union mögen bis spätestens zum 1. Januar 2013 ihren Beitritt zum Wrackbeseitigungsübereinkommen erklären, liegt im Interesse der Bundesrepublik Deutschland.

B. Besonderes

Das Wrackbeseitigungsübereinkommen besteht aus einer Präambel und 22 Artikeln.

Zu Artikel 1

Dieser Artikel enthält einen Katalog von Definitionen der im Wrackbeseitigungsübereinkommen verwendeten Begriffe.

Absatz 1 definiert den Begriff „Übereinkommensgebiet“. Dieses ist der räumliche Anwendungsbereich des Übereinkommens (Artikel 3 Absatz 1). Das Gebiet umfasst grundsätzlich den Bereich der AWZ oder, falls ein Staat eine solche nicht festgelegt hat, einen an das Küstenmeer dieses Staates angrenzenden Bereich, der von dem Staat

festgelegt wird, sich jedoch nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt.

Absatz 2 definiert den Begriff des „Schiffes“ für das Wrackbeseitigungsübereinkommen. Danach ist „Schiff“ ein seegängiges Wasserfahrzeug jeder Art. Als Fallbeispiele werden genannt: Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergeräte, schwimmende Fahrzeuge und – auf besondere deutsche Initiative – schwimmende Plattformen. Ausdrücklich ausgenommen vom Anwendungsbereich sind auf dem Meeresboden fest verankerte Plattformen, die vor Ort zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung der mineralischen Ressourcen des Meeresbodens verwendet werden.

Nach Absatz 3 ist unter „Seeunfall“ ein Schiffszusammenstoß, das Stranden oder ein sonstiges mit der Führung eines Schiffes zusammenhängendes Ereignis oder ein anderer Vorfall an Bord oder außerhalb eines Schiffes zu verstehen, wodurch Sachschaden am Schiff oder an seiner Ladung entsteht oder unmittelbar zu entstehen droht.

Die Definition eines „Wracks“ im Sinne des Wrackbeseitigungsübereinkommens findet sich in Absatz 4. Unter den Begriff fallen gesunkene oder gestrandete Schiffe (Buchstabe a) sowie jeder beliebige Teil eines solchen einschließlich aller Gegenstände, die sich an Bord befinden oder befunden haben (Buchstabe b), sowie alle Gegenstände, die ein Schiff auf See, also während der Fahrt, verloren hat und die gestrandet oder gesunken sind oder auf dem Meer treiben (Buchstabe c). Während Buchstabe a das Wrack im klassischen Sinn beschreibt, sind mit Buchstabe b etwa verlorene Anker und mit Buchstabe c vor allem über Bord gegangene Container gemeint, die dann über einen längeren Zeitraum auf den Verkehrswegen treiben können.

Buchstabe d erweitert den Begriff des „Wracks“ gegenüber der Definition unter Buchstabe a, indem ein Schiff auch dann bereits als Wrack angesehen wird, wenn es im Sinken oder Stranden begriffen ist beziehungsweise wenn es aller Voraussicht nach sinken oder stranden wird, wenn nicht wirksame Hilfsmaßnahmen für das Schiff oder den Gegenstand in Gefahr ergriffen werden. Damit werden beispielsweise wegen Ausfalls der Ruderanlage nautisch nicht mehr beherrschbare Gefahrenlagen durch hilflos treibende Schiffe erfasst. Durch die zeitliche Vorverlagerung sollen präventive Maßnahmen, die letztlich zur Schadensbegrenzung oder sogar -verhinderung führen können, ermöglicht werden. Für den betroffenen Küstenstaat bietet dies die Möglichkeit, frühzeitig eine Beseitigung sicherzustellen, wenn sich eine Bedrohung abzeichnet.

Nach Absatz 5 ist unter „Gefahr“ jede Gegebenheit oder Bedrohung zu verstehen, die eine Gefahr oder ein Hindernis für die Schifffahrt darstellt (Buchstabe a), erwartungsgemäß schädliche Folgen größeren Umfangs für die Meeresumwelt haben wird oder zu Schäden für die Küste oder damit zusammenhängende Interessen eines oder mehrerer Staaten führen kann (Buchstabe b). Ein detaillierter Katalog von Kriterien, die bei der Abwägung zu bedenken sind, findet sich in Artikel 6. Der Umstand, dass eine Gefahr oder ein Hindernis für die Schifffahrt für sich gesehen bereits eine „Gefahr“ darstellt, also nicht kumulativ schädliche Folgen größeren Umfangs für die Meeresumwelt oder Schäden für die Küste oder da-

mit zusammenhängende Interessen hinzutreten müssen, ist im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien ein deutlicher Fortschritt gegenüber dem Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen (BGBl. 1975 II S. 137, 139).

Als „damit zusammenhängende Interessen“ gelten nach Absatz 6 die Interessen eines Küstenstaates, jedoch nicht unbedingt des zuständigen Küstenstaates, die von einem Wrack unmittelbar betroffen oder durch das Wrack bedroht sind. Darunter fallen sowohl wirtschaftliche (zum Beispiel Fischerei, Tourismus, der Küste vorgelagerte Anlagen) wie auch ökologische Interessen (Erhaltung der lebenden Ressourcen der Meere sowie Tier- und Pflanzenwelt der Küste) sowie die Gesundheit der Küstenbevölkerung. Absatz 6 enthält dahin gehend eine nicht abschließende Liste von Beispielen in den Buchstaben a bis d, die unter diesen Begriff zu subsumieren sind. Dem Küstenstaat soll damit generell die Möglichkeit gegeben werden, zum Schutz derartiger Interessen zu handeln.

„Beseitigung“ ist nach Absatz 7 jede Maßnahme, die zur Verhütung, Verringerung oder Abwendung der von dem Wrack ausgehenden Gefahr ergriffen wird. Der Begriff ist weit gefasst und erfasst sowohl den Regelfall einer vollständigen Bergung als auch, nach Maßgabe der Verhältnismäßigkeit, Maßnahmen zum Abbergen der Ladung oder das Zurückbauen auf eine geringere Höhe.

Die in Absatz 8 getroffene Bestimmung des „eingetragenen Eigentümers“ entspricht der Definition in Artikel 1 Absatz 4 des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (Bunkeröl-Übereinkommen; BGBl. 2006 II S. 578, 579) und des Begriffs „Eigentümer“ in Artikel 1 Absatz 3 des Internationalen Übereinkommens von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen von 1992; BGBl. 1996 II S. 670, 671). Nach Satz 1 versteht man unter dem Begriff „eingetragener Eigentümer“ die Person oder Personenmehrheit, die für das Schiff im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Sofern das Schiff nicht eingetragen ist, ist „eingetragener Eigentümer“ im Sinne des Übereinkommens der sachenrechtliche Eigentümer. Satz 2 trägt der besonderen rechtlichen Situation in den Staaten Rechnung, in denen Schiffe dem Staat gehören, jedoch von Gesellschaften betrieben werden, die in diesem Staat nur als Ausrüster eingetragen sind. Hier soll die Gesellschaft als Eigentümer im Sinne des Übereinkommens angesehen werden. Den eingetragenen Eigentümer treffen mit Ausnahme der Meldepflicht die zentralen Pflichten des Übereinkommens hinsichtlich der Wrackbeseitigung, der Kostentragung für die Wrackbeseitigung (einschließlich für die Lokalisierung und Markierung) durch den betroffenen Küstenstaat sowie der Versicherung.

Als der für die Meldepflicht in Artikel 5 wichtige „Betreiber des Schiffes“ nach Absatz 9 gelten sowohl der sachenrechtliche Eigentümer des Schiffes sowie eine sonstige Gesellschaft oder Person, wie zum Beispiel der Geschäftsführer oder Bareboat-Charterer, welche vom eingetragenen Eigentümer die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und sich dadurch verpflichtet hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten nach dem „Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und zur Ver-

hütung der Meeresverschmutzung“ (International Safety Management Code) zu übernehmen.

Mit dem „betroffenen Staat“ nach Absatz 10 ist der zuständige Küstenstaat gemeint, also der Staat, in dessen Übereinkommensgebiet, das heißt grundsätzlich in dessen AWZ, sich das Wrack befindet. Der zuständige Küstenstaat muss nicht zwangsläufig mit dem faktisch durch das Wrack gefährdeten Staat identisch sein. Die Zuständigkeit liegt daher immer nur bei einem Staat, so dass Kompetenzprobleme vermieden werden. Bei driftenden Wracks wie zum Beispiel treibenden Containern oder manövrierunfähigen Schiffen kann es allerdings dazu kommen, dass das Wrack von einer AWZ in die des Nachbarstaates driftet. In dem Fall geht die Zuständigkeit dann auf den Nachbarstaat über.

Gemäß Absatz 11 ist „Staat des Schiffsregisters“ entweder der Staat, in dessen Register das Schiff eingetragen ist, oder, bei Schiffen, die nicht in einem Register eingetragen sind, der Staat, dessen Flagge das Schiff führt. Diese Begriffsbestimmung entspricht derjenigen in Artikel 1 Absatz 4 des Haftungsübereinkommens von 1992 und Artikel 1 Absatz 10 des Bunkeröl-Übereinkommens. In Fällen der Bareboat-Charter, der zeitlich begrenzten Ausflaggung von Schiffen, ist fraglich, ob der ursprüngliche Registerstaat oder der Flaggenstaat als „Staat des Schiffsregisters“ im Sinne des Absatzes 11 zu interpretieren ist. Durch IMO-Entscheidung A.1057(27) der Vollversammlung vom 30. November 2011 soll dem Flaggenstaat Vorrang eingeräumt werden.

Die Definition der Begriffe „Organisation“ in Absatz 12 und „Generalsekretär“ in Absatz 13 entspricht den Formulierungen in den bestehenden Übereinkommen der IMO.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel enthält in fünf Absätzen allgemeine Ziele und Grundsätze des Übereinkommens, nämlich die Feststellung, dass ein Vertragsstaat im Übereinkommensgebiet Maßnahmen zur Beseitigung gefährlicher Wracks ergreifen darf (Absatz 1), und begrenzt diese Maßnahmen entsprechend dem Grundsatz der Angemessenheit und Notwendigkeit (Absätze 2 und 3). Des Weiteren enthält Absatz 4 die Klarstellung, dass dieses Übereinkommen nichts an dem rechtlichen Status der Hohen See ändert. Zudem enthält Absatz 5 das völkerrechtliche Kooperationsgebot.

Zu Artikel 3

Der in diesem Artikel geregelte Geltungsbereich des Übereinkommens entspricht dem in Artikel 1 Absatz 1 definierten Übereinkommensgebiet, das heißt grundsätzlich der AWZ.

Jedoch kann ein Vertragsstaat den Geltungsbereich des Übereinkommens auf solche Wracks ausdehnen, die sich in seinem Hoheitsgebiet einschließlich seines Küstenmeeres befinden (Absatz 2). Die Bundesrepublik Deutschland wird von dieser Option des sogenannten „Opt-in“ derzeit keinen Gebrauch machen. Für ein „Opt-in“ spricht zwar, dass dann in der AWZ sowie im Küstenmeer und den Seeschiffahrtsstraßen ein einheitliches Regime zur Wrackbeseitigung mit einem bisher nicht vorhandenen Versicherungsanspruch zur Verfügung stünde; gegen ein „Opt-in“ spricht jedoch, dass in der Bundesre-

publik Deutschland ein ausgefeiltes Wrackbeseitigungsrecht besteht, welches eine Ausweitung des Übereinkommens nicht notwendig macht. Dieses System lässt auch die Inanspruchnahme von Handlungsstörern und sogenannten Nichtstörern zu und ermöglicht insgesamt eine flexiblere Geltendmachung von Ansprüchen. Würde die Bundesrepublik Deutschland das Wrackbeseitigungsübereinkommen auch auf ihre Territorialgewässer erstrecken, wäre sie in ihren Ansprüchen auf die Anwendung der Regeln des Übereinkommens beschränkt. Dies ergibt sich aus Artikel 12 Absatz 10 des Übereinkommens, wonach nur Ansprüche für Kosten „aus diesem Übereinkommen“ unmittelbar gegen den Versicherer geltend gemacht werden können.

Zu Artikel 4

Dieser Artikel trägt den Titel „Ausschlüsse“ und bezeichnet verschiedene Fälle, in denen das Wrackbeseitigungsübereinkommen keine Anwendung findet. Nach Absatz 1 ist die Anwendung auf solche Maßnahmen ausgeschlossen, die gemäß dem Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1965 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen in der jeweils geltenden Fassung oder des Protokolls von 1973 über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl (BGBl. 1985 II S. 593, 596) in der jeweils geltenden Fassung ergriffen werden. Ein Rückgriff auf das Regime des Wrackbeseitigungsübereinkommens, beispielsweise zur Geltendmachung von Kostenerstattungsansprüchen gegen den eingetragenen Eigentümer, ist dann nicht möglich.

Ferner sind Kriegsschiffe und staatseigene Schiffe beziehungsweise solche, die vom Staat betrieben werden und zur betreffenden Zeit ausschließlich für andere als Handelszwecke eingesetzt sind, von der Anwendung ausgeschlossen (Absatz 2), es sei denn, dass der Staat diese Schiffe ausdrücklich durch Notifikation in den Anwendungsbereich aufnimmt (Absatz 3). Dies entspricht der gebräuchlichen Regelung in anderen Übereinkommen und dient der Wahrung staatlicher Souveränität und militärischer Geheimhaltung. Von der Erweiterung des Anwendungsbereichs nach Artikel 4 Absatz 3 soll derzeit kein Gebrauch gemacht werden.

Absatz 4 betrifft den Fall, dass eine Vertragspartei gemäß Artikel 3 Absatz 2 den Anwendungsbereich des Wrackbeseitigungsübereinkommens auf ihr Hoheitsgebiet erweitert hat. Dieser Absatz modifiziert bestimmte Regelungen des Übereinkommens, die auf die AWZ konzipiert sind. Daher sieht Absatz 4 Buchstabe a vor, dass Artikel 2 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 1, 5, 7 bis 10 und Artikel 15 im Hoheitsgebiet keine Anwendung finden und dass Artikel 9 Absatz 4 im Hoheitsgebiet den in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b aufgeführten Wortlaut hat. Danach steht die freie Wahl eines Bergers durch den eingetragenen Eigentümer für die Wrackbeseitigung unter dem Vorbehalt des innerstaatlichen Rechts des betroffenen Staates.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel kodifiziert eine Meldepflicht für den Kapitän und Betreiber. Jeder Vertragsstaat hat dafür Sorge zu tragen, dass der Kapitän und Betreiber eines Schiffes unter seiner Flagge einem betroffenen Staat unverzüglich Meldung machen, wenn dieses Schiff in einen Seeunfall ver-

wickelt war, aus dem ein Wrack entstanden ist. Ist die Meldung von einer dieser beiden Personen eingegangen, so ist die jeweils andere von der Pflicht befreit.

Diese Meldepflicht entspricht bestehenden Meldepflichten aus anderen Übereinkommen wie dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS; Kapitel I Regel 11 Buchstabe c; BGBl. 1979 II S. 141, 142), dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78, Artikel 8; BGBl. 1982 II S. 2, 4; 1996 II S. 399) oder dem Internationalen Übereinkommen von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Överschmutzung (Artikel 4; BGBl. 1994 II S. 3798, 3799).

Inhaltlich sollen diese Meldungen gemäß Absatz 2 alle Angaben enthalten, die der betroffene Küstenstaat für ein weiteres Vorgehen benötigt, das heißt den Namen und Hauptgeschäftssitz des eingetragenen Eigentümers sowie alle sachdienlichen Angaben, die erforderlich sind, um festzustellen, ob das Wrack eine Gefahr nach Artikel 6 darstellt. Die Meldung muss demnach in jedem Fall Angaben zur genauen Position des Wracks enthalten, zu dessen Typ, Größe und Bauart, seinem Zustand und der Art des Schadens sowie der Art und Menge der Ladung, insbesondere zu gefährlichen oder giftigen Stoffen, und zu den Mengen und Arten der an Bord befindlichen Öle einschließlich Bunker- und Schmieröl.

Zu Artikel 6

Dieser Artikel liefert einen Katalog von Kriterien, die der betroffene Küstenstaat bei seiner Einschätzung berücksichtigen soll, ob von einem Wrack eine Gefahr ausgeht. Die Liste ist jedoch keinesfalls abschließend, sondern es sollen nach Buchstabe o auch alle sonstigen Umstände, die eine Beseitigung erforderlich machen können, in Betracht gezogen werden. Die aufgezählten Beispiele beziehen sich auf das Wrack selbst, auf den vor Ort herrschenden Schiffsverkehr sowie auf die gegebenen Bedingungen sowohl des Meeres als auch des Wetters und der Umgebung, zum Beispiel Strömungen, unterseeische Topographie, die Nähe zu Schifffahrtswegen, die Schadensanfälligkeit von Hafenanlagen und der Küste vorgelagerter Anlagen oder die Nähe zu besonders empfindlichen marinen Ökosystemen.

Zu Artikel 7

Dieser Artikel bezeichnet die Aufgabe des betroffenen Staates, bei Kenntniserlangung von einem Wrack unter Anwendung aller praktisch möglichen Mittel die beteiligten Seeleute und Staaten so schnell wie möglich über die Art und Position des Wracks zu unterrichten und zu warnen. Besteht zu diesem Zeitpunkt bereits Anlass zur Annahme, dass das Wrack eine Gefahr darstellt, so muss der betroffene Staat alle praktisch möglichen Schritte ergreifen, um die genaue Position des Wracks zu ermitteln.

Zu Artikel 8

Dieser Artikel enthält eine Markierungspflicht des Küstenstaates. Hat dieser festgestellt, dass ein Wrack eine Gefahr darstellt, so ist er verpflichtet, alle angemessenen Schritte zu ergreifen, um das Wrack internationalen Standards in ihrer jeweiligen regionalen Ausformung entspre-

chend zu markieren und diese Markierung mit allen geeigneten Mitteln öffentlich bekannt zu geben.

Zu Artikel 9

Nach Absatz 1 muss der betroffene Staat unverzüglich nach der Feststellung, dass von dem Wrack eine Gefahr ausgeht, den Registerstaat sowie den eingetragenen Eigentümer unterrichten. Ebenso muss er den Registerstaat sowie andere durch das Wrack betroffene Staaten hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen konsultieren. Letzteres bedeutet nicht, dass der betroffene Staat ein Einvernehmen über die Maßnahmen zu erzielen hätte. Die Entscheidungsgewalt liegt allein bei dem Staat, in dessen Übereinkommensgebiet sich das Wrack befindet. Der Begriff „Registerstaat“ ist in diesem Zusammenhang als „Flaggenstaat“ zu verstehen, da nach Sinn und Zweck der Regelung die Konsultation des Küstenstaates mit dem Staat, der die Jurisdiktion im Hinblick auf das Schiff hat und über den Eingriff in seine Flaggenhoheit unterrichtet werden soll, in Rede steht.

Absatz 2 enthält ein Kernstück des Übereinkommens, nämlich die Feststellung, dass der eingetragene Eigentümer ein Wrack beseitigen muss, wenn festgestellt wurde, dass dieses eine Gefahr darstellt. Es besteht demnach eine Rechtspflicht zur Beseitigung. Bislang konnte der Eigentümer durch Aufgabe des Eigentums jede Verpflichtung von sich abwenden.

Sobald ein Wrack als Gefahr eingestuft wurde, müssen der eingetragene Eigentümer oder sonstige interessierte Parteien nach Absatz 3 der zuständigen Behörde den in Artikel 12 geregelten Versicherungsnachweis oder Nachweis der sonstigen finanziellen Sicherheit vorlegen.

Dem eingetragenen Eigentümer ist es jedoch weitgehend freigestellt, von welchem Berger oder anderen Personen er die Wrackbeseitigung durchführen lässt (Absatz 4). Diese Regelung soll insbesondere die privatrechtliche Vertragsfreiheit garantieren. Der Staat kann nur insoweit vor Beginn der Beseitigung Auflagen erteilen (Absatz 4) oder nach Beginn der Beseitigung in diese eingreifen (Absatz 5), wie es notwendig ist, um sicherzustellen, dass die Beseitigung wirksam und auf die den Grundsätzen der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt entsprechenden Art und Weise durchgeführt wird. Für den Fall, dass eine Vertragspartei das Übereinkommen auf ihr Hoheitsgebiet für anwendbar erklärt hat, ist diese Regelung für das Hoheitsgebiet entsprechend so modifiziert, dass die Wahl des Bergers unter dem Vorbehalt des innerstaatlichen Rechts steht (siehe oben zu den Artikeln 3 und 4).

Der betroffene Staat setzt dem eingetragenen Eigentümer schriftlich eine Frist, innerhalb derer dieser das Wrack beseitigen muss (Absatz 6 Buchstabe a). Die Länge der Frist muss der jeweiligen Gefahr, die von dem Wrack ausgeht, angemessen sein. Die Fristsetzung muss auch eine schriftliche Androhung enthalten, dass bei Nichteinhaltung dieser Beseitigungsfrist der betroffene Staat die Wrackbeseitigung auf Kosten des eingetragenen Eigentümers vornehmen kann (Absatz 6 Buchstabe b) und dass der Staat auch umgehend eingreifen wird, wenn die Gefahr ein besonders schwerwiegendes Ausmaß annimmt (Absatz 6 Buchstabe c).

Beseitigt der Eigentümer das Wrack nicht innerhalb der gesetzten Frist oder ist der eingetragene Eigentümer nicht erreichbar (Absatz 7) oder ist durch Gefahr im Verzug

ein unmittelbares Tätigwerden erforderlich und hat der betroffene Staat den Registerstaat sowie den eingetragenen Eigentümer entsprechend unterrichtet (Absatz 8), kann der betroffene Staat das Wrack mit den am geeignetsten und am schnellsten verfügbaren Mitteln, die den Grundsätzen der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt entsprechen, beseitigen.

Nach Absatz 9 haben die Staaten durch innerstaatliches Recht sicherzustellen, dass die bei ihnen eingetragenen Eigentümer den Bestimmungen nach den Absätzen 2 und 3 nachkommen, also ein Wrack, von dem festgestellt wurde, dass es eine Gefahr darstellt, beseitigen und den Versicherungsnachweis vorlegen.

Im Hinblick auf die Flaggenhoheit erteilt, wenn erforderlich, der Flaggenstaat dem betroffenen Küstenstaat nach Absatz 10 seine Zustimmung, nach den Absätzen 4 bis 8 zu handeln. Regelmäßig ist diese Zustimmung bereits mit der Ratifikation erteilt.

Gemäß Absatz 11 muss der betroffene Staat die in diesem Artikel genannten Angaben an den eingetragenen Eigentümer weitergeben.

Zu Artikel 10

Nach der Regelung der Rechtspflicht zur Beseitigung regelt dieser Artikel die Kostentragungspflicht für die in den Artikeln 7 bis 9 genannten Maßnahmen der Lokalisierung, Markierung und Beseitigung. Diese wird grundsätzlich dem eingetragenen Eigentümer auferlegt. Allerdings ist der eingetragene Eigentümer unter gewissen Umständen von der Kostentragungspflicht befreit. Absatz 1 Buchstabe a bis c zählt folgende Ausnahmen von der Verantwortlichkeit auf: der Seeunfall, der zu dem Wrack geführt hat, ist durch Kriegshandlungen, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis entstanden; er wurde ausschließlich durch eine in Schädigungsabsicht begangene Handlung oder Unterlassung eines Dritten oder eine fahrlässige oder anderweitig rechtswidrige Handlung einer Regierung oder einer anderen für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlichen Stelle in Wahrnehmung dieser Aufgabe verursacht. Der hier aufgeführte Katalog entspricht den im Seerecht gebräuchlichen Ausnahmen, die gerechtfertigt sind durch die speziellen Gefahren auf See, versicherungsrechtliche Erwägungen sowie den Gedanken, dass der eingetragene Eigentümer nicht haften soll, wenn der Schaden vorsätzlich durch einen Dritten verursacht wurde.

Dem eingetragenen Eigentümer steht grundsätzlich weiterhin das Recht zu, seine Haftung nach anwendbaren nationalen oder internationalen Regeln wie zum Beispiel dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786, 787) (in der Fassung des Protokolls von 1996; BGBl. 2000 II S. 790, 791) (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) zu beschränken (Absatz 2). Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen ist in Deutschland in Kraft, jedoch hat Deutschland von dem Recht in Artikel 18 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens Gebrauch gemacht, Kosten für die Wrackbeseitigung gesondert zu regeln. Gemäß § 612 des Handelsgesetzbuches* wird für Wrackbeseitigungsansprüche ein gesonderter Haftungs-

höchstbetrag errechnet, der nur zur Befriedigung der in diesem Paragraphen genannten Ansprüche herangezogen werden kann. Die Höhe dieses Betrages richtet sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

Die im Wrackbeseitigungsübereinkommen beschriebenen Kostenforderungen können nur auf Grundlage dieses Übereinkommens geltend gemacht werden (Absatz 3). Die Bündelung der Kostentragungslast auf den eingetragenen Eigentümer erfolgt aus Gründen der Praktikabilität. Rückgriffsrechte des eingetragenen Eigentümers gegen Dritte auf Sekundärebene bleiben unberührt (Absatz 4).

Zu Artikel 11

Dieser Artikel enthält in Absatz 1 eine Subsidiaritätsklausel hinsichtlich der Kostentragungsregelung in Artikel 10. In diesem Artikel geht es darum, Widersprüche bei Haftungs- und Kostenregelungen zwischen den verschiedenen Haftungsübereinkommen zu vermeiden. Da der Begriff „Wrackbeseitigung“ im vorliegenden Übereinkommen sehr weit definiert ist, könnten auch viele Maßnahmen darunter fallen, die schon spezieller in anderen Übereinkommen geregelt sind. Sind daher Maßnahmen vorgenommen worden, die sowohl vom Wrackbeseitigungsübereinkommen als auch von einem der genannten anderen Übereinkommen erfasst sein können, tritt bei Widersprüchen das Wrackbeseitigungsübereinkommen als das weniger spezielle zurück. Dies gilt jedoch nur, wenn das besagte andere Übereinkommen anwendbar und in Kraft ist und auch nur, soweit die Maßnahmen beiden Übereinkommen unterfallen.

Bei den Übereinkommen, die hinsichtlich der Haftung das Wrackbeseitigungsübereinkommen verdrängen, handelt es sich um das Haftungsübereinkommen von 1969 in der jeweils geltenden Fassung, das Internationale Übereinkommen von 1996 über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See in der jeweils geltenden Fassung, das Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie (BGBl. 1975 II S. 957, 959) in der jeweils geltenden Fassung, das Wiener Übereinkommen von 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden in der jeweils geltenden Fassung – oder innerstaatliche Rechtsvorschriften über die Haftungsbeschränkung oder das Verbot der Haftungsbeschränkung für nukleare Schäden – und das Bunkeröl-Übereinkommen in der jeweils geltenden Fassung.

Sollten Maßnahmen nach diesem Übereinkommen nach geltendem nationalen Recht oder einem internationalen Übereinkommen als Bergung gelten, so kommen die Vergütungs- und Bergungsansprüche nach letzteren Regelungen unter Ausschluss der Regelungen des Wrackbeseitigungsübereinkommens zur Anwendung. Im Fokus des Absatzes 2 steht vor allem das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung (Bergungsübereinkommen; BGBl. 2001 II S. 510, 511), welches anwendbar bleiben soll.

Zu Artikel 12

Dieser Artikel regelt die Versicherungspflicht beziehungsweise die Pflicht, eine entsprechende finanzielle Sicherheit, wie etwa eine Bankbürgschaft, zu aufrechtzuerhalten.

* BT-Drucksache 17/10309

Nach Absatz 1 muss der eingetragene Eigentümer eines Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von 300 und mehr, welches unter der Flagge eines Vertragsstaates fährt, eine solche Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechterhalten. Die Höhe der Sicherheit muss den anwendbaren nationalen und internationalen Haftungsbeschränkungen entsprechen, jedoch in keinem Fall den Betrag überschreiten, der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens errechnet wurde. Die Bundesrepublik Deutschland hat einen Vorbehalt nach Artikel 18 Absatz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens erklärt, sodass sich die Höhe der Sicherheit grundsätzlich nach § 612 Handelsgesetzbuch* richtet. Die Mindestversicherungssumme muss jedoch nicht den nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu errechnenden Betrag übersteigen.

Zuständig für die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen und für die Erteilung der Versicherungsbescheinigungen ist nach dem Wortlaut des Absatzes 2 der Schiffsregisterstaat beziehungsweise dessen zuständige Behörde. Bei einem Schiff, das nicht im Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragen ist, kann die zuständige Behörde jedes Vertragsstaates die Bescheinigung ausstellen. Wie zu Artikel 1 Absatz 11 ausgeführt, ist nach der IMO-Entschließung A.1057(27) der Vollversammlung vom 2. Dezember 2009 auch in Fällen der Bareboat-Charter der Flaggenstaat als „Staat des Schiffsregisters“ im Sinne des Artikels 1 Absatz 11 für die Erteilung zuständig.

Für die Bundesrepublik Deutschland heißt dies letztendlich, dass für Schiffe, die nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes befristet eine fremde Flagge führen, nicht Deutschland als verbleibender Schiffsregisterstaat, sondern der neue Flaggenstaat die Versicherungsbescheinigung ausstellen muss, soweit dieser auch Vertragsstaat des Wrackbeseitigungsübereinkommens ist. Für Schiffe unter der Flagge von Nicht-Vertragsstaaten, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind, wird Deutschland nach Absatz 2 die Versicherungsbescheinigungen ausstellen, um diesen Schiffen den vorübergehenden Betrieb unter fremder Flagge zu ermöglichen.

Der ausstellende Staat hat das Vorliegen der Ausstellungsvoraussetzungen zu prüfen. Dies könnte eine Staatshaftung auslösen, wenn der ausstellende Staat bestimmte Angaben oder zum Beispiel die Liquidität des Versicherers nicht ausreichend geprüft hat. Inhaltlich soll sich die Bescheinigung über die Pflichtversicherung an das im Anhang beigefügte Muster anlehnen und bestimmte aufgelistete Angaben zum Schiff, zum Eigentümer, zu der Sicherheit, dem Versicherer und zur Geltungsdauer der Bescheinigung enthalten (Absatz 2 Buchstabe a bis g).

Nach Absatz 3 kann der Vertragsstaat eine anerkannte Einrichtung oder Organisation zur Ausstellung der Bescheinigungen ermächtigen. Letztere hat den Staat von jeder ausgestellten Bescheinigung zu unterrichten. Garant für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Bescheinigungen ist immer der Staat, der auch die Pflicht hat, die dafür notwendigen Vorkehrungen zu treffen. Die Ermächtigung müsste dem Generalsekretär angezeigt werden. Wirksam würde sie erst drei Monate nach erfolgter Notifikation. Wie ein Staat selbst ist auch die ermächtigte Ein-

richtung oder Organisation mindestens auch zum Widerruf einer Bescheinigung ermächtigt, wenn die Bedingungen, unter denen die Bescheinigung erteilt wurde, nicht mehr aufrechterhalten werden. Auch ein solcher Widerruf muss dem Staat, für den die Bescheinigung ausgestellt wurde, gemeldet werden. Deutschland wird von der Möglichkeit des Absatzes 3 keinen Gebrauch machen.

Die Bescheinigung wird in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefasst (Absatz 4). Es muss aber jedenfalls zusätzlich oder ersatzweise eine Ausgabe in Englisch, Französisch oder Spanisch ausgestellt werden, wenn keine dieser Sprachen Amtssprache ist. Sie muss an Bord mitgeführt werden, während eine Kopie bei der zuständigen Behörde des Register- beziehungsweise Ausstellerstaates verbleibt (Absatz 5).

Nach Absatz 6 muss die Versicherung an sich bestimmten Bedingungen genügen, damit eine Versicherungsbescheinigung ausgestellt werden kann. Eine Versicherung genügt nicht den Bedingungen, wenn sie aus anderen Gründen als Zeitablauf noch vor dem Auslaufen der Versicherungsbescheinigung außer Kraft treten kann. Zu denken ist in diesem Fall besonders an das im englischen Versicherungsrecht gängige „breach of warranty“, welches eine Versicherungspolice auf den kleinsten Verstoß hin auch ex post nichtig werden lassen kann, selbst wenn der Verstoß nicht ursächlich für einen späteren Versicherungsfall ist. Nach Absatz 2 darf die Geltungsdauer der Versicherungsbescheinigung nicht länger sein als die Geltungsdauer der Sicherheit. Die Versicherung muss also für die gesamte Geltungsdauer der Versicherungsbescheinigung, das heißt bis zu drei Monaten ab dem Zeitpunkt der Kündigung, den Erfordernissen dieses Artikels, insbesondere Absatz 2, genügen. Bei wesentlichen Änderungen wie Änderungen der Geltungsdauer muss die Versicherungsbescheinigung der zuständigen Behörde übergeben und gegebenenfalls eine neue Versicherungsbescheinigung ausgestellt werden.

Der Registerstaat bestimmt die Ausstellungs- und Geltungsbedingungen für die Bescheinigung vorbehaltlich von der IMO ausgearbeiteter Leitlinien über die finanzielle Haftung der eingetragenen Eigentümer (Absatz 7).

Absatz 8 bezieht sich auf die Verantwortung des ausstellenden Staates aus Absatz 6, das Vorliegen einer Versicherung und die Liquidität des Versicherers zu prüfen. Vertragsstaaten dürfen sich zwar bei der Ausstellung auf Informationen verlassen, die sie von anderen Staaten oder der IMO oder anderen internationalen Organisationen bezüglich der finanziellen Lage des Versicherers oder der Person, die die finanzielle Sicherheit leistet, erhalten, jedoch ist der Vertragsstaat in diesen Fällen nicht seiner Prüfungsverantwortung als ausstellender Staat nach Absatz 2 enthoben.

Die von einem Vertragsstaat ausgestellten oder bestätigten Versicherungsbescheinigungen müssen von allen anderen Vertragsstaaten uneingeschränkt anerkannt werden (Absatz 9). Diesen Bescheinigungen muss immer, auch bei nicht in einem Vertragsstaat registrierten Schiffen, die gleiche Wirkung wie solchen Bescheinigungen beigemessen werden, die von ihnen selbst ausgestellt wurden. Wenn ein Vertragsstaat glaubt, dass der in der Bescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen zu erfüllen, dann kann er den aus-

* BT-Drucksache 17/10309

stellenden oder bestätigenden Staat um eine Konsultation bitten.

Absatz 10 enthält eine weitere zentrale Regelung des Übereinkommens. In seinem Satz 1 gibt er dem betroffenen Staat die Möglichkeit des Direktanspruchs gegen den Versicherer für Entschädigungsansprüche für Kosten aus diesem Übereinkommen. Er enthält jedoch auch die Berechtigung des Versicherers, Einreden zu erheben. Im Fall des direkten Vorgehens gegen ihn stehen dem Sicherheitsgeber alle Einreden zu, die der eingetragene Eigentümer hätte geltend machen können, mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des eingetragenen Eigentümers. Ferner kann der Sicherheitsgeber die Haftung nach einem anwendbaren nationalen oder internationalen Regelwerk auf einen Betrag beschränken, der dem Betrag der nach Absatz 1 erforderlichen Versicherung entspricht, selbst wenn der eingetragene Eigentümer nicht zur Haftungsbeschränkung berechtigt ist. Der Versicherer kann auch die Einrede geltend machen, dass der Seeunfall durch vorsätzliches Verschulden des eingetragenen Eigentümers selbst verursacht wurde. Darüber hinaus kann der Versicherer aber keine Einrede geltend machen, die er beispielsweise aus Vertrag in einem von dem eingetragenen Eigentümer gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte erheben können. Der Versicherer kann aber immer verlangen, dass dem eingetragenen Eigentümer der Streit verkündet wird. Der Direktanspruch ist ein großer Vorteil insbesondere angesichts der Praxis, dass einige Reedereien ihre Haftung faktisch begrenzen, indem sie Schiffe in Einschiffsgesellschaften führen, die dann meist mit dem Schiff ihr Ende finden, wodurch letztlich auch die Haftung ins Leere führt.

Das Erfordernis einer Versicherungsbescheinigung dient auch der Durchsetzbarkeit des Übereinkommens. Nach Absatz 11 gestattet ein Vertragsstaat den Schiffen unter seiner Flagge, auf die das Übereinkommen anwendbar ist, den Betrieb nur bei Vorliegen einer solchen Bescheinigung.

Des Weiteren muss gemäß Absatz 12 jeder Vertragsstaat durch innerstaatliches Recht sicherstellen, dass für jedes Schiff mit einer Bruttoreaumgehaltszahl von 300 Tonnen und mehr, welches einen Hafen oder eine vor der Küste gelegene Einrichtung innerhalb seines Territoriums anläuft oder verlässt, eine Versicherung in dem nach Absatz 1 erforderlichen Umfang besteht. Dies gilt unbeachtlich der Flagge oder Registrierung. Damit werden die Vertragsstaaten verpflichtet, das Bestehen einer Versicherung oder sonstigen Sicherheit zu einer Hafenanlaufbedingung zu machen. Da nur Vertragsstaaten die entsprechenden Bescheinigungen ausstellen, erzeugt eine solche Bedingung einen gewissen Druck auf Handelspartner, ebenfalls dem Übereinkommen beizutreten.

Gemäß Absatz 13 können nach Notifikation des Generalsekretärs Vertragsstaaten Schiffe von der Pflicht nach Absatz 12, die Bescheinigung mitzuführen oder vorzuweisen, befreien, wenn der ausstellende Vertragsstaat dem Generalsekretär notifiziert, dass er allen Vertragsstaaten zugängliche Unterlagen in elektronischer Form führt, die das Vorhandensein der Bescheinigung belegen und es den Vertragsstaaten ermöglichen, ihre Verpflichtung nach Absatz 12 zu erfüllen.

Absatz 14 bezieht sich auf solche staatseigenen Schiffe, auf die das Übereinkommen anwendbar ist. Hat ein Vertragsstaat gehörendes Schiff keine Ver-

sicherung, so muss das Schiff eine entsprechende Bescheinigung mitführen, dass es diesem Staat gehört und dass seine Haftung innerhalb der in Absatz 1 festgelegten Grenzen gedeckt ist.

Zu Artikel 13

Die Kostenerstattungsansprüche nach Artikel 10 Absatz 1 erlöschen, wenn nicht binnen drei Jahren nach Feststellung der Gefahr (nach Artikel 6) nach diesem Übereinkommen Klage erhoben wird. Nach Ablauf von sechs Jahren nach dem Seeunfall, der zu dem Wrack führte, kann nicht mehr Klage erhoben werden. Besteht der Seeunfall aus einer Reihe von Vorfällen, beginnt die Frist mit dem Zeitpunkt des ersten Vorfalles.

Zu Artikel 14

Eine Konferenz zur Revision oder Änderung des Wrackbeseitigungsübereinkommens wird einberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten dies verlangt (Absatz 1). Nach seinem Inkrafttreten kann ein Staat dem Übereinkommen nur in der jeweils geänderten Fassung beitreten (Absatz 2).

Zu Artikel 15

Dieser Artikel trifft Regelungen für den Fall, dass zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten eine Streitigkeit bezüglich der Auslegung oder Anwendung des Wrackbeseitigungsübereinkommens entsteht. Die Staaten sollen sich nach Absatz 1 zunächst um friedliche Beilegung durch Verhandlung, Untersuchung, Vermittlung, Vergleich, Schiedsverfahren, gerichtliche Entscheidung, Inanspruchnahme regionaler Einrichtungen oder Übereinkünfte oder durch andere friedliche Mittel ihrer Wahl bemühen. Wenn diese Streitigkeit nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraumes von höchstens zwölf Monaten, gemessen ab dem Zeitpunkt, an dem der eine Staat den anderen von der Streitigkeit in Kenntnis gesetzt hat, beigelegt ist, so finden die Regelungen von Teil XV des SRÜ entsprechende Anwendung (Absatz 2). Die Streitparteien müssen dafür keine Vertragsstaaten des SRÜ sein.

Ist der Vertragsstaat des Wrackbeseitigungsübereinkommens gleichzeitig auch Vertragsstaat des SRÜ und hat er nach Artikel 287 SRÜ ein Verfahren gewählt, so wird dieses für das Wrackbeseitigungsübereinkommen entsprechend verwendet, es sei denn, der Staat hätte dafür ein anderes Verfahren gewählt (Absatz 3).

Ein Vertragsstaat des Wrackbeseitigungsübereinkommens, der kein Vertragsstaat des SRÜ ist, kann zu jedem Zeitpunkt ein oder mehrere der in Artikel 287 Absatz 1 genannten Streitbeilegungsmittel wählen und kann dementsprechend auch Schlichter und Schiedsrichter ernennen, die in die entsprechenden Listen in den Anlagen des SRÜ aufzunehmen sind (Absatz 4). Die Erklärung der Wahl wird beim Generalsekretär hinterlegt und von diesem den Vertragsstaaten mitgeteilt (Absatz 5).

Zu Artikel 16

Dieser Artikel legt ausdrücklich fest, dass die Rechte und Verpflichtungen eines Vertragsstaates aus dem SRÜ und aus dem Seevölkergewohnheitsrecht nicht durch dieses Übereinkommen berührt werden. Damit ist klargestellt, dass dieses Übereinkommen im Einklang mit dem höherrangigen Seerecht bestehen soll.

Zu den Artikeln 17 bis 21

Diese Artikel enthalten die üblichen Schlussklauseln, die den Regelungen in Kraft befindlicher internationaler Übereinkommen entsprechen.

Artikel 17 regelt unter anderem die Frist, innerhalb derer das Übereinkommen unterzeichnet werden kann, sowie die Stelle, an der das Übereinkommen zur Zeichnung aufliegt. Innerhalb der Zeichnungsfrist bis zum 18. November 2008 haben sechs Staaten, darunter Deutschland, das Wrackbeseitigungsübereinkommen gezeichnet.

Die nach Artikel 18 für das Inkrafttreten des Wrackbeseitigungsübereinkommens erforderliche Anzahl von zehn ratifizierenden Staaten ist im Vergleich zu sonstigen internationalen Übereinkommen verhältnismäßig gering. Ein Inkrafttreten allein durch Zeichnung durch die Mitgliedstaaten der Europäischen Union ist zu erwarten. Aufgrund der Vereinbarung unter den Vertragsparteien, zu ihren Häfen nur den Schiffen Zugang zu gewähren, die den ent-

sprechenden Versicherungsschutz nachweisen (Artikel 12 Absatz 12), dürfte nach dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Übereinkommens jedoch ein Druck auf bisherige Nichtvertragsparteien entstehen, ebenfalls beizutreten.

Artikel 19 bestimmt das Kündigungsverfahren für die Vertragsstaaten. Ein Jahr nachdem das Wrackbeseitigungsübereinkommen in Kraft getreten ist, kann ein Vertragsstaat gemäß Absatz 1 das Übereinkommen kündigen. Die Kündigung, die nach Absatz 2 urkundlich als offizielle Note beim Generalsekretär zu hinterlegen ist, wird gemäß Absatz 3 ein Jahr nach Eingang der Kündigungsurkunde wirksam, es sei denn, die Urkunde benennt einen das Jahr übersteigenden Zeitraum. Damit beträgt nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der minimale Zeitraum für einen Austritt zwei Jahre.

Artikel 20 regelt die Verwahrung des Übereinkommens beim Generalsekretär.

Artikel 21 beinhaltet die Sprachenregelung.