

(Übersetzung)

## **Internationales Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden**

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens –

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

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

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

ferner in Anbetracht der Annahme des Internationalen Übereinkommens von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See mit dem Ziel, eine angemessene, umgehende und wirksame Entschädigung für Schäden vorzusehen, die durch Ereignisse im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See verursacht werden,

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

- 2 -

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

## **Artikel 1**

### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

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

- 3 -

6. "Haftungsübereinkommen" bedeutet das Internationale Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der jeweils geltenden Fassung.
7. "Schutzmaßnahmen" bedeuten die von einer Person nach Eintreten eines Ereignisses getroffenen angemessenen Maßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung von Verschmutzungsschäden.
8. "Ereignis" bedeutet einen Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Verschmutzungsschäden verursachen oder eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung solcher Schäden darstellen.
9. "Verschmutzungsschäden" bedeuten
  - a) Verluste oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung verursacht werden, gleichviel wo das Ausfließen oder Ablassen erfolgt; jedoch wird der Schadenersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt, ausgenommen der aufgrund dieser Beeinträchtigung entgangene Gewinn, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt;
  - b) die Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden.
10. "Staat des Schiffsregisters" bedeutet in Bezug auf ein eingetragenes Schiff den Staat, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, und in Bezug auf ein nicht eingetragenes Schiff den Staat, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist.
11. "Bruttoreaumzahl" bedeutet die, nach den in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 enthaltenen Bestimmungen über die Vermessung des Raumgehalts errechnete Bruttoreaumzahl.
12. "Organisation" bedeutet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.
13. "Generalsekretär" bedeutet den Generalsekretär der Organisation.

- 4 -

## **Artikel 2**

### **Geltungsbereich**

Dieses Übereinkommen gilt ausschließlich

- a) für Verschmutzungsschäden, die verursacht worden sind
  - i) im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers eines Vertragsstaats und
  - ii) in der nach dem Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaats oder, wenn ein Vertragsstaat eine solche Zone nicht festgelegt hat, in einem jenseits des Küstenmeers dieses Staates gelegenen, an dieses angrenzenden Gebiet, das von diesem Staat nach dem Völkerrecht festgelegt wird und sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, von denen aus die Breite seines Küstenmeers gemessen wird;
- b) für Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden, gleichviel wo sie getroffen worden sind.

## **Artikel 3**

### **Haftung des Schiffseigentümers**

- (1) Außer in den Fällen der Absätze 3 und 4 haftet der Schiffseigentümer im Zeitpunkt des Ereignisses für Verschmutzungsschäden, die durch an Bord befindliches oder von dem Schiff stammendes Bunkeröl verursacht werden; besteht ein Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, so haftet der Schiffseigentümer im Zeitpunkt des ersten Vorfalls.
- (2) Ist mehr als eine Person nach Absatz 1 haftbar, so haften diese Personen gesamtschuldnerisch.
- (3) Der Schiffseigentümer haftet nicht für Verschmutzungsschäden, wenn er nachweist,

- 5 -

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

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

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

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

#### **Artikel 4** **Ausschlüsse**

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

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

- 6 -

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

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

### **Artikel 5**

#### **Ereignisse, an denen mehrere Schiffe beteiligt sind**

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

### **Artikel 6**

#### **Haftungsbeschränkung**

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

### **Artikel 7**

#### **Pflichtversicherung oder finanzielle Sicherheit**

(1) Der eingetragene Eigentümer eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1 000 hat eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa die Bürgschaft einer Bank oder eines ähnlichen Finanzinstituts, aufrecht zu erhalten, um die Haftung des eingetragenen Eigentümers für Verschmutzungsschäden in Höhe eines Betrags abzudecken, der den Haftungsgrenzen nach

- 7 -

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

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

- a) Name des Schiffes, Unterscheidungssignal und Heimathafen;
  - b) Name und Hauptgeschäftssitz des eingetragenen Eigentümers;
  - c) IMO-Schiffsidentifizierungsnummer;
  - d) Art und Laufzeit der Sicherheit;
  - e) Name und Hauptgeschäftssitz des Versicherers oder sonstigen Sicherheitsgebers und gegebenenfalls Geschäftssitz, an dem die Versicherung oder Sicherheit gewährt wird;
  - f) Geltungsdauer der Bescheinigung, die nicht länger sein darf als die Geltungsdauer der Versicherung oder sonstigen Sicherheit.
- (3) a) Ein Vertragsstaat kann eine von ihm anerkannte Einrichtung oder Organisation ermächtigen, die in Absatz 2 genannte Bescheinigung auszustellen. Diese Einrichtung oder Organisation unterrichtet den betreffenden Staat von der Ausstellung jeder Bescheinigung. In allen Fällen garantiert der Vertragsstaat die Vollständigkeit und Richtigkeit der so ausgestellten Bescheinigung und verpflichtet sich, für die dafür notwendigen Vorkehrungen zu sorgen.

- 8 -

- 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, an dem die Ermächtigung oder der Widerruf der Ermächtigung wirksam wird.

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

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

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

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

(6) Eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit genügt nicht den Erfordernissen dieses Artikels, wenn sie aus anderen Gründen als dem Ablauf der in der Bescheinigung nach Absatz 2 bezeichneten Geltungsdauer binnen drei Monaten nach dem Tag, an dem ihre Beendigung der in Absatz 5 bezeichneten Behörde angezeigt wird, außer Kraft treten kann, sofern nicht innerhalb der genannten Frist die Bescheinigung dieser Behörde übergeben oder eine



- 9 -

neue Bescheinigung ausgestellt worden ist. Diese Bestimmungen gelten auch für Änderungen, die dazu führen, dass die Versicherung oder Sicherheit den Erfordernissen dieses Artikels nicht mehr genügt.

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

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

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

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

- 10 -

reden geltend machen, die er in einem vom Schiffseigentümer gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte erheben können. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht zu verlangen, dass dem Schiffseigentümer der Streit verkündet wird.

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

(12) Vorbehaltlich dieses Artikels stellt jeder Vertragsstaat durch sein innerstaatliches Recht sicher, dass für jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1 000, das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt oder das eine vor der Küste innerhalb seines Küstenmeers gelegene Einrichtung anläuft oder verlässt, ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in dem in Absatz 1 bezeichneten Umfang besteht.

(13) Unbeschadet des Absatzes 5 kann ein Vertragsstaat dem Generalsekretär notifizieren, dass für die Zwecke des Absatzes 12 Schiffe nicht verpflichtet sind, beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens oder beim Anlaufen oder Verlassen einer vor der Küste in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Einrichtung die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung an Bord mitzuführen oder vorzuweisen, sofern der Vertragsstaat, der die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung ausstellt, dem Generalsekretär notifiziert hat, dass er allen Vertragsstaaten zugängliche Unterlagen in elektronischer Form führt, die das Vorhandensein der Bescheinigung belegen und es den Vertragsstaaten ermöglichen, ihre Verpflichtung nach Absatz 12 zu erfüllen.

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

(15) Ein Staat kann im Zeitpunkt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens oder des Beitritts zu diesem oder jederzeit danach erklären, dass er diesen

- 11 -

Artikel nicht auf Schiffe anwendet, die ausschließlich das in Artikel 2 Buchstabe a Ziffer i genannte Gebiet dieses Staates befahren.

### **Artikel 8**

#### **Ausschlussfristen**

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

### **Artikel 9**

#### **Gerichtsbarkeit**

(1) Sind durch ein Ereignis Verschmutzungsschäden im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers oder in einem in Artikel 2 Buchstabe a Ziffer ii genannten Gebiet eines oder mehrerer Vertragsstaaten entstanden oder sind in diesem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers oder in einem solchen Gebiet Schutzmaßnahmen getroffen worden, um Verschmutzungsschäden zu verhüten oder einzuschränken, so können Schadenersatzklagen gegen den Schiffseigentümer, den Versicherer oder eine andere Person, die für die Haftung des Schiffseigentümers eine Sicherheit leistet, nur vor den Gerichten der betreffenden Vertragsstaaten anhängig gemacht werden.

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

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

### **Artikel 10**

#### **Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen**

- 12 -

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

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

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

### **Artikel 11** **Vorrangsklausel**

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

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

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

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

- 13 -

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,
- b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen, oder
- c) indem sie ihm beitreten.

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

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

### **Artikel 13**

#### **Staaten mit mehr als einer Rechtsordnung**

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

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

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

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

- 14 -

- b) sind Bezugnahmen auf den Staat eines Schiffsregisters und - in Bezug auf eine obligatorische Versicherungsbescheinigung - auf den ausstellenden oder bestätigenden Staat als Bezugnahmen auf die Gebietseinheit zu verstehen, in der das Schiff eingetragen ist beziehungsweise welche die Bescheinigung ausstellt oder bestätigt;
- c) sind Bezugnahmen in diesem Übereinkommen auf die Vorschriften des innerstaatlichen Rechts als Bezugnahmen auf die Vorschriften des Rechts der betreffenden Gebietseinheit zu verstehen;
- d) sind Bezugnahmen in den Artikeln 9 und 10 auf Gerichte und auf Urteile, die in Vertragsstaaten anerkannt werden müssen, als Bezugnahmen auf Gerichte der betreffenden Gebietseinheit beziehungsweise auf Urteile, die in der betreffenden Gebietseinheit anerkannt werden müssen, zu verstehen.

#### **Artikel 14** **Inkrafttreten**

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

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

#### **Artikel 15** **Kündigung**

- 15 -

- (1) Dieses Übereinkommen kann von jedem Vertragsstaat jederzeit gekündigt werden, nachdem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.
- (2) Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär.
- (3) Eine Kündigung wird nach Ablauf eines Jahres oder eines längeren in der Kündigungsurkunde genannten Zeitabschnitts nach Hinterlegung der Urkunde beim Generalsekretär wirksam.

### **Artikel 16** **Revision oder Änderung**

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

### **Artikel 17** **Verwahrer**

- (1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt.
- (2) Der Generalsekretär
  - a) unterrichtet alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
    - i) von jeder weiteren Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Urkunde unter Angabe des Zeitpunkts;
    - ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;

- 16 -

- iii) von der Hinterlegung jeder Urkunde zur Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts der Hinterlegung und des Zeitpunkts, zu dem die Kündigung wirksam wird;
  - iv) von weiteren Erklärungen und Notifikationen nach diesem Übereinkommen;
- b) übermittelt allen Unterzeichnerstaaten und allen beitretenden Staaten beglaubigte Abschriften dieses Übereinkommens.

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

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

### **Artikel 19** **Sprachen**

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

Geschehen zu London am 23. März 2001

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



**Anlage**

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

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

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	IMO-Schiffs-identifizierungsnummer	Heimathafen	Name und vollständige Anschrift des Hauptgeschäftssitzes des eingetragenen Eigentümers

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

Art der Sicherheit .....

Laufzeit der Sicherheit .....

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

Name .....

Anschrift .....

.....

Die Bescheinigung gilt bis .....

Ausgestellt oder bestätigt von der Regierung .....

.....

(vollständige Bezeichnung des Staates)

- 18 -

ODER:

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

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

.....  
(Unterschrift und Amtsbezeichnung  
des ausstellenden oder bestätigenden  
Bediensteten)

**Erläuterungen:**

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