SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 103

Dr. Klaus Ramming (Hrsg.)

DAS WRACKBESEITIGUNGSÜBEREINKOMMEN

HAMBURG 2008

DAS
WRACKBESEITIGUNGSÜBEREINKOMMEN

Vortragsveranstaltung des

Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

am 31. Januar 2008

Moderation:

Dr. Klaus Ramming

HAMBURG 2008

Vorwort

Die „International Convention on the Removal of Wrecks, 2007“ (Wrackbeseitigungsübereinkommen) ist im Laufe einer diplomatischen Konferenz vom 14. bis 18. Mai 2007 verabschiedet worden. Die Konvention fällt in jeder Beziehung in den satzungsgemäßen Tätigkeitskreis des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht (DVIS). Sie betritt aber auch in vielerlei Hinsicht Neuland. All dies war für den DVIS ein hinreichender Anlass dafür, dem Übereinkommen eine umfangreiche Veranstaltung zu widmen. Bis heute ist es von vier Staaten gezeichnet worden (Estland, Frankreich, Italien, Niederlande).

Das Wrackbeseitigungsübereinkommen regelt zum einen das Recht des Küstenstaates, die Eigentümer von Schiffswracks zur Durchführung von sichernden Maßnahmen sowie zur Beseitigung des Wracks zu verpflichten. Diese Befugnisse stehen den Küstenstaaten im Hinblick auf Wracks, die sich in ihrem Küstenmeer befinden, kraft ihrer territorialen Hoheitsgewalt ohnehin zu. Die Bedeutung des Wrackbeseitigungsübereinkommens liegt darin, dass entsprechende Rechte der Küstenstaaten auch in Bezug auf Wracks in ihrer ausschließlichen Wirtschaftszone festgeschrieben werden. Gegenstand des Übereinkommens ist aber auch die zivilrechtliche Einstandspflicht des Eigentümers für sichernde Maßnahmen bzw. die Beseitigung des Wracks. Hier können zivilrechtliche Ansprüche des Küstenstaates auf Schadens- bzw. Aufwendungsersatz gegen den Eigentümer begründet sein. Das Wrackbeseitigungsübereinkommen enthält daher nebeneinander sowohl öffentlich-rechtliche als auch privatrechtliche Regelungen.

Es ist das erste Mal, dass der DVIS eine Vortragsveranstaltung mit sechs Vorträgen durchführt. Dr. Bernd Kröger, Herr Ministerialrat Gert-Jürgen Scholz, Prof. Rainer Lagoni, Frau Rechtsanwältin Simone Claußen, Frau Rechtsanwältin Dr. Sabine Rittmeister und Herr Rechtsanwalt Dr. Dieter Schwampe sind hochkarätige und anerkannte Vertreter ihres Fachs. Der DVIS ist sehr froh darüber, dass sie die Zeit gefunden und die Mühe auf sich genommen haben, an der Veranstaltung mitzuwirken und ihre Vorträge in schriftlicher Form zu dokumentieren. Auch an dieser Stelle sei ihnen noch einmal nachdrücklich für ihren Einsatz gedankt.

Hamburg, den 10. November 2008 Dr. Klaus Ramming

Inhaltsverzeichnis

Nairobi Abkommen zur Wrackbeseitigung – Einführung und Überblick 1
(Dr. Bernd Kröger)

Das neue Wrackbeseitigungsübereinkommen – Die Bedeutung des Übereinkommens aus Sicht der Bundesregierung 7
(MR Gert-Jürgen Scholz)

Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen und das Völkerrecht 15
(Prof. Rainer Lagoni)

Das neue Wrackbeseitigungsübereinkommen – Abfallrechtliche Gesichtspunkte 25
(Simone Claußen)

Die Haftung des Eigentümers für Wrackbeseitigungskosten nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen 2007 33
(Dr. Sabine Rittmeister)

Versicherungsrechtliche Fragen des Wrackbeseitigungsübereinkommens 45
(Dr. Dieter Schwampe)

Anhang

Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 57
Annex: Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Liability for the Removal of Wrecks 72
Draft Conference Resolutions 74

Nairobi Abkommen zur Wrackbeseitigung
Einführung und Überblick

Dr. Bernd Kröger

1. Das Abkommen zur Beseitigung von Wracks ist im Mai 2007 auf einer Diplomatischen Konferenz der IMO in Nairobi im Konsensverfahren ohne Gegenstimmen verabschiedet worden. 64 Mitgliedstaaten der IMO – darunter Deutschland – haben die Schlussakte gezeichnet. **1**

Die Vorbereitungsarbeiten haben den nach meiner Erinnerung wohl längsten Zeitraum aller IMO Konventionen in Anspruch genommen. Sie hatten bereits in den siebziger Jahren begonnen und wurden immer wieder aufgeschoben, weil andere Arbeiten als politisch vordringlich angesehen wurden. Die betroffene Wirtschaft empfand das Projekt der Wrackbeseitigung ebenfalls als nicht besonders dringlich. Die Pflicht zur Beseitigung von Wracks beruht in den Territorialgewässern auf nationalem Recht. Der damit verbundene finanzielle Aufwand ist schon heute von den in der Praxis üblichen Versicherungen gedeckt. Die Seeschifffahrt sah einen möglichen Vorteil eines Abkommens darin, nationale Rechtsgrundlagen in den Territorialgewässern der Küstenstaaten durch ein internationales Vertragsinstrument zu harmonisieren. Aus ihrer Sicht hätte dadurch das Abrechnungsverfahren für den Aufwendungsersatz vereinfacht und seine Ergebnisse hätten besser kalkulierbar werden können. Dieses Ziel aber stieß erkennbar auf politischen Widerstand etlicher Küstenstaaten, die keine neuen rechtlichen Bindungen für die staatlichen Eingriffsbefugnisse in ihren Territorialgewässern eingehen wollten. Das Interesse der Wirtschaft am Zustandekommen der Konvention blieb daher begrenzt, zumal nur relativ wenige Wrackbeseitigungen außerhalb von Küstengewässern stattfinden. Eine Kerngruppe von Staaten verfolgte das Ziel dennoch weiter und sorgte dafür, dass das Projekt auf der Tagesordnung der IMO verblieb. Zu ihnen gehörten insbesondere die Niederlande, England und Deutschland. **2**

2. Hinter der Konvention stehen daher in erster Linie Interessen von Küstenstaaten. Sie sehen sich mit der Notwendigkeit konfrontiert, für die Beseitigung von Wracks zu sorgen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs vor ihren Küsten nicht zu gefährden und Umweltschäden zu vermeiden. Die Absicht war, sich hierfür international anerkannte rechtliche Anspruchsgrundlagen zu schaffen, eine Rechtspflicht für die Beseitigung von Wracks zu normieren, sie für den Aufwendungsersatz mit einer Pflichtversicherung oder mit entsprechenden finanziellen Garantien der betroffenen Reedereien zu verbinden und außerhalb der eigenen Territorialgewässer die Verantwortungsbereiche zwischen Flaggen- und Küstenstaaten völkerrechtlich gesichert abzugrenzen. Diese Ziele spiegeln sich im Wortlaut des Abkommens, das die Eingriffsbefugnisse des Küstenstaates und die damit verbundenen Erstattungsansprüche jeweils weit definiert. **3**

3. Das Abkommen grenzt zunächst Rechte und Pflichten der Flaggenstaaten und der Küstenstaaten in deren Ausschließlicher Wirtschaftszone wechselseitig **4**

ab. Für den Fall, dass ein Schiff in dieser Zone (das Abkommen spricht hier von Convention Area) ein Wrack zu werden droht, hat der Flaggenstaat, wenn er zu den Vertragsstaaten gehört, den Kapitän und den Operator der unter seiner Flagge fahrenden Schiffe zu verpflichten, die Gefahrenlage dem „Affected State" – das ist in der Regel der nächstgelegene Küstenstaat – ohne Verzug anzuzeigen. Den wesentlichen Inhalt dieser Meldung legt das Abkommen in Art. 5 fest. Er umfasst auch Angaben zur Ladung, insbesondere zu gefährlichen Gütern, und zum Bunkervorrat. An Hand dieser Angaben und unter Hinzuziehung weiterer Kriterien, die im Abkommen aufgezählt sind, prüft der Küstenstaat, welche Maßnahmen zu ergreifen sind. Dazu gehört in jedem Fall die Herausgabe einer Warnmeldung an die Schifffahrt und gegebenenfalls an gefährdete Regionen. Darüberhinaus räumt das Abkommen dem Küstenstaat die Befugnis ein, das Wrack zu markieren und Maßnahmen zu seiner Beseitigung zu ergreifen. Unter Beseitigung versteht das Abkommen jede Form, die von einem Wrack ausgehende Gefahr zu beseitigen, ihr Entstehen zu vermeiden oder sie zu vermindern. Voraussetzung dafür ist, dass das Wrack eine besondere Gefährdung auslöst. „If the wreck constitutes a hazard" sagt das Abkommen. Ob dies der Fall ist, bestimmt der Küstenstaat selbst. Er hat dabei eine Reihe von Kriterien zu prüfen, die im Art. 6 aufgezählt sind. In der Summe müssen sie dazu führen, dass das Wrack ein Hindernis für die sichere Navigation darstellt oder dass von ihm erhebliche nachteilige Folgen für die Umwelt ausgehen oder Schäden an den Küsten eines oder mehrerer Staaten drohen. Ob diese Staaten zu den Vertragsstaaten gehören, ist nicht entscheidend. Der Schadensbegriff ist an dieser Stelle – dem Vorbild vorangegangener Abkommen der IMO folgend – weit gefasst. Er erfasst auch „related interests" eines Küstenstaates. Dies schließt neben touristischen Interessen sämtliche ökonomischen Interessen an einer Küstenregion ein einschließlich „the wellbeing of the area concerned" – ein Begriff, der so ziemlich alles umfassen kann. Es geht aber an dieser Stelle nicht um den Schadensersatz, sondern um die Definition der Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um ein Eingreifen des Küstenstaates gegenüber den Gefahren zu rechtfertigen, die vom Wrack ausgehen. Bevor der Küstenstaat allerdings Maßnahmen ergreift, hat er den Flaggenstaat, den Reeder und gegebenenfalls andere betroffene Nachbarstaaten darüber zu informieren, dass nach seiner Einschätzung die Voraussetzungen für ein Eingreifen vorliegen. Den anderen Betroffenen soll die Möglichkeit bleiben, Gegenvorstellungen zu erheben.

5 4. Zur Wrackbeseitigung selbst ist nicht der Operator des Schiffes, sondern der „registered owner" verpflichtet. Der Flaggenstaat als Vertragsstaat hat eine entsprechende Rechtspflicht in sein nationales Recht aufzunehmen. Der Reeder kann sich zur Wrackbeseitigung eines Bergers seiner Wahl bedienen. Die Seeschifffahrt hatte auf Grund besonderer Erfahrungen mit staatlichen Zwangsbergungen darauf gedrängt, diese Wahlfreiheit ausdrücklich in das Abkommen aufzunehmen. Der Küstenstaat kann für die Bergung Bedingungen und Auflagen erlassen. Kommt der Reeder seiner Pflicht zu Beseitigung nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach oder ist Gefahr im Verzug, kann der Küstenstaat selbst die Wrackbeseitigung vornehmen. Alle Maßnahmen stehen unter dem Gebot der Angemessenheit. Den finanziellen Aufwand hat der Reeder zu erstatten ohne

Rücksicht darauf, ob ihn ein Verschulden an dem Ereignis trifft, das die Pflicht zur Wrackbeseitigung ausgelöst hat. Diese Verpflichtung kennt – wiederum analog zu anderen vorangegangenen IMO Konventionen – nur wenige Ausnahmen wie Krieg, vorsätzliches Handeln Dritter oder Naturereignisse von außergewöhnlicher, unvermeidlicher und unwiderstehlicher Gewalt. Auf Grund ausdrücklicher Bestimmung können Erstattungsansprüche gegen den Reeder nur nach Maßgabe des Abkommens geltend gemacht werden. Rückgriffsansprüche des Schiffseigentümers bleiben unberührt. Die Haftung für die Erstattungsansprüche kann nach Maßgabe des jeweils anwendbaren nationalen Rechts, wie dem Abkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der Fassung des Protokolls von 1996 beschränkt werden, wenn dieses Abkommen im konkreten Fall anwendbar ist. Dieses Abkommen räumt den Vertragsstaaten allerdings das Recht ein, für Ansprüche aus Wrackbeseitigung die Beschränkung der Haftung auszuschließen oder ihre Begrenzung anders zu regeln, z.B. – wie im deutschen Recht – sie einem gesonderten Fonds zu unterwerfen, der nur für diese Ansprüche zur Verfügung steht. Die Seeschifffahrt hatte dafür plädiert, auch die Ladungseigner an der Ersatzleistung zu beteiligen, wenn und soweit die abzuwendende Gefahrenlage überwiegend auf den Charakter der Ladung zurückzuführen sei. Dieser Gedanke liegt bekanntlich dem internationalen Ölhaftungsfonds und dem HNS-Abkommen zugrunde. Die Mehrheit der Küstenstaaten lehnte dies ab. Aus der Sicht der potentiellen Anspruchssteller hätte eine Beteiligung der Ladung die Schadensabwicklung kompliziert. Der Ersatzanspruch folgt daher jetzt denselben Strukturen, die aus den vorangegangenen IMO-Konventionen bekannt sind.

5. Für Schiffe ab 300 gross tons ist der Erstattungsanspruch mit einer **6**
Zwangshaftpflichtversicherung verbunden. Die Höhe dieser Versicherungspflicht wiederum richtet sich nach der Summe, die sich aus dem Haftungsbeschränkungsabkommen errechnet, auch wenn dieses Abkommen für den Erstattungsanspruch im konkreten Schadensfall – z.B. mangels Ratifikation – nicht gilt. Die Versicherung muss mit dem Recht verbunden sein, den Versicherer unmittelbar in Anspruch nehmen zu können. Das Bestehen der Versicherungsdeckung und ihr Inhalt müssen durch ein staatliches Zertifikat nachgewiesen werden. Dieses soll im Regelfall der Flaggenstaat ausstellen. Diese Pflicht trifft ihn aber nur, wenn er zu den Vertragsstaaten gehört. Andererseits ist der Nachweis der Versicherungsdeckung völkerrechtlich als Anlaufbedingung für Häfen ausgestaltet worden. Ohne die Vorlage einer staatlich zertifizierten Versicherungsdeckung wäre das Anlaufen eines Hafens in einem Vertragsstaat ausgeschlossen. Rechtlich heißt dies, die Hafenstaaten als Vertragsstaaten hätten Zertifikate auszustellen, wenn Flaggenstaaten als Nichtvertragsstaaten für diese Aufgabe ausfallen. Hierin findet sich auch die Begründung dafür, dass das Abkommen nach seinem Art. 18 erst ein Jahr nach der Ratifikation von 10 Staaten in Kraft tritt. Für die Zertifizierung sollte ein ausreichender Zeitraum zur Verfügung stehen. An dieser Stelle wird aber ein Sonderproblem deutlich: Soweit das Abkommen nur in den Ausschließlichen Wirtschaftszonen von Vertragsstaaten gilt, wird der aus dem Abkommen folgende – nach deutschem Rechtsverständnis wohl öffentlichrechtliche – Beseitigungsanspruch nur gegenüber solchem Schiffseigner begründet

werden können, dessen zum Wrack gewordenes Schiff unter der Flagge eines Vertragsstaates gefahren ist. Besteht kein Anspruch auf Beseitigung des Wracks, weil diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, entsteht auch kein Erstattungsanspruch falls der Küstenstaat die Beseitigung selbst vornimmt. Eine Versicherungspflicht für einen solchen Anspruch und eine entsprechende Zertifizierung der Versicherung verlieren in solchen Fällen ihren Sinn.

7 6. Dies sind die Grundzüge des Abkommens. Ergänzend einige wenige Bemerkungen zu wenigen Sonderpunkten:

Zum Anwendungsbereich

8 Die Regeln des Abkommens beziehen sich – wie erwähnt – auf die ausschließlichen Wirtschaftszonen der Vertragsstaaten. Allerdings finden sich – worauf schon hingewiesen wurde – in diesen Meeresgebieten die wenigsten Wracks. Weitaus die Mehrzahl aller Wracks liegt in den Territorialgewässern. Für diese Gewässer gilt nationales Recht der Küstenstaaten. Viele Küstenstaaten befürchteten, das Abkommen schränke sie in ihrer Souveränität über ihre Küstengewässer zu stark ein. Für diese Gewässer sollte es daher nicht gelten. Dann gilt es aber nur für relativ wenige Fälle von Wrackbeseitigungen und hat nur eine entsprechend begrenzte wirtschaftliche Bedeutung. Der Kompromiss war schließlich eine „opt-in"-Klausel. Sie findet sich in Art.3 Ziff.2. Den Vertragsstaaten steht es danach ausdrücklich frei, die Konvention auf ihre Territorialgewässer zu erstrecken. Dies versteht sich von selbst und bedarf an sich keiner besonderen Regelung. Es ist eine rechtspolitische Erinnerung. Das Abkommen enthält nämlich eine Besonderheit: Wenn ein Küstenstaat sein vom Abkommensinhalt abweichendes Recht in seinen Territorialgewässern anwenden möchte, steht ihm dies zwar frei. Wenn er allerdings für seine Erstattungsansprüche den Vorteil einer „direct action" gegen den Versicherer des Reeders in Anspruch nehmen möchte, muss er seinen Ansprüchen die Regeln des Abkommens zugrunde legen. Dies ist der Sinn der Klausel in Art. 12 Ziff.10, wonach nur Ansprüche für Kosten "arising under this Convention" unmittelbar gegenüber dem Versicherer geltend gemacht werden können. Ob dies für Staaten ein ausreichender Anreiz ist, das Abkommen auf ihre Territorialgewässer zu erstrecken, wird die Zukunft zeigen. Wird das Abkommen auf die Küstengewässer ausgedehnt, sind bestimmte im Art. 3 näher bezeichnete Bestimmungen nicht anwendbar. Sie beziehen sich im Wesentlichen auf die Rechte von Flaggenstaaten, die in den Ausschließlichen Wirtschaftszonen zu beachten sind, nicht aber in Territorialgewässern. Die Praxis vermerkt, dass die Freiheit des Reeders, auch in den Territorialgewässern einen Berger seiner Wahl zur Wrackbeseitigung einschalten zu können, in diesen Gewässern nur „subject to the national law of the Affected State" gilt (Art. 4 Ziff. 4.b). Man wird diese Einschränkung wohl nicht falsch interpretieren, wenn man darin entweder ein deutliches Misstrauen gegenüber dem Markt oder den Wunsch erkennt, nationale Bergungsunternehmen gegebenenfalls protektionieren zu können.

Zum Begriff Wrack

Von besonderem Interesse ist, dass das Abkommen den Begriff „Wrack“ weit über den Sprachgebrauch hinaus ausdehnt. Er umschließt nicht nur gesunkene oder gestrandete Schiffe, sondern jeden Gegenstand, der von einem Seeschiff auf See verloren wird und der sinkt, strandet oder driftet. Das Abkommen hat insbesondere auf See verlorene Container im Blickfeld. Sie gelten als Wrack i.S. des Abkommens und lösen im Gefahrenfall die geschilderten Folgen aus, soweit die Regelungen auf Container passen. Die Markierung driftender Container beispielsweise dürfte schon aus praktischen Gründen ausgeschlossen sein. Auch wenn der Container gemietet wurde, wird nicht der Eigentümer des Containers, sondern der „registered owner“ des Seeschiffes für den Bergungsaufwand haften. **9**

Zum Verhältnis zu anderen Abkommen

Ferner gilt es festzuhalten, dass sich konkurrierende Eingriffsrechte sowie Erstattungs- und Haftungsregeln auch aus dem sogenannten Interventionsabkommen ergeben können. Erstattungspflichten und Haftungsregeln in bestimmt bezeichneten anderen internationalen Konventionen sollen möglichen Haftungsansprüchen auf Grund des Abkommens zur Wrackbeseitigung vorgehen. Dies gilt in erster Linie für Ansprüche aus Ölverschmutzungsschäden und Ansprüche aus dem HNS-Abkommen, wenn dieses in Kraft getreten ist. Auch ist nicht zuletzt auf Drängen der USA im Art. 16 ausdrücklich klargestellt, dass alle staatlichen Rechte aus dem UN-Seerechtsabkommen und dem Seevölkergewohnheitsrecht unberührt bleiben sollen. Soweit es sich im konkreten Fall um eine Bergung im Rechtssinne handelt, soll sich schließlich die an den Berger zu zahlende Vergütung unter Ausschluss des vorliegenden Abkommens bemessen. Dieser Kreis von Bestimmungen wird Abgrenzungsfragen aufwerfen, auf die nachfolgende Referate eingehen werden. **10**

Zu Zwangshaftpflichtversicherungen bei terroristischen Angriffen

Ein bis zuletzt auf der Diplomatischen Konferenz nicht geklärter Punkt war die Frage, ob und wie Erstattungsansprüche nach der Konvention, die sich im Zusammenhang mit terroristischen Angriffen gegen ein Schiff ergeben könnten, durch Versicherungen gedeckt werden können, die dem Abkommen entsprechend zertifizierungsfähig sind. Wird ein Schiff durch einen solchen Angriff zum Wrack, ist ein Erstattungsanspruch im Regelfall ausgeschlossen, weil es sich um ein vorsätzliches Delikt eines Dritten gegen das Schiff gehandelt hat. Der Haftungsausschluss setzt aber voraus, dass die vorsätzliche Handlung die ausschließliche Ursache des Ereignisses war. Hat ein Handeln oder Unterlassen beispielsweise eines Besatzungsmitglieds, für das der Schiffseigner einzustehen hat, mitgewirkt, bleibt der Erstattungsanspruch gegen den Schiffseigner bestehen. Hierfür muss er eine Versicherungsdeckung vorweisen, die der Flaggenstaat zu zertifizieren hat. Die internationalen Haftpflichtversicherer der Seeschifffahrt bieten aber eine Deckung für Terrorismus nicht an. Sie müsste auf den Kriegsversiche- **11**

rungsmärkten gefunden werden. Deren Konditionen aber stimmen mit den Konditionen, die das Abkommen für eine Zertifizierung verlangt, nicht überein. Ein paralleles Problem hatte sich bei den Beratungen über das Protokoll zum Athener Abkommen für die Haftung beim Passagiertransport ergeben. Dort ist dem Abkommen eine Vorbehaltsklausel beigefügt worden, durch die erreicht wird, dass Haftung und Versicherungsmöglichkeit sich decken. Diese Lösung wollten die Regierungen auf der Diplomatischen Konferenz in Nairobi für die Wrackbeseitigung nicht übernehmen. Sie drückten die Erwartung aus, dass die Märkte selbst in der Lage sein sollten, Lösungen für dieses Problem zu präsentieren. Einstweilen ist dies nicht der Fall. Die Zukunft wird zeigen, ob sich diese Erwartung bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Konvention erfüllt.

Das neue Wrackbeseitigungsübereinkommen

Die Bedeutung des Übereinkommens aus Sicht der Bundesregierung[1]

MR Gert-Jürgen Scholz
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

1. Ausgangslage

Nicht erst in Folge der Tanker-Havarien „Erika“ oder „Prestige“ haben schwere, in der Öffentlichkeit viel beachtete Seeunfälle als Spätfolge auch seerechtlichen Fortschritt mit sich gebracht, weil die in der rechtlichen Abwicklung des Unfalls zutage getretenen Defizite die dringende Notwendigkeit von Handlungsbedarf dokumentierten. Mitunter dauerte es aber sehr lange, bis aus Unfällen auf internationaler Ebene angemessene rechtliche Konsequenzen gezogen wurden. Dies war sicherlich bei dem jetzt von der IMO verabschiedeten Wrackbeseitigungsübereinkommen der Fall. **1**

Für Deutschland insoweit bedeutend war zunächst die Havarie der norwegischen Wohnplattform „West Gamma“, die, im Schleppzug zu einem neuen Standort befindlich, am 21.08.1990 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone querab von Sylt unterging. Zweieinhalb Jahre später war es die polnische Ro-Ro-Fähre „Jan-Heweliusz“ , die am 14.01.1993 auf der Fahrt von Swinemünde nach Ystadt in einem Orkan 20 sm nordöstlich von Rügen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone versank und dabei vermutlich 55 Menschen in den Tod riss. **2**

Die auf dem relativ flachen Meeresgrund liegenden Wracks stellten in beiden Fällen Schifffahrtshindernisse dar, außerdem bestand die Gefahr der Meeresverschmutzung durch auslaufendes Öl. **3**

Anstatt die von den Wracks für die Schifffahrt und Umwelt ausgehenden Gefahren zu beseitigen, wurden die Wracks von den Eigentümern aufgegeben. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes konnte von den Eigentümern wegen der Jurisdiktionsprobleme, beide Wracks liegen schließlich außerhalb des Küstenmeers in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), keine Kostenerstattung für die Wrackbeseitigung beziehungsweise das Unschädlichmachen der Wracks erlangen. Die entsprechenden Kosten in Millionen-Höhe gingen letztlich zulasten des deutschen Steuerzahlers. **4**

Als Konsequenz auf die rechtliche Situation wurde im damaligen Bundesverkehrsministerium entschieden, in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation **5**

[1] Schriftform des am 31.01.2008 vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht in Hamburg gehaltenen Vortrags

IMO eine Initiative zu starten, um die Lücken im internationalen Recht zu schließen.

2. Ziele der Initiative in der IMO

6 Als defizitär und damit international regelungsbedürftig wurden fünf Ziele identifiziert und festgelegt:

a) Zunächst einmal sollte dem Missstand, dass sich der Schiffseigner jeglicher Verantwortung durch Aufgabe des Wracks entledigen kann, entgegen getreten und statt dessen eine klare Verantwortlichkeit des Schiffseigners normiert werden, auch jenseits des Küstenmeers ein Wrack, das entweder eine Gefahr

- für die Schifffahrt (insbesondere als Schifffahrtshindernis) oder
- für die Meeresumwelt darstellt

auf seine Kosten beseitigen zu müssen, so dass es keine Gefahr mehr darstellt.

7 b) Daneben benötigte man klare Eingriffsbefugnisse des Küstenstaates außerhalb des Küstenmeers für den Fall, dass der Schiffseigentümer nicht tätig wird oder Gefahr im Verzug ist. Die Befugnisse nach dem Internationalen Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen[2] wurden als nicht ausreichend angesehen.

8 c) Wichtiger und entscheidender Punkt war natürlich die Frage der Kostentragung. Der Schiffseigner sollte zur Kostenerstattung verpflichtet werden, wobei man durchaus bereit war, den Grundsatz der Haftungsbeschränkung zu akzeptieren.

9 d) Um dem Insolvenzrisiko sowie Problemen der Durchsetzung des Kostenerstattungsanspruchs zu begegnen, sollte nach dem Muster des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden[3] eine Versicherungspflicht des Schiffseigners vorgeschrieben und ein Direktanspruch gegen den Versicherer festgelegt werden.

10 e) Schließlich war man im Zuge einer ausgewogenen Regelung bereit, als Küstenstaat Verkehrssicherungspflichten in der AWZ zu übernehmen und damit für die Ortung und Betonnung des Wracks sowie nautische Warnnachrichten Verantwortung zu tragen.

3. Beratungsverlauf in der IMO

11 Ein halbes Jahr nach der Havarie der „Jan Heweliusz“ hatte die Bundesregierung im niederländischen und britischen Verkehrministerium Verbündete für eine Initiative in der IMO für ein neues Wrackbeseitigungsübereinkommen gefunden, so dass bereits auf der 69.Sitzung des IMO-Rechtsausschusses im Herbst

[2] BGBl. II 1975, S. 137 (im folgenden „Maßnahmen-ÜE“)
[3] BGBl. II 1975, S. 301, 305 (im folgenden „Ölhaftungs-ÜE“)

1993 durch die drei Staaten beantragt wurde, die Ausarbeitung eines Wrackbeseitigungsübereinkommens in das IMO-Arbeitsprogramm aufzunehmen[4].

Der IMO übermittelte Zielvorstellung war das Schließen einer Lücke im internationalen Recht durch ein neues Wrackbeseitigungsübereinkommen, das wesentliche Rechtsgrundsätze aus dem Maßnahmen-ÜE, dem Ölhaftungs-ÜE und dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung[5] übernimmt. **12**

Allerdings hatte diese Initiative zunächst keine prioritäre Behandlung erfahren, da die IMO und insbesondere der Rechtsausschuss ihre Tagungskapazitäten auf die Vorbereitung der Diplomatischen Konferenz von 1996 zum Internationalen Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden im Zusammenhang mit dem Transport von gefährlichen Stoffen auf See (HNS-Übereinkommen) und der Änderung des Übereinkommens von 1976 zur Beschränkung der Haftung für Seeforderungen[6] konzentrierte. **13**

Dies gab den Initiatoren immerhin Gelegenheit, einen ersten vollständigen Übereinkommensentwurf auszuarbeiten[7], der dann auch von der IMO als prioritärer Beratungsgegenstand für die Zeit nach der Diplomatischen Konferenz in das Arbeitsprogramm aufgenommen wurde. Dementsprechend fand dann im Oktober 1996 eine erste eingehende Beratung des Übereinkommensentwurfs[8] statt, die mit der Einsetzung einer Korrespondenz-Gruppe unter niederländischer Leitung endete[9]. Die Korrespondenzgruppe erhielt das Mandat, die Kernfragen des Übereinkommens zu identifizieren und rechtliche und politische Optionen zu entwickeln, insbesondere zum **14**

- Anwendungsbereich (geographisch / Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz / Wracks – Schiffe) ,
- Verhältnis zwischen öffentlichem internationalen Recht und privatem internationalen Recht,
- Vermeiden von Überschneidungen zum Ölhaftungsübereinkommen und zum
- Verhältnis zu anderen Konventionen.

Bis weit in das heutige Jahrzehnt hinein erlitt das Vorhaben einen sehr wechselhaften Verhandlungsverlauf, es musste immer wieder wegen anderer prioritärer Vorhaben des IMO-Rechtsausschusses zurückstehen, namentlich **15**

- dem Haftungsübereinkommen für Bunkerölschäden 2001[10],
- dem Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See,

[4] IMO-Dokument LEG 69/10/1 vom 28.07.1993
[5] BGBl. II 2001, S.510
[6] BGBl. II 2000, S. 790
[7] IMO-Dokument LEG 73/11 vom 8.08.1995
[8] IMO-Dokument LEG 74/5 vom 17.06.1996
[9] IMO-Dokument LEG 74/13 Absätze 44 – 45
[10] BGBl.II 2006, S. 578

- dem Zusatzfondsübereinkommen (zum Ölhaftungsfonds) von 2003[11] und
- dem Protokoll von 2005 zum Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (SUA-Protokoll)[12].

16 Die Gründe für diese Verzögerungen waren vielfältiger Natur. Entscheidend dürfte gewesen sein, dass mangels direkter Betroffenheit bei vielen IMO-Mitgliedstaaten kein überragendes politisches Interesse an dem Vorhaben bestand und es auch wenig „spektakuläre" Fälle mit großer Öffentlichkeitswirkung gab. Die Komplexität des Vorhabens mit dem Ineinandergreifen von grundsätzlichen seevölkerrechtlichen mit privatrechtlichen Fragestellungen tat ihr Übriges.

17 Gleichwohl kann festgestellt werden, dass sich der Rechtsausschuss der IMO immer wieder sehr eingehend mit den schwierigen Fragestellungen befasste. Die wichtigsten Diskussionspunkte waren dabei

- die Definition der vom Wrack ausgehenden Gefahr (nautische Gefahr/Umweltgefahr),
- der geographischer Anwendungsbereich,
- seevölkerrechtliche Fragestellungen, insbesondere küstenstaatliche Eingriffsbefugnisse jenseits des Küstenmeeres in der AWZ,
- die Abgrenzung von Schiff und Wrack bzw. die Definition des Unfalls,
- ein Haftungsbeitrag der Ladungsseite,
- die Frage einer eventuellen Staatshaftung,
- die Konzentration („channeling")der Kostenerstattungspflicht / Haftung auf den registrierten Schiffseigner,
- die Pflicht- Haftpflichtversicherung mit Nachweis durch internationale Haftungsbescheinigung,
- der Direktanspruch gegen den Versicherer,
- die Streitschlichtungsklausel;
- bis zuletzt sehr streitig war die Option der Einbeziehung von Küstenmeer und inneren Gewässern („opting-in-clause", Art. 3 Abs. 2 WRC).

4. Erreichte Ziele

18 Mit dem von der Diplomatischen Konferenz in Nairobi 2007 beschlossenen Wrackbeseitigungsübereinkommen[13] wurde ein neues internationales Überein-

[11] BGBl. II 2004, S. 1290
[12] IMO-Dokument LEG/CONF. 15/21 vom 1.11.2005
[13] IMO-Dokument LEG/CONF. 16/19 vom 23.05.2007

kommen geschaffen, das zunächst einmal (nur) für die AWZ und nur unter Vertragsparteien gilt.

Bahnbrechend ist die Verankerung des Rechtssatzes: „The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard." (Art. 9 Abs. 2 WRC), also die rechtliche Verankerung der Verantwortung des Schiffseigners für die Beseitigung der vom Wrack ausgehenden Gefahren als Antwort auf die verbreitete Praxis der Eigentums- und damit Verantwortungsaufgabe. **19**

Schutz- und Eingriffsrechte des betroffenen Küstenstaates in der AWZ wurden umfangreich normiert, insbes.: **20**

- die grundsätzliche Eingriffsbefugnis des Küstenstaates zur Gefahrenabwehr in der AWZ (Art. 2 WRC),
- eine Beurteilungsprärogative hinsichtlich der vom Wrack ausgehenden Gefahr unter Zugrundelegung eines Kriterienkatalogs (Art.6 WRC),
- das Recht, vernünftige Vorgaben für die Wrackbeseitigung anzuordnen (Art. 9 Abs. 4 Satz 2 WRC), Fristsetzung (Art.9 Abs.6 WRC),
- das Recht der Ersatzvornahme nach Fristablauf (Art. 9 Abs.7 WRC) und
- ein sofortiges Eingriffsrecht bei Gefahr im Verzug (Art. 9 Abs. 8 WRC).

Meldepflichten von Kapitän oder Operator korrespondieren mit küstenstaatlichen Verkehrssicherungspflichten (Art. 5/Art. 7 und Art. 8 WRC).

Mit der auf den registrierten Schiffseigner konzentrierte Kostenerstattungspflicht hinsichtlich der Kosten für Auffinden, Bezeichnen (Betonnung) und Beseitigung des Wracks (Art. 10 WRC) ist sicherlich einem ganz zentralen Anliegen entsprochen worden. Es wird dazu auch das verbrieftes Recht des Schiffseigners gewahrt, seine Haftung nach dem seerechtlichen Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1996 zu beschränken (Art. 10 Abs.2 WRC). **21**

Die lange streitige Versicherungspflicht des Eigners von Schiffen ≤ 300 BRZ mit Direktanspruch des Kostenerstattungsgläubigers gegen den Versicherer (Art. 12 WRC), zusammen mit der entsprechenden Nachweispflicht durch ein internationales anerkanntes Zeugnis (Art. 12 Abs. 2, Annex WRC) wurde in Anlehnung an das Ölhaftungsübereinkommen positiv entschieden, ebenso wie die flaggenstaatliche Durchsetzungsverpflichtung hinsichtlich der Versicherungspflicht (Art. 12 Abs. 11 WRC). **22**

Ebenfalls dem Ölhaftungsübereinkommen entsprechend wurde die vertragliche Verpflichtung aller Vertragsparteien normiert, Schiffen unter jedweder Flagge nur mit Versicherungsschutz Hafenzugang zu gewähren (Art. 12 Abs.12 WRC). **23**

Schließlich enthält das Übereinkommen eine Streitschlichtungsklausel mit Hinweis auf Teil XV VN-Seerechtsübereinkommens (Art.15 WRC) und hat mit **24**

dem Erfordernis von 10 Ratifikationen eine relativ niedrige Schwelle für das internationales Inkrafttreten.

5. Bewertung

25 Das Übereinkommen ist ganz gewiss ein wichtiger seerechtlicher Fortschritt sowohl für Schiffssicherheit (Verringerung nautischer Gefahren in AWZ) als auch Meeresumweltschutz.

26 Es stellt einen weiteren rechtlichen Baustein für eine maritime „Sicherheitskultur" dar, denn ein Schiffseigner kann sich nicht mehr durch Eigentumsaufgabe der Verantwortung für gefährliches Wrack entziehen.

27 Ein Vergleich der vor dem Start der Initiative definierten deutschen Ziele mit dem in Nairobi erzielten Verhandlungsergebnis kommt zu dem Ergebnis, dass diese Ziele in weitem Umfange erreicht wurden.

28 Natürlich mussten auch Kompromisse eingegangen werden. So könnte man zum Beispiel argumentieren, die Beschränkung der Geltung des Übereinkommens auf Vertragsparteien sei eine Schwachstelle, da sich Schiffseigner durch Ausflaggen in Nichtvertragsflaggen den neuen Verantwortlichkeiten entziehen könnten. Dem soll dadurch entgegnet werden, dass die Vertragsparteien unter sich vereinbaren, zu ihre Häfen nur den Schiffen Zugang zu gewähren, die den entsprechenden Versicherungsschutz nachweisen (Art. 12 Abs. 12 WRC). Durch diese Bestimmung wird nach dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Übereinkommens sicherlich ein ganz besonderer Druck auf bisherige Nichtvertragsparteien entstehen, ebenfalls beizutreten.

29 Insgesamt komme ich damit zu einer positiven Bewertung und kann erklären, dass das federführende BMVBS zunächst die Zeichnung vorbehaltlich der Ratifikation und sodann die Ratifikation anstreben wird.

6. Fragestellungen bei der nationalen Umsetzung

30 Bereits jetzt ist absehbar, dass die Ratifikation des Wrackbeseitigungsübereinkommens wegen der Komplexität der geregelten Sachverhalte ein umfangreiches Ausführungsgesetz mit einer Vielzahl von Gesetzes- und Verordnungsänderungen erforderlich machen wird.

31 Hier ins Einzelne gehende Vorstellungen zu entwickeln, würde den Rahmen dieses Vortrags bei weitem sprengen.

32 Im Folgenden will ich mich deshalb darauf beschränken, zwei Problemfelder anzureißen:

33 a) Zunächst einmal wird eine Entscheidung erforderlich werden, ob das Übereinkommen auch auf das Küstenmeer und innere Gewässer (insbesondere Seewasserstrassen, Seeschifffahrtsstrassen) erstreckt werden soll, das sog. „opt-in" gem. Art. 3 Abs, 2 WRC.

34 Hier ist abzuwägen, dass im Küstenmeer und auf Bundeswasserstrassen keine Regelungslücke besteht. Die Wrackbeseitigung erfolgt in Anwendung nationalen Rechtes und nationaler Hoheitsbefugnisse dort nach strompolizeilichen

Grundsätzen, §§ 24 ff. WaStrG. Eine strompolizeiliche Kompetenz kann jedoch in der AWZ mangels Hoheitsgewalt nicht normiert werden[14].

Schifffahrtspolizeiliche Eingriffsbefugnisse (§ 1 Nr. 2 und Nr. 3a, §§ 3 ff. SeeaufgG) bestehen sehr wohl in der AWZ, diese wären jedenfalls auch zur Umsetzung des Wrackbeseitigungsübereinkommens ausreichend. Damit ist auf alle Fälle kein einheitliches Regime nach strompolizeilichen Grundsätzen möglich. In die Abwägung einzubeziehen ist zudem auch die Frage des gesonderten Haftungsbetrages gem. § 487 HGB. **35**

b) Das Wrackbeseitigungsübereinkommen trifft im Hinblick auf vertragsstaatliche Verpflichtungen wichtige Differenzierungen zwischen Registerstaat (Art. 1 Nr.11 WRC) und Flaggenstaat: **36**

- Der Registerstaat ist Konsultationspartner des durch die Havarie betroffenen Küstenstaates (Art. 9 Abs.1 WRC), muss sicherstellen, dass der Eigner die Wrackbeseitigungspflicht erfüllt (Art.9 Abs.9 WRC) und ist schließlich verantwortlich für die Ausstellung der Versicherungszeugnisse (Art.12 Abs.2 – Abs.7 WRC).
- Der Flaggenstaat muss sicherstellen, dass Kapitän oder Operator bei einer Havarie ihre Meldeverpflichtungen erfüllen (Art.5 WRC) und dass das Schiff nur betrieben wird, wenn durch das internationale Zeugnis Versicherungsschutz nachgewiesen wird (Art.12 Abs. 11 WRC).

Gerade bei deutschen Schiffseignern ist wegen der außerordentlichen wirtschaftlichen Attraktivität der sog. „Bareboat-Charter-Ausflaggung“ nach § 7 Flaggenrechtsgesetz ein Auseinanderfallen von Registerstaat und Flaggenstaat sehr häufig[15]. **37**

Bei der Ratifikation muss Deutschland sicherstellen, dass die wichtigen registerstaatlichen Verpflichtungen trotz fremder Flagge erfüllt werden können. **38**

Die beiden zuvor angesprochenen Problemfelder werden sicherlich eingehender Beratung bedürfen, erscheinen jedoch lösbar. So bleibt zu hoffen, dass es zügig gelingen wird, das Umsetzungsgesetz zu verabschieden und damit zum Inkrafttreten des Übereinkommens beizutragen. **39**

[14] unberührt bleiben Grundsätze der Geschäftsführung ohne Auftrag, die in der Praxis höchst bedeutend sind.

[15] Zum 31.12.2007 führten 546 Schiffe deutscher Eigner mit 12,69 Mio. BRZ die Bundesflagge, während 2.523 Schiffe deutscher Eigner mit 49,43 Mio. BRZ gem. § 7 FlRG bei Fortbestehen der Registrierung im deutschen Seeschiffsregister eine fremde Flagge führten.

Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen und das Völkerrecht

Rainer Lagoni*

Einleitung

Eine Schätzung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) nennt die verhältnismäßig geringe Zahl von etwa 1.300 abandonnierten Wracks[1]. Allerdings ist die Angabe recht ungenau, denn es wird weder mitgeteilt, ob es sich dabei ausschließlich um Handelsschiffe handelt oder ob auch Kriegsschiffswracks erfasst sind. Nicht erwähnt ist zudem, in welchen Meereszonen diese Wracks liegen. Dies ist aus der Sicht des Völkerrechts aber nicht unwichtig, denn das Wrack eines Handelsschiffes in den seiner Souveränität unterliegenden *inneren Gewässern* bzw. im *Küstenmeer* bietet für den Küstenstaat keine besonderen rechtlichen Probleme, kann er es doch auf der Grundlage seines innerstaatlichen Rechts beseitigen oder beseitigen lassen. **1**

Ereignet sich ein Seeunfall hingegen auf der *Hohen See*, kann der Küstenstaat gegenüber einem fremden Handelsschiff nur dann die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz seiner Küste oder verwandter Interessen ergreifen, wenn die Gefahr einer tatsächlichen oder drohenden Ölverschmutzung bzw. einer Verschmutzung durch andere Stoffe besteht. Schiffe unter eigener Flagge bereiten völkerrechtlich indes wiederum kein Problem, unterliegen sie doch auch nach einem Seeunfall seewärts des Küstenmeeres zunächst weiterhin der Flaggenhoheit des Flaggenstaates[2]. **2**

Der Seeunfall eines fremden Handelsschiffes in der *ausschließlichen Wirtschaftszone* (AWZ), einer Zone mit einer besonderen Rechtsordnung, in der grundsätzlich auch die Schifffahrtsfreiheit gilt, kann indes Fragen aufwerfen, die das überkommene Völkerrecht nicht oder nicht überzeugend beantwortet. Es fragt sich nämlich, ob der Küstenstaat in seiner AWZ auch dann Hoheitsbefugnisse gegenüber dem fremden Wrack hat, wenn von diesem keine Verschmutzung durch Öl oder andere Stoffe ausgeht oder auszugehen droht, jedoch eine Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs nicht auszuschließen ist. Welche Rechte bzw. Hoheitsbefugnisse darf der Küstenstaat bei einem Seeunfall eines fremden Schiffes in seiner AWZ überhaupt wahrnehmen? Kann er den Schiffseigner auffordern, das Wrack zu beseitigen, und hat er ggf. die Befugnis, dies selbst zu **3**

---

* Dem Beitrag liegt ein am 31. Januar 2008 im Rahmen eines Symposiums des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht über „Das neue Wrackbeseitigungsübereinkommen“ gehaltener Vortrag des Verfassers zugrunde. Er ist in der Zeitschrift Transportrecht 2008, Heft 9, S. 352-357, veröffentlicht worden. Der Autor dankt dem Verlag für die freundliche Genehmigung des Nachdrucks in diesem Band.

[1] Siehe die IMO-Homepage unter „Removal of wrecks“.

[2] Vgl. *R. Lagoni*, Marine Archäologie und sonstige auf dem Meeresboden gefundene Gegenstände, Archiv des Völkerrechts, Bd. 44, S. 328, 345 f.

tun? Bestehen zudem küstenstaatliche Pflichten zur Sicherung des Schiffsverkehrs, der Meeresumwelt und der Küste?

4 Diese und weitere Fragen beantwortet das in Nairobi am 18. Mai 2007 unterzeichnete Wrackbeseitigungs-Übereinkommen (WBÜ) der IMO[3] in Bezug auf Wracks in der AWZ der Vertragsstaaten. Das Übereinkommen tritt ein Jahr nach der Ratifikation oder dem Beitritt von zehn Staaten in Kraft, für jeden später ratifizierenden oder beitretenden Staat nach drei Monaten (Art. 18 WBÜ). Es gilt nur für Seeunfälle, die sich nach seinem Inkrafttreten ereignen, bereits vorhandene Wracks werden also nicht erfasst[4].

5 Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen enthält auf völkerrechtlicher Ebene Regelungen öffentlich-rechtlicher wie auch privatrechtlicher Natur, dies ist im Seeschifffahrtsrecht nicht ungewöhnlich. Die folgenden Ausführungen behandeln indes nur öffentlich-rechtliche Aspekte des Übereinkommens; seeprivatrechtliche Gesichtspunkte bleiben unberücksichtigt. Der Beitrag beschränkt sich zudem auf folgende allgemeine Fragen: I. Wie ist die bisherige völkerrechtliche Lage nach Seeunfällen? II. Wie fügt sich das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen in das geltende Seevölkerrecht ein? III. Was bringt das Übereinkommen Neues für die Küstenstaaten? Die Ausführungen schließen mit einem kurzen Resümee (IV).

I. Die bisherige völkerrechtliche Lage nach Seeunfällen

6 Nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) und dem entsprechenden Völkergewohnheitsrecht unterstehen Schiffe auf Hoher See grundsätzlich der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates (Art. 92(1) Satz 1 SRÜ). Dies gilt ebenso für die AWZ (Art. 58(2) SRÜ). Küstenstaaten haben dort also grundsätzlich keine Hoheitsgewalt über fremde Schiffe. Art. 92(1) Satz 1 SRÜ nennt aber zwei „besondere Fälle" als Ausnahmen von der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates: Erstens Ausnahmen, die ausdrücklich in internationalen Verträgen vorgesehen sind; und zweitens im Seerechtsübereinkommen selbst vorgesehene Ausnahmen.

1. Ausdrückliche Ausnahmen in internationalen Verträgen

7 Internationale Verträge, die nach Art. 92(1) SRÜ eine Ausnahme von der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates vorsehen, sind bisher das Internationale Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei

[3] Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, IMO Doc. LEG/CONF. 16/19, 23 May 2007; international normalerweise als Wreck Removal Convention (WRC) bezeichnet. Da eine amtliche deutsche Fassung des Übereinkommens zur Zeit noch nicht vorliegt, stammen die deutsche Bezeichnung und Übersetzungen vom Verfasser.

[4] Bekannte Beispiele aus dem Bereich des deutschen Festlandsockels sind die am 21.08.1990 etwa 60 sm westlich von Sylt gesunkene schwimmende Bohrplattform „West Gamma" unter norwegischer Flagge und die am 14.01.1993 östlich von Rügen in 27 m Wassertiefe gesunkene polnische Ro-Ro-Eisenbahnfähre „Jan Heweliusz".

Ölverschmutzungs-Unfällen (das sog. Interventions-Übereinkommen)[5] sowie das Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl (Protokoll von 1973)[6]. Die Verträge berechtigen den Küstenstaat bei einer tatsächlichen oder drohenden Ölverschmutzung (Interventions-Ü) bzw. einer Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl (Prot. 73) infolge eines Seeunfalls zu erforderlichen Maßnahmen „auf Hoher See" gegenüber dem fremden Schiff, die der Abwehr von schwerwiegenden schädlichen Auswirkungen für ihre Küsten oder verwandte Interessen dienen.

8 Die Verträge setzen einen „Seeunfall" voraus. Dieser ist in den Verträgen ebenso wie im Seerechtsübereinkommen und nunmehr auch im Wrackbeseitigungs-Übereinkommen inhaltlich übereinstimmend wie folgt definiert[7]:

> „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 Ladung entsteht oder unmittelbar zu entstehen droht.

9 Die Anwendung des Interventions-Übereinkommens und des zugehörigen Protokolls von 1973 wirft aber zwei Fragen auf: Die erste betrifft ihre räumliche Geltung in der AWZ, da Übereinkommen und Protokoll nur die erforderlichen Maßnahmen „auf Hoher See" und nicht in der AWZ erwähnen. Dies erklärt sich daraus, dass die erst nach 1974 entwickelte AWZ dem Seevölkerrecht bei Abschluss des Übereinkommens von 1969 und des Protokolls von 1973 noch unbekannt war. Es handelte sich also um eine unbewusste Regelungslücke, wenn man eine solche angesichts des Verweises von der AWZ auf die Regeln über die Hohe See[8] überhaupt annehmen will, so dass angesichts der gleichen Lage jedenfalls eine Analogie anzunehmen wäre. Dementsprechend wird zu Recht allgemein angenommen[9], dass Maßnahmen bei einem Seeunfall nach dem Interventions-Übereinkommen und dem Protokoll von 1973 nicht nur auf der Hohen See, sondern ebenso in der AWZ völkerrechtlich zulässig sind.

10 Die zweite Frage betrifft Maßnahmen gegenüber Schiffen unter Drittlandflagge, also unter der Flagge eines Staates, der das Interventions-Übereinkommen bzw. das Protokoll von 1973 nicht ratifiziert hat. Sie ist durch einen Rückgriff auf Ausnahmen zu beantworten, die im Seerechtsübereinkommen selbst vorgesehen sind, wie im Folgenden darzustellen ist.

---

[5] Das Interventions-Ü der IMO gilt einschließlich Deutschlands (BGBl. 1975 II 137) in 83 Staaten, die zusammen 73,98 % der Welthandelsflotte repräsentieren (alle Zahlen von der IMO, Stand 31.03.2007).

[6] Das Prot. 73 zum Interventions-Ü gilt einschließlich Deutschlands (BGBl. 1985 II 593) in 50 Staaten, die zusammen 48,61 % der Welthandelsflotte repräsentieren.

[7] Siehe Art. II(1) Interventions-Ü und Art. II Prot. 73; ähnlich Art. 221(2) SRÜ; Art. 1 Nr. 3 WBÜ.

[8] Vgl. Art. 58(2) SRÜ.

[9] Vgl. *G. Hafner*, in: Graf Vitzthum (Hrsg.), Handbuch des Seerechts, S. 410 Rn. 192; *R. R. Churchill* / *A. V. Lowe*, The law of the sea, 3. Aufl. 1999, S. 354.

2. Im Seerechtsübereinkommen vorgesehene Ausnahmen

11 Die Flaggenhoheit ist nach Art. 221(1) SRÜ auch durch das *Gewohnheitsrecht* der Küstenstaaten eingeschränkt, „außerhalb des Küstenmeeres", also in der AWZ oder auf der Hohen See, verhältnismäßige Maßnahmen gegen einen tatsächlichen oder drohenden Schaden aus einem Seeunfall zu ergreifen. Die erwähnte Vorschrift lautet wie folgt:

Art. 221 SRÜ

Maßnahmen zur Vermeidung der Verschmutzung durch Seeunfälle

(1) Dieser Teil berührt nicht das Recht der Staaten, nach *Völkergewohnheitsrecht* [...] außerhalb des Küstenmeeres dem tatsächlichen oder drohenden Schaden angepasste Maßnahmen zu ergreifen, um ihre Küste und damit zusammenhängende Interessen, einschließlich der Fischerei, vor tatsächlicher oder drohender Verschmutzung infolge eines Seeunfalls oder damit zusammenhängender Handlungen zu schützen, welche erwartungsgemäß schädliche Folgen größeren Umfangs haben können.[10]

Das Recht der Küstenstaaten, im Notfall Schutzmaßnahmen zu ergreifen, gilt als Gewohnheitsrecht also allgemein und hängt nicht von der Flagge der an dem Seeunfall beteiligten Schiffe ab.

II. Wie fügt sich das Übereinkommen in das geltende Seevölkerrecht ein?

1. Bezüge zum Seerechtsübereinkommen

12 Nach Art. 2(1) WBÜ darf ein Vertragsstaat Maßnahmen zur Beseitigung eines Wracks ergreifen, das in der AWZ eine Gefahr darstellt. Insofern ist das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen – ebenso wie das Interventions-Übereinkommen und das Protokoll von 1973 – seiner Funktion nach ein Jurisdiktionsübereinkommen. Systematisch bildet es, wie diese, nach Art. 92(1) SRÜ eine vertragliche Ausnahme von der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates über das Schiff in der fremden AWZ. Ein weiterer systematischer Zusammenhang mit dem Seerechtsübereinkommen besteht in der erwähnten Übernahme des Begriffs des „Seeunfalls" sowie in der Verweisung auf die Streitbeilegung nach Teil XV SRÜ (Art. 15 WBÜ). Im Übrigen lässt das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen „Rechte und Pflichten von Staaten" nach dem Seerechtsübereinkommen und dem gewohnheitsrechtlichen Seerecht unberührt (Art. 16 WBÜ). Insgesamt bildet es völkerrechtlich also ein selbständiges Übereinkommen unter dem Dach des Seerechtsübereinkommens.

[10] Hervorhebung hinzugefügt.

2. Verhältnis zum Interventions-Übereinkommen bzw. Protokoll von 1973

Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen findet keine Anwendung auf Maß- **13**
nahmen, die nach dem Interventions-Übereinkommen oder dem Protokoll von 1973 in deren jeweiliger Fassung ergriffen worden sind (Art. 4(1) WBÜ). Diese dynamische Subsidiaritätsregelung vermeidet eine parallele Anwendung der Übereinkommen auf denselben Sachverhalt. Sie schließt indes nicht aus, dass ein Küstenstaat nach dem Inkrafttreten des Wrackbeseitigungs-Übereinkommens bei einem Seeunfall in seiner AWZ entweder nach dem einen oder dem anderen Übereinkommen vorgeht. Welches Übereinkommen er seinen Maßnahmen zugrunde legt, wird er nicht nur nach den Umständen des Seeunfalls, sondern auch unter weiteren Gesichtspunkten entscheiden, wie etwa der Frage, ob der Flaggenstaat des Schiffes auch Vertragspartei des betreffenden Übereinkommens ist.

III. Was bringt das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen Neues?

Im Vergleich zum Interventions-Übereinkommen und seinem Protokoll von **14**
1973 enthält das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen völkerrechtlich einige dem Wandel der Meeresordnung, der Entwicklung des Seeverkehrs und nicht zuletzt den zunehmenden Schiffsgrößen geschuldete Neuerungen. Sie sollen im Folgenden kurz dargelegt werden.

1. Enger räumlicher Anwendungsbereich

Räumlich findet das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen grundsätzlich nur **15**
auf Wracks im „Vertragsgebiet" Anwendung. Nach Art. 1(1) WBÜ ist dies die AWZ oder, wenn der Küstenstaat eine solche nicht errichtet hat, eine entsprechende, gemessen von der Basislinie aus höchstens 200 Seemeilen breite Zone. Der Küstenstaat kann das Übereinkommen durch eine Erklärung gegenüber dem Generalsekretär der IMO aber zusätzlich auch in seinem Staatsgebiet, also seinen inneren Gewässern und dem Küstenmeer, für anwendbar erklären (Art. 3(2) WBÜ). Diese Option dürfte insbesondere für Küstenstaaten von Interesse sein, die in ihrem nationalen Recht bisher noch keine oder nur unzureichende Regelungen über die Wrackbeseitigung in ihren Küstengewässern ausgebildet haben. Für die Bundesrepublik Deutschland kommt dies nicht in Betracht[11].

Auf Wracks auf Hoher See ist das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen indes **16**
nicht anwendbar; dort findet also nur das Interventions-Übereinkommen bzw. das Protokoll von 1973 oder das entsprechende Gewohnheitsrecht Anwendung.

[11] Die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung haben nach § 30 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) die Befugnis zur Beseitigung von Hindernissen auf einer Bundeswasserstraße. Zu den Bundeswasserstraßen gehört nach § 1 WaStrG auch das Küstenmeer. Die Behörden können auch mit einer strompolizeilichen Verfügung die Beseitigung des Hindernisses nach § 28 WaStrG anordnen; sie können auch nach §§ 677 ff. BGB im Wege einer Geschäftsführung ohne Auftrag vorgehen.

2. Weite Ziele des Übereinkommens

17 Während das Interventions-Übereinkommen und das Protokoll von 1973 allein der Abwehr einer Verschmutzungsgefahr durch den Küstenstaat dienen, verfolgt das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen weitere Ziele: Es soll den Küstenstaat als Vertragspartei nicht nur ermächtigen, ein Wrack zu beseitigen, das in seiner AWZ eine „Gefahr" darstellt (Art. 2(1) WBÜ), es verpflichtet ihn auch zu weiteren Maßnahmen[12]. Die Gefahr muss entweder (a) für die Küste oder damit zusammenhängende Interessen oder (b) für die Schifffahrt oder (c) für die Meeresumwelt allgemein bestehen.

18 Der umfangreiche Schutzzweck des Wrackbeseitigungs-Übereinkommens ergibt sich aus dem weiten Begriff der „Gefahr" (*hazard*, Art. 1(5) WBÜ). Zum einen dient das Übereinkommen, ähnlich wie das Interventions-Übereinkommen und das Protokoll von 1973, dem allerdings etwas erweiterten Schutz küstenstaatlicher Interessen[13]. Zum anderen hat es aber auch verkehrsbezogen den Zweck, der Sicherheit des internationalen Schiffsverkehrs in der AWZ allgemein zu dienen. Schließlich soll es die Meeresumwelt allgemein, d.h. nicht nur lokal in der AWZ, sondern auch vor grenzüberschreitenden Schäden schützen, die durch ein Wrack verursacht werden können. Dies können Schäden sein, die von dem Wrack selbst drohen oder verursacht werden, ebenso wie Schäden, die sich durch weitere Seeunfälle im Zusammenhang mit dem Wrack ergeben können.

3. Weiter sachlicher Anwendungsbereich

19 Im Unterschied zum Interventions-Übereinkommen bzw. dem Protokoll von 1973 muss beim Wrackbeseitigungs-Übereinkommen die Gefahr nicht von einer tatsächlichen oder drohenden Meeresverschmutzung durch Öl oder andere Stoffe ausgehen, sondern von einem durch einen Seeunfall verursachten *Wrack*. Das Übereinkommen enthält in Art. 1(4) WBÜ einen weiten Begriff des „Wracks". Dies kann ein gesunkenes oder gestrandetes Schiff sein (Buchst. (a)). Oder ein Schiff, das im Begriff ist zu sinken oder zu stranden oder von dem dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erwartet werden kann, solange wirksame Unterstützungsmaßnahmen noch nicht ergriffen worden sind (Buchst. (d)). Ein „Schiff" ist dabei ein zur See fahrendes Fahrzeug jeglicher Art; Plattformen jedoch dann nicht, wenn sie zur Erforschung, Ausbeutung oder Produktion von mineralischen Ressourcen des Meeresbodens auf Station sind[14]. Es kommt für den Status als „Wrack" also nicht darauf an, ob das Seefahrzeug in einem Schifffahrtsregister registriert ist und damit einen „registrierten Eigner" hat. Auch wenn ein Schiff aus dem Schifffahrtsregister gelöscht worden ist und z.B. als Hulk über See geschleppt wird, kann es zum Wrack werden. Auf Kriegsschiffe und sonstige Staatschiffe, die Immunität genießen, findet das Wrackbeseitigungs-

[12] Siehe unten III. 6.
[13] Siehe unten Anm. 16.
[14] Art. 1(2) WBÜ; ähnlich Art. II(2)(b) Interventions-Ü; Art. II(1) Prot. 73.

Übereinkommen indes keine Anwendung, es sei denn, der Flaggenstaat unterstellt sie dem Übereinkommen[15].

Ein „Wrack" im Sinne des Wrackbeseitigungs-Übereinkommens können ferner auch Teile eines Schiffes sein (Buchst. (b)) sowie jeder von einem Schiff auf See verlorene Gegenstand, der gesunken oder gestrandet ist oder auf See treibt (Buchst. (c)) – also auch ein treibender Container! **20**

4. Wann liegt eine „Gefahr" vor?

Wie erwähnt setzen die Befugnisse und Pflichten der Vertragsstaaten nach dem Wrackbeseitigungs-Übereinkommen voraus, dass das Wrack eine Gefahr für die oder eine Behinderung der Schifffahrt bildet oder wahrscheinlich schädliche Auswirkungen auf die Meeresumwelt oder einen drohenden Schaden für die Küste oder damit zusammenhängende Interessen erwarten lässt. Diese Interessen schließen u.a. die Fischerei, den Tourismus und andere wirtschaftliche Interessen in dem Gebiet, die Gesundheit der Bevölkerung und den Schutz von Offshore- und Unterwasser-Infrastruktur ein[16]. **21**

Der in Art. 1(5) WBÜ definierte Begriff der „Gefahr" (*hazard*) ist ein Schlüsselbegriff des Übereinkommens. Daher enthält Art. 6 WBÜ einen offenen Katalog von 14 Kriterien für die Beurteilung, ob das Wrack eine „Gefahr" bildet. Zu diesen Kriterien gehören neben dem Typ, der Größe und Konstruktion des Wracks, die Art der Ladung, die Nähe der Schifffahrtswege sowie die Verkehrsdichte auch weitere Kriterien, deren Unterschiedlichkeit die Multifunktionalität des Wrackbeseitigungs-Übereinkommens begründen. Besonders interessant ist dabei die in Art. 6 Buchst. (d) vorgesehene Berücksichtigung der Auswirkungen des Wracks auf „*particularly sensitive sea areas*" (sog. PSSAs) und auf Schutzgebiete nach Art. 211(6) SRÜ, da z.B. die Ostsee außerhalb der russischen Meereszonen von der IMO als PSSA anerkannt worden ist. Ferner kann die Nähe des Wracks zu Offshore-Anlagen, Rohrleitungen, Telekommunikationskabeln und ähnlichen Bauwerken ein Kriterium für die Gefahr bilden (Buchst. (n)). Die Kriterien können kumulativ auftreten. Schließlich sollen nach einer Öffnungsklausel auch „alle anderen Umstände, die eine Beseitigung des Wracks erforderlich machen," berücksichtigt werden (Buchst. (o)). Ein solcher Umstand kann z.B. das Vorhandensein einer archäologischen Fundstätte in dem betreffenden Gebiet sein. **22**

5. Küstenstaatliche Rechte und Hoheitsbefugnisse

Geht von dem Wrack eine Gefahr aus, hat der betroffene Küstenstaat ungeachtet der Schifffahrtsfreiheit nach dem Wrackbeseitigungs-Übereinkommen in **23**

[15] Art. 4(2) und (3) WBÜ. Das Interventions-Ü und Prot. 73 finden auf solche Schiffe ebenfalls keine Anwendung, der Flaggenstaat kann Maßnahmen im Einzelfall aber *ad hoc* zustimmen.

[16] Der in Art. 1(6) WBÜ definierte Katalog der unmittelbar berührten oder bedrohten Interessen entspricht Art. II(4) Interventions-Ü (dort im deutschen Text als „verwandte" Interessen bezeichnet) und fügt Unterwasser-Infrastruktur (Offshore-Anlagen, Rohrleitungen, Kabel) hinzu.

seiner AWZ bestimmte Rechte und Hoheitsbefugnisse. Dem Übereinkommen liegt allerdings die Konzeption zugrunde, dass der registrierte Eigner als der Verursacher der Gefahr das Wrack beseitigen oder beseitigen lassen soll. Der Küstenstaat darf aber im Interesse der (Schiffs-)Sicherheit (*safety*) und des Meeresumweltschutzes, soweit erforderlich, Bedingungen zur Beseitigung des Wracks festlegen (Art. 9(4) WBÜ). Außerdem darf er aus den gleichen Gründen in die Bergung eingreifen (Art. 9(5) WBÜ)[17].

24 Beseitigt jedoch der registrierte Eigner das Schiff nicht fristgerecht oder ist er nicht zu erreichen (Art. 9(7) WBÜ) oder in Fällen äußerster Dringlichkeit, in denen Sofortmaßnahmen erforderlich sind, kann der Küstenstaat das Wrack nach Art. 9(8) WBÜ im Wege der Selbstvornahme[18] beseitigen oder beseitigen lassen[19], wenn er vorher den Registerstaat und den registrierten Eigner informiert hat. Die Maßnahmen des betroffenen Küstenstaates sind allerdings in jedem Fall an den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gebunden[20].

25 Die vertragliche Grundlage für seine Maßnahmen ist die nach Art. 9(10) WBÜ im Voraus erteilte Zustimmung aller Vertragsstaaten des Übereinkommens. Da Drittstaaten diese Zustimmung nicht erteilt haben, muss sie im gegebenen Fall *ad hoc*, z.B. im Rahmen von Konsultationen, eingeholt werden. Zudem ist, wie oben dargelegt[21], die Selbstvornahme ohne Zustimmung in Fällen äußerster Dringlichkeit, in denen Sofortmaßnahmen erforderlich sind, auch gewohnheitsrechtlich gegenüber Drittstaaten als zulässig anzusehen.

6. Pflichten nach dem Wrackbeseitigungs-Übereinkommen

26 Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen enthält sowohl für den Flaggenstaat als auch für den Küstenstaat bestimmte Pflichten. Nach dem Übereinkommen soll der *Flaggenstaat* Kapitäne und Betreiber seiner Schiffe verpflichten, die Verwicklung des Schiffes in einen Seeunfall, die zu einem Wrack geführt hat, unverzüglich dem betroffenen Küstenstaat mitzuteilen. Eine allgemeine Pflicht des Kapitäns zur Benachrichtigung anderer Schiffe oder zuständiger Behörden von unmittelbaren Gefahren für die Schifffahrt durch ein gefährliches Wrack besteht indes weltweit bereits nach dem SOLAS-Übereinkommen[22]. Die Pflicht zur Benachrichtigung ist im Wrackbeseitigungs-Übereinkommen jedoch inhalt-

[17] Entsprechende Rechte erwähnt das Interventions-Ü bzw. das Prot. 73 nicht. Sie dürften aber anzunehmen sein, wenn der Küstenstaat die notwendigen Maßnahmen delegiert und die Umstände sein Eingreifen gebieten sollten.

[18] Deren Voraussetzungen unterscheiden sich von jenen der verwaltungsrechtlichen „Ersatzvornahme" insofern, als sich das Wrack außerhalb des Staatsgebietes befindet und der Küstenstaat gewöhnlich auch keine Hoheitsgewalt über den ausländischen Schiffseigner hat.

[19] Eine entsprechende Befugnis sehen Art. III Buchst. d) Interventions-Ü bzw. Art. II(1) Prot. 73 für Fälle äußerster Dringlichkeit vor, in denen Sofortmaßnahmen geboten sind.

[20] Art. 2(2) und (3) WBÜ.

[21] Siehe oben I. 2.

[22] Vgl. das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, Anlage, Kap. V Regel 31 Abs. 1. Es gilt einschließlich Deutschlands (BGBl. 1979 II 141) in 158 Staaten, die zusammen 98,88 % der Welttonnage repräsentieren.

lich genauer bestimmt[23]. Außerdem ist sie wegen des weiten Begriffs des Wracks in Art. 1(4) WBÜ, der, wie erwähnt, z.B. auch einen schwimmenden Container erfasst, sachlich umfassender. Außerdem besteht nach innerstaatlichem Recht für den Schiffsführer eines Schiffes unter deutscher Flagge und für weitere Personen die Pflicht, bestimmte schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zu melden[24].

27 Die verschiedenen Pflichten des *Küstenstaates* ergeben sich aus dem Schutzzweck des Wrackbeseitigungs-Übereinkommens. Zum einen hat er nach dem Übereinkommen bestimmte Pflichten gegenüber der internationalen Schifffahrt: Nach Art. 7 WBÜ soll er, wenn er Kenntnis von dem Wrack erlangt, Seefahrer und betroffene Staaten über die Natur und den Ort des Wracks informieren und bei einem gefährlichen Wrack zudem dessen genauen Ort ermitteln. Eine ähnliche, allerdings recht allgemein gefasste Pflicht besteht bisher nach Art. 24(2) SRÜ nur für das Küstenmeer. Während sie dort auf dem Prinzip beruht, dass ein Staat Gefahren vermeiden soll, die von seinem Territorium ausgehen, begründet Art. 7 WBÜ eine entsprechende vertragliche Verantwortung für seine AWZ. Stellt er zudem fest, dass es eine Gefahr bildet, soll der Küstenstaat nach Art. 8 WBÜ alle angemessenen Schritte unternehmen, das Wrack in dem international anerkannten System, wie dieses in der betreffenden Region verwendet wird, durch Seezeichen markieren zu lassen und die Einzelheiten dieser Markierung in den gebräuchlichen nautischen Veröffentlichungen bekannt zu machen. Das Interventions-Übereinkommen und das Protokoll von 1973 enthalten keine entsprechenden Pflichten.

28 Der Küstenstaat hat nach Art. 9 WBÜ aber auch Pflichten gegenüber dem Registerstaat des Wracks, dem registrierten Eigner und anderen betroffenen Staaten. Stellt er fest, dass ein Wrack eine Gefahr darstellt, soll er nach Art. 9(1) WBÜ den Registerstaat und den registrierten Eigner darüber informieren und mit dem Registerstaat und anderen vom Wrack betroffenen Staaten in Konsultationen eintreten. „Registerstaat" ist auch bei einem *bare-boat* gecharterten Schiff der Staat, dessen Flagge es führt. Dieser muss nicht Vertragspartei des Wrackbeseitigungs-Übereinkommens sein, insofern bestehen die erwähnten Pflichten *erga omnes*. Ein ähnliches Verfahren der Konsultation des Flaggenstaates und der durch den Seeunfall betroffenen Staaten sehen im Übrigen auch schon das Interventions-Übereinkommen und das Protokoll von 1973 vor[25].

29 Außerdem soll der Küstenstaat dem registrierten Eigner nach Art. 9(6) WBÜ eine angemessene Frist zur *Beseitigung* des Wracks setzen. Eine Pflicht des Küstenstaates zu dessen Beseitigung aus Gründen der Verkehrssicherheit in seiner AWZ sieht das Übereinkommen indes nicht vor, ist er doch nicht der Verursacher der Gefahr. Eine solche Beseitigungspflicht besteht im Übrigen grundsätzlich auch nicht im Küstenmeer. Allerdings soll der Küstenstaat im Rahmen seiner allgemeinen Verpflichtung nach Art. 192 SRÜ, die Meeresum-

[23] Art. 5 WBÜ.
[24] Vgl. § 7 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27.07.1993 (BGBl. I S. 1417, mit Änderungen).
[25] Art. III Buchst. a) Interventions-Ü; Art. II(1) Prot. 73.

welt zu schützen und zu bewahren, zur Beschränkung der Meeresverschmutzung durch Schiffe nach Art. 194(3)(b) SRÜ insbesondere Maßnahmen ergreifen, „um Unfälle zu verhüten und Notfällen zu begegnen“. Ob diese allgemeine Verpflichtung auch eine Beseitigungspflicht hinsichtlich von Wracks beinhaltet, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Dabei wird man die von dem Wrack ausgehende Gefahr, insbesondere die Art und das Ausmaß der drohenden Verschmutzung und die Dringlichkeit der gebotenen Maßnahme in Betracht ziehen müssen.

IV. Resümee

30 Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen dient nach einem Seeunfall in der AWZ der Vermeidung bzw. Verminderung der Meeresverschmutzung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schifffahrt. Vertragsstaaten können das Übereinkommen zwar auch in ihrem Küstenmeer für anwendbar erklären, dies erscheint in Deutschland aber nicht als notwendig. Es findet keine Anwendung, wenn der Küstenstaat nach einem Seeunfall nach dem Interventions-Übereinkommen bzw. dem Protokoll von 1973 gegen die Meeresverschmutzung durch Öl oder andere Stoffe vorgeht.

31 Um seine Zwecke zu erreichen, klärt das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen zum einen die Befugnisse des Küstenstaates bei einer Gefahr, die nach einem Seeunfall von einem Wrack ausgeht. Dabei legt es einen weiten Begriff des „Wracks“ zugrunde und konkretisiert den Begriff der „Gefahr“ anhand bestimmter Kriterien. Außerdem enthält es für diese Fälle Informations- und Markierungspflichten zur Sicherung der Schifffahrt und zur Vermeidung der Meeresverschmutzung. Zur Beseitigung eines als Gefahr bezeichneten Wracks ist aber grundsätzlich der registrierte Eigner verpflichtet. Der betroffene Staat soll ihm eine angemessene Frist für die Beseitigung setzen; er kann aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeit auch in die Beseitigung eingreifen und diese Notfalls selbst vornehmen. Insgesamt ist also festzuhalten, dass durch das Übereinkommen zunehmend hoheitliche Maßnahmen zur Wrackbeseitigung neben das überkommene Bergungsrecht treten können. Dabei ist die hier indes nicht näher dargestellte Verteilung der Haftung und der finanziellen Lasten nach dem Übereinkommen als ausgewogen anzusehen.

Das neue Wrackbeseitigungsübereinkommen – Abfallrechtliche Gesichtspunkte[1]

Simone Claußen
Rechtsanwältin[2]

Während wir das im Mai 2007 verabschiedete Wrackbeseitigungsüberein- **1**
kommen mit einer Vortragsreihe zelebrieren, fand in der vergangenen Woche die dritte Konferenz der Intersessional Working Group zur Beratung des IMO-Übereinkommens zum Schiffsrecycling – International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – in Nantes statt. Das Übereinkommen soll im Mai 2009 verabschiedet werden. Im Rahmen der Vorbereitung und Beratung des Übereinkommens zum Schiffsrecycling und der Umsetzung des Übereinkommens in europäisches Recht dreht sich die Diskussion auch immer mal wieder um die Frage, ob ein Schiff als Abfall eingestuft werden kann und daher das Abfallrecht auf Schiffe Anwendung findet.

Kann ein seetüchtiges Schiff von über 500 BRT in der Tat Abfall sein? Die **2**
Vertreter der Schiffsindustrie wehren sich heftig dagegen und – um es einmal bildlich auszudrücken – schlagen die Hände über dem Kopf zusammen. Ein Schiff ist ja schließlich keine Bananenschale.

Um es kurz und schmerzlos zu machen: ein Schiff kann unter den Abfallbe- **3**
griff subsumiert werden und wird damit Gegenstand des Abfallrechts.

Gleiches gilt für ein Schiffswrack, dass im Gegensatz zum Schiff seine See- **4**
tüchtigkeit – wenn auch nur temporäre – eingebüßt hat. Hält man sich die laienhafte Definition des Wrackbegriffs vor Augen, wie sie z.B. bei Wikipedia zu finden ist, wonach ein Wrack

> „ein mit deutlich sichtbaren Zeichen des Verfalls oder durch Beschädigung unbrauchbar gewordener evt. nur teilweise, als Rest vorhandener, Schiffs-, Flugzeug- oder anderer früher beweglicher Körper“[3]

ist, fällt die Vorstellung das es sich um Abfall handeln könnte nicht mehr so schwer.

Die Frage liegt daher nahe, ob es sich bei einem Wrack iSd WBÜ auch um **5**
Abfall handeln könnte. Ist dies der Fall so wäre die Anwendbarkeit des Abfallrechts eröffnet. Das Wrack wäre dann nach den Vorschriften des Abfallrechts ordnungsgemäß zu entsorgen, d.h. es müsste einem Verwertungs- oder Beseitigungsverfahren zugeführt werden. Wird der Abfall nicht vom Abfallbesitzer

[1] Dieser Beitrag entspricht dem Vortrag, wie er am 31. Januar 2008 im Rahmen der Veranstaltung zur Wrackbeseitigung des DVIS gehalten wurde.
[2] Lebuhn & Puchta, Hamburg.
[3] http://de.wikipedia.org/wiki/Wrack.

rechtmäßig entsorgt, so steht es im Ermessen der Behörde die Entsorgung anzuordnen oder im Wege der Selbstvornahme durchzuführen.

6 Klingt hier möglicherweise eine Konkurrenz der Wrackbeseitigungspflicht nach dem WBÜ und der Entsorgungspflicht nach dem Abfallrecht an. Auch hier möchte ich es nicht so spannend machen: Ein echtes Konkurrenzverhältnis wird nur in Einzelfällen vorkommen. Regelmäßig wird sich jedoch die Frage der Anwendung des Abfallrechts nach der Wrackbeseitigung stellen.

7 Im Folgenden möchte ich ein paar Gesichtspunkte anreißen und zunächst einmal den räumlichen und sachlichen Anwendungsbereich des deutschen Abfallrechts, das im Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz geregelt ist, und des WBÜ abgleichen. Im zweiten Teil werde ich mich der Frage zu wenden, ob die abfallrechtliche Entsorgungspflicht sich inhaltlich mit der Beseitigungspflicht nach dem WBÜ deckt. Schließen möchte ich mit einem kurzen Überblick über die abfallrechtlichen Vorschriften, die für die Entsorgung eines Schiffes bzw. Wracks einschlägig sind.

I. Anwendungsbereiche

8 Wie bereits in den vorhergehenden Beiträgen ausgeführt wurde, kommt das WBÜ grundsätzlich nur in der AWZ zur Anwendung, sobald Deutschland das Übereinkommen ratifiziert hat. In der AWZ gelten nach Artikel 55 ff. SRÜ die Hoheitsbefugnisse des Küstenstaates nur begrenzt und nur ausdrücklich genannten Bereiche dürfen durch den Küstenstaat geregelt werden. Das Abfallrecht gehört nicht zu diesen speziellen Bereichen, so dass die Vorschriften des KrW-/AbfG in der AWZ nicht anwendbar sind. Das Abfallrecht findet nur im deutschen Hoheitsgebiet Anwendung. Die räumlichen Anwendungsbereiche des WBÜ und des KrW-/AbfG überschneiden sich also nur, wenn der Anwendungsbereich des WBÜ durch eine Erklärung Deutschlands auf die Territorialgewässer ausgedehnt wurde. Eine Regelungskollision ist daher schon ausgeschlossen, wenn das WBÜ lediglich in der AWZ anwendbar ist. Ohne auf die Vor- und Nachteile der Anwendung des WBÜ in den Territorialgewässern einzugehen, möchte ich dieses für das weitere Gedankenspiel zugrunde legen.

1. WBÜ

9 Die Anwendbarkeit des WBÜ setzt voraus, dass es sich bei einem Schiff um ein Wrack iSd. Artikel 1 Abs. 4 WBÜ handelt. Wie bereits von meinen Vorrednern dargestellt, ist ein gesunkenes oder gestrandetes Schiff bzw. ein Schiff, das mit großer Wahrscheinlichkeit stranden oder sinken wird, ein Wrack. Sobald das Wrack geborgen ist, verliert es seine Eigenschaft als Wrack iSd. WBÜ, da es nicht mehr gesunken oder gestrandet ist, oder droht zu sinken oder zu stranden. Mit anderen Worten: Ist das Wrack geborgen, ist der Anwendungsbereich des WBÜ erschöpft. Eine Kollision mit Abfallrecht nach der Bergung ist daher nicht mehr denkbar.

Ein Wrack, das nicht geborgen wird sondern lediglich an eine andere Stelle in den Territorialgewässern gebracht wird, bleibt ein Wrack nach dem WBÜ, da es weiterhin gesunken oder gestrandet ist bzw. droht zu sinken oder zu stranden. Letzteres stellt jedoch dann keine Gefahr dar, die eine Beseitigungspflicht nach dem WBÜ begründen würde. Daher ist in diesem Fall eine Kollision der Wrackbeseitigungspflicht und der Abfallentsorgungspflicht ebenfalls ausgeschlossen. **10**

Als Zwischenergebnis bleibt festhalten, dass eine Kollision des WBÜ und des KrW-/AbfG nur möglich ist, wenn das Schiff in den Territorialgewässern havariert ist, das WBÜ in den Territorialgewässern Anwendung findet und das Schiff bzw. Wrack dort eine Gefahr im Sinne des Artikel 1 Abs. 5 WBÜ bildet, so dass sich eine Pflicht zur Wrackbeseitigung begründet. Hier klingt bereits an, dass sich die Relevanz des KrW-/AbfG erst nach der nach Anwendung oder außerhalb der Anwendung des WBÜ stellt. **11**

Ich komme nun zu der spannenden Frage, wann es sich bei einem Wrack oder bei einem Wrack, das nicht mehr unter die Definition des Artikels 1 Abs. 5 WBÜ fällt – ich will es hier mal als ex-Wrack bezeichnen – um Abfall handelt. **12**

2. Abfallrecht

Die Anwendung des Abfallrechts ist sachlich eröffnet, wenn es sich um Abfall im Sinne des § 3 Absatz 1 KrW-/AbfG handelt. Dieser Abfallbegriff des KrW-/AbfG geht zurück auf die europäische ARRL sowie das Basel Übereinkommen über die Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung[4] und dem OECD- Beschluss über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von zur Verwertung bestimmten Abfällen[5]. **13**

Abfälle sind nach § 3 Absatz 1 KrW-/AbfG **14**

> „alle beweglichen Sachen, die unter die in Anhang I aufgeführten Gruppe fallen und deren sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss“.

Anhang I enthält in den Ziffern Q 1 – Q 15 Abfallgruppen, die verhältnismäßig klar umgrenzt sind, z.B. „Produkte bei denen das Verfalldatum überschritten ist“ (Q 3). Allerdings enthält Ziffer Q 16 als Auffangtatbestand „Stoffe oder Produkte aller Art, die nicht einer der oben erwähnten Gruppen angehören“. Damit kann diesem Katalog allenfalls eine deklaratorische bzw. illustrative Funktion beigemessen werden. Zur Konkretisierung des Abfallbegriffs ist darüber hinaus das Europäische Abfallverzeichnis per Verordnung am 1. Januar 2002[6] eingeführt worden, dass nach der Rechtsprechung des Europäischen Ge- **15**

[4] Artikel 2 Ziff. 1 des Basel Übereinkommen über die Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung: www.basel.int.

[5] Chapter II.A.1. des OECD-Beschluss C(2001) 107 end. des OECD-Rates zur Änderung des Beschlusses C(92) 39 endg. über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von zur Verwertung bestimmten Abfallen, www.oecd.org.

[6] Entscheidung der Kommission vom 3.5.2000 zur Ersetzung der Entscheidung 94/3/EG über ein Abfallverzeichnis gemäß Artikel 1 a) der Richtlinie 75/442/EWG des Rates über Abfälle

richtshofs jedoch nur einen Hinweischarakter hat. Schiffe bzw. Wracks sind in dem Abfallverzeichnis nicht explizit aufgeführt, jedoch sind im Eintrag 16 01

> „Altfahrzeuge verschiedener Verkehrsträger (einschließlich mobiler Maschinen) und Abfälle aus der Demontage von Altfahrzeugen sowie der Fahrzeugwartung“

erfasst. Schiffe sind Fahrzeuge, die auf dem Wasser verkehren, so dass sie wohl von diesem Eintrag im Abfallverzeichnis erfasst werden. Grundsätzlich kann es sich bei Schiffen und Wracks folglich um Abfall handeln.

16 Weiterhin bedarf es für die Einstufung eines Wracks oder Ex-Wracks als Abfall der Erfüllung einer der Entledigungstrias: tatsächliche Entledigung, Wille zur Entledigung oder Pflicht zur Entledigung.

17 Die tatsächliche Entledigung und den Willen zur Entledigung werden als subjektiver Abfallbegriff deklariert, da der Wille zur Entledigung in der tatsächlichen Entledigung mündet.[7] Die Pflicht zur Entledigung wird als objektiver Abfallbegriff umschrieben.

18 Der Besitzer entledigt sich seines Gegenstandes,

> „wenn er die tatsächliche Sachherrschaft unter Wegfall jeder weiteren Zweckbestimmung aufgibt oder die Sache einer Entsorgung zuführt“ (§ 3 Abs. 2 KrW-/AbfG).

19 Mit Bezug auf ein Wrack heißt dies, dass die Aufgabe des Wracks durch den Eigentümer (sogenanntes „Abandonment“) oder die Bergung mit dem Ziel der anschließenden ordnungsgemäßen und sachgerechten Verschrottung eine Entledigung im Sinne des § 3 Absatz 1, 2 KrW-/AbfG darstellt.

20 Der Wille zur Entledigung ist nach der Fiktion des § 3 Absatz 3 KrW-/AbfG unbeachtlich des entgegenstehenden Willens des Besitzers anzunehmen,

> „wenn der ursprüngliche Zweck aufgegeben wird, ohne das ein neuer Verwendungszweck unmittelbar an deren Stelle tritt.“

21 Wird das Wrack mit der Maßgabe geborgen, dass es repariert wird, um das Schiff wieder dauerhaft zur Schifffahrt einzusetzen, so wird der ursprüngliche Zweck des Schiffes nicht aufgeben und das Schiff ist trotz der Reparaturbedürftigkeit kein Abfall. Mit Bezug auf Altautos hat das Oberlandesgericht Düsseldorf[8] ausgeführt, dass

> „ein Kraftwagen regelmäßig dann als Abfall anzusehen ist, wenn er jedenfalls als ganzes nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll genutzt

---

und der Entscheidung 94/904/EG des Rates über ein Verzeichnis gefährlicher Abfälle im Sinne von Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 91/689/EWG über gefährliche Abfälle (2000/532/EG), ABl. L 226 vom 6.9.2000, S. 3-24, geändert durch die Entscheidung der Kommission vom 16. Januar 2001 zur Änderung der Entscheidung 2000/532/EG über ein Abfallverzeichnis (2001/118/EG)ABl. L 47/1 vom 16.2.2001, S. 1-31.

[7] Ruffert in: Ruchay/Weidemann/Jarass, B 104 RL 74/442/EWG Art. 1 Rdn. 15 (mwN).

[8] Beschluss vom 2.11.1998, NVwZ 1999, 571, 572.

> werden kann, d.h. weder für den ursprünglichen Verwendungszweck, noch für einen unmittelbar an dessen Stelle tretenden neuen Verwendungszweck einen Gebrauchswert hat, noch alsbald mit wirtschaftlich vernünftigem Aufwand wieder seinem ursprünglichen Zweck zugeführt werden kann".

Mit anderen Worten: Ist das Wrack unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten reparaturfähig und hat es deshalb noch einen Gebrauchswert, so ist kann ein Wille zur Entledigung nicht fingiert werden.

Anders verhält es sich, wenn das Schiff mit der Maßgabe wiederhergestellt **22**
wird, dass es zu einem Wohn- oder Museumsschiff umgebaut oder als Tauchparadies versenkt wird. In diesem Fall tritt der neue Verwendungszweck nicht unmittelbar, d.h. ohne Behandlung oder Eingriffe in seine Substanz[9], an die Stelle des ursprünglichen Zwecks. Vielmehr bedarf es der Behandlung durch Wiederherstellung bzw. Versenkung. Anders wäre es, wenn das Wrack bereits auf dem Meeresboden liegt und lediglich eine Umwidmung in ein Tauchparadies erfährt. Ein Wille zur Entledigung ist folglich anzunehmen, wenn eine Reparatur zur Wiederherstellung des dauerhaften Betriebs des Schiffes nicht wirtschaftlich oder nicht beabsichtigt ist.

Schließlich könnte es sich bei einem Wrack auch um objektiven Abfall han- **23**
deln. Dieser setzt voraus, dass eine Pflicht zur Entledigung besteht. Die Qualifizierung eines Gegenstands als objektiver Abfall wird immer auch zum Vorliegen der subjektiven Abfalleigenschaft führen, da angenommen wird, dass der Besitzer sich der Sachen entledigen will, wenn er dazu verpflichtet ist.[10]

Eine Pflicht zur Entledigung besteht nach § 3 Absatz 4 KrW-/AbfG, **24**

> „wenn die Sache nicht mehr entsprechend ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung verwendet wird, die Sache geeignet ist, gegenwärtig oder künftig das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Umwelt zu gefährden und das Gefährdungspotential nur durch eine ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung ausgeschlossen werden kann."

Ein Schiffswrack, das aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr reparatur- **25**
fähig ist, müsste eine Gefahr für das Wohl der Allgemeinheit sein, die nur durch einen Entsorgung beseitigt werden kann. Es muss sich jedoch nicht um eine konkrete Gefahr handeln, da die Unterstellung einer Sache unter den Abfallbegriff aus Vorsorgegründen präventiv erfolgt.[11] Ein unbrauchbares Wrack oder Ex-Wrack wird grundsätzlich irgendwann eine Störung darstellen, die es zu beseitigen gilt, so dass ein Wrack per se ein Gefährdungspotential hat.

---

[9] OLG Düsseldorf, Beschluss vom 2.11.1998, NVwZ 1999, 571; BayOLG, NVwZ-RR 1995, 513; BayOLG, ZfW 1993, 236; BGHSt ZfW 1991, 109, 112.

[10] OLG Düsseldorf, aaO; Klöpfer, Umweltrecht, § 20 Rdn. 66 merkt richtig an, dass dies jedoch nur gilt, wenn nicht unmittelbar eine neuer Verwendungszweck an die Stelle des der ursprünglichen Zweckbestimmung stritt.

[11] Kloepfer, § 20 Rdn. 67.

26 Dieses Gefährdungspotential soll jedoch nur dann den objektiven Abfallbegriff begründen, wenn allein die Entsorgung zur erfolgreichen Beseitigung der Gefahr führt. Die Anwendung des KrW-/AbfG stellt folglich eine ultima ratio dar. Vorrang ist dem Ordnungsrecht als „Minusmaßnahme" oder den Spezialgesetzen einzuräumen.[12] In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Wrackbeseitigungspflicht nach dem WBÜ (im Territorialgewässer) eine solche Minusmaßnahme darstellt. Dies ist meines Erachtens der Fall, da die Beseitigungspflicht nach Artikel 10 Abs. 1 WBÜ eine konkrete Gefahr für den Schiffsverkehr und die Meeresumwelt voraussetzt (Art. 1 Abs. 5 WBÜ). Der Schiffsverkehr und die Meeresumwelt sind dabei die Allgemeinwohlinteressen, die durch das Wrack tangiert werden. Die Beseitigung des Wracks nach Artikel 10 Abs. 1 WBÜ ist eine effektive Gefahrenabwehr. Der Entsorgung bedarf es daher nicht, um dem Gefahrenpotential zu begegnen. Nach der Beseitigung des Wracks nach dem WBÜ könnte sich sodann die Frage stellen, was mit dem Ex-Wrack geschehen soll. An dieser Stelle könnte sich eine Pflicht zur Entsorgung ergeben, da nur durch die Entsorgung das Gefahrenpotential durch das „Herumliegen" des Wracks gebannt werde kann.

27 Im Ergebnis ist festzuhalten, dass das Wrack iSd WBÜ nur auch dann Abfall ist, wenn schon vor der Beseitigung des Wracks nach dem WBÜ der Reeder kundtut, dass er sich des Wracks entledigt oder entledigen will. Eine Pflicht zur Entledigung konstituiert sich neben dem WBÜ jedoch nicht.

28 Auch hier wird wieder deutlich, dass das Abfallrecht der Wrackbeseitigung nachgeschaltet ist und nur in Einzelfällen eine Kollision denkbar ist.

II. Beseitigungspflicht v. Entsorgungspflicht

29 Die Beseitigungspflicht des WBÜ und die Entsorgungspflicht wird, wie aus den vorgenannten Erwägungen deutlich wird, nur ausnahmsweise gleichzeitig als Ermächtigungsgrundlage für die Behörden zur Verfügung stehen. Nämlich wenn das WBÜ in den Territorialgewässern Anwendung findet und der Reeder bereits vor der Einleitung von Hilfs- und Bergungsmaßnahmen das Schiff aufgegeben hat und das Wrack nicht mehr reparaturfähig ist, so dass der Wille zur Entledigung fingiert werden kann. Dies wird meines Erachtens praktisch kaum der Fall sein, da die Gefahr nach der Legaldefinition in Artikel 1 Abs. 5 WBÜ eine konkrete Gefahr für den Seeverkehr und die Meeresumwelt fordert. Eine effektive Gefahrenabwehr erfordert daher unverzügliches Handeln, in dem das Wrack von seiner aktuellen Position fortgeschafft werden muss. Das Ausmaß und die Art der Schäden am Wrack werden zu diesem Zeitpunkt lediglich für die Feststellung der effektivsten Maßnahmen evaluiert werden. Über die Reparaturfähigkeit wird sich zu diesem Zeitpunkt noch niemand Gedanken machen. (es sei denn der Schiffsrumpf ist auseinandergebrochen, allerdings möchte ich nicht die schiffbautechnischen Möglichkeiten unterschätzen).

[12] Fluck, § 3 Rdn. 240; Jarass/Ruchay/Weidemann, § 3 Rdn. 122; Kloepfer, § 20 Rdn. 69.

Die Entsorgung stellt zwar auch eine effektive Gefahrenabwehr durch Beseitigung des Wracks dar, indem das Wrack an einen sicheren Ort verbracht wird. Jedoch soll die Gefahr durch ordnungsgemäße Verwertung oder Beseitigung, also durch Vernichtung, abgewehrt werden. Die Wahl des Mittels zur Abwehr der Gefahr ist also bereits festgelegt. Eine weitreichende Anordnung wie die Entsorgung kann darüber hinaus auch noch nach der Beseitigung im Sinne der Bergung des Wracks getroffen werden. **30**

Ein weiteres Argument gegen die Anwendung des KrW-/AbfG ergibt sich aus dem Umstand, dass eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung grundsätzlich an Land zu erfolgen hat. Deutschland wäre folglich dazu verpflichtet, dem Wrack Zugang zu seinem Häfen oder einem Notliegeplatz zu gewähren. Ein Recht auf Zugang zu einem Notliegeplatz ergibt sich aus dem WBÜ jedoch nicht. Welche Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr durch das Wrack nach dem WBÜ ergriffen werden sollen, bleibt dem betroffenen Staat überlassen. Auch wenn dieses Vorgehen international kritisiert wird, sollte der Küstenstaat dennoch die Wahl haben, das Wrack gegebenenfalls aus seinen Territorialgewässern oder AWZ auf die Hohe See schleppen zu lassen. **31**

Für den Fall, dass dem Wrack Zugang zu einem Notliegeplatz gewährt wird und eine Reparatur unwirtschaftlich erscheint, bleibt die spannende Frage, ob das Abfallrecht unter völkerrechtlichen Aspekten auf das unfreiwillig in die Territorialgewässer eingelaufene Schiff anwendbar ist. Können die Behörden in diesem Fall die Entsorgung nach dem KrW-/AbfG anordnen? **32**

III. Überblick der abfallrechtlichen Vorschriften

Kann das geborgene Wrack von den Behörden als Abfall eingestuft werden, so eröffnet sich der Anwendungsbereich einer Vielzahl von abfallrechtlichen Vorschriften. **33**

Nach § 21 Abs. 1 KrW-/AbfG ist die Behörde ermächtigt, Anordnungen zur Durchführung des Gesetzes zu treffen, d.h. den Abfallbesitzer durch eine Bescheid zur Entsorgung zu verpflichten, oder die Entsorgung im Wege der Ersatzvornahme durchzuführen. Bei der Entsorgung hat die Verwertung vor der Beseitigung Vorrang (§ 4 Abs. 1 KrW-/AbfG). Ein Schiffswrack ist der stofflichen Verwertung zuzuführen. Diese Art der Verwertung die Substitution von Rohstoffen durch die Gewinnung von Stoffen aus Abfall, wenn von einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise, unter Berücksichtigung der im einzelnen Abfall bestehenden Verunreinigungen, der Hauptzweck der Maßnahme in der Nutzung des Abfalls und nicht in der Beseitigung des Schadstoffpotentials liegt (§ 4 Abs. 2 KrW-/AbfG). Zulässige Verwertungsverfahren finden sich in Anhang II B des KrW-/AbfG. In Betracht kommt die Gruppe R4, wonach der Hauptzweck in der Rückgewinnung von Metallen und Metallverbindungen liegt muss und die Verwertung ohne dass die menschliche Gesundheit zu gefährden und ohne dass Verfahren oder Methoden verwendet werden, welche die Umwelt schädigen können, zu erfolgen hat. Wie das dann im Einzelnen aussieht, richtet sich nach den entsprechenden Verwaltungsvorschriften und Rechtsverordnungen. **34**

35 Gegebenenfalls sind besondere Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, wenn es sich um überwachungsbedürftigen Abfall zur Verwertung handelt (§ 41 Abs. 3 Nr. 2 KrW-/AbfG). Diese Klassifizierung hat Auswirkungen auf die Notwendigkeit der Erstellung eines Abfallwirtschaftskonzepts iSv § 19 KrW-/AbfG, der Durchführung eines Nachweisverfahrens nach § 42 ff KrW-/AbfG, des Einholens einer Transportgenehmigung nach § 49 KrW-/AbfG, der Bestellung eines Betriebsbeauftragten für Abfall nach §54 KrW-/AbfG sowie im Hinblick auf landesrechtliche Andienungs- und Überlassungspflichten nach § 13 Abs. 4 KrW-/AbfG.

36 Praktisch dürften sich diese Konsequenzen erübrigen, da es in Deutschland keine Abwrackmöglichkeiten für Seeschiffe gibt. Die nächsten Abwrackwerften befinden sich in den Niederlanden, England und Irland.

37 Ob es sich um überwachungsbedürftigen Abfall handelt – die europäische Richtlinie spricht pauschal von gefährlichem Abfall – richtet sich nach der Verordnung zur Bestimmung von überwachungsbedürftigen Abfällen zur Verwertung, die auf das Europäische Abfallverzeichnis zurückgeht. Im Europäischen Abfallverzeichnis sind Altfahrzeuge durch die Entscheidung 2001/119/EG vom 22. Januar 2001 im Eintrag 16 01 04* als gefährlicher Abfall eingestuft worden. Altfahrzeuge, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Bestandteile enthalten sind kein gefährliche Abfall. Wann das Altfahrzeug jedoch gefährliche Bestandteile enthält, ist unklar – und ist Thematik der Beratung zum eingangs genannten Übereinkommen zum Schiffsrecycling.

38 Die Klassifizierung des Wracks als gefährlicher Abfall ist insbesondere von Bedeutung, wenn sich der Reeder entschließt das Schiff in einem klassischen Abwrackland wie Indien, Bangladesh, Pakistan oder China entsorgen zu lassen. Nach der europäischen Abfallverbringungsverordnung ist die Verbringung von gefährlichem Abfall in Drittstaaten verboten. Es wäre dann notwendig, das Wrack in Deutschland zu dekontaminieren und sodann zur Verbringung zu zulassen. Nach der Dekontamination wird das Schiff jedoch nicht mehr seetüchtig sein, so dass es nicht aus eigener Kraft die Reise machen kann. Ob sich die Verbringung noch lohnt, wenn das Schiff erst mehrer tausend Seemeilen zur Entsorgung geschleppt werden muss, ist zweifelhaft.

39 Wie sich die Entsorgung von geborgenen Wracks und Schiffen entwickelt, bleibt abzuwarten und wird sicherlich durch das eingangs genannte Übereinkommen zum Schiffsrecycling sowie die Umsetzung in europäisches Verordnungsrecht maßgeblich beeinflusst werden. Wrackbeseitigung und Schiffsrecycling werden meines Erachtens jedoch einen gemeinsamen Regelungskomplex bilden.

40 Mit diesem Gedanken möchte ich meinen Vortrag schließen und wünschen uns allen immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel.

Claußen

Die Haftung des Eigentümers für Wrackbeseitigungskosten nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen 2007[1]

Dr. Sabine Rittmeister
Rechtsanwältin in Hamburg

1. Einleitung

Ein wesentliches und rechtlich interessantes Merkmal des neuen „Übereinkommens über die Beseitigung von Wracks" von 2007[2] ist es, dass es völkerrechtliche, staatsrechtliche und „zivilrechtliche" Elemente in einem Übereinkommen vereint. In diesem Beitrag soll es um letzteres, genauer gesagt um die haftungsrechtliche Seite des WRC gehen. Allgemein lässt sich sagen, dass nach dem WRC dem eingetragenen Eigentümer des Schiffes die Kosten derjenigen Maßnahmen auferlegt werden, die der betroffene Staat zur Abwehr von Gefahren ergreift, die von einem Wrack i.S.d. WRC[3] ausgehen. Nachfolgend sollen die Voraussetzungen der Haftung des Eigentümers, die Ausschlüsse, Konkurrenzen, Rückgriffsrechte sowie die Möglichkeiten zur Haftungsbeschränkung behandelt werden. Es sollen weiter die Abgrenzung zu anderen Haftungsübereinkommen beleuchtet sowie schließlich ein Ausblick auf die möglichen prozessualen Probleme gegeben werden, die sich bei der Verfolgung von Haftungsansprüchen nach dem WRC stellen können. **1**

2. Die Haftung des Eigentümers nach Art. 10 WRC

Die rechtliche Grundlage für Ansprüche wegen der Kosten der Wrackbeseitigung findet sich in Art. 10 WRC. Nach dieser Vorschrift wird der Eigentümer des Schiffes verpflichtet, die Kosten bestimmter Maßnahmen zu erstatten, die der betroffene Staat[4] auf der Grundlage des WRC eingeleitet hat. Diese Maßnahmen können sich beziehen auf die Lokalisierung des Wracks (Art. 7 WRC), die Markierung des Wracks (Art. 8 WRC) sowie die Beseitigung des Wracks (Art. 9 WRC). **2**

Als Kostenpflichtiger wird in Art. 10 nur der „registered owner", also der eingetragene Eigentümer genannt. Der Begriff des „registered owner" wird in **3**

---

[1] Vortrag gehalten am 31. Janaur 2008 vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht.

[2] Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, IMO Doc. LRG/CONF.16/19, 23 May 2007, im Folgenden entsprechend der internationalen Übung mit WRC (Wreck Removal Convention) bezeichnet.

[3] Zum Begriff des Wracks siehe Art. 1 Abs. 4 WRC sowie die Ausführungen oben bei Kröger, RdNr. 9 und Lagoni , RdNr. 19.

[4] Vgl. zu dem Begriff des „betroffenen Staates" Art. 1 Abs. 10 WRC. Es handelt sich um denjenigen Staat, in dessen ausschließlicher Wirtschaftszone oder entsprechendem Gebiet sich das Wrack befindet.

Art. 1 Abs. 8 WRC im Rahmen der Definitionen näher erläutert. Danach handelt es sich um diejenige Person, die als Eigentümer des Schiffes registriert ist. Soweit eine Registrierung nicht vorliegt, kommt es auf das Eigentum am Schiff zum Zeitpunkt des Unfallereignisses an. Anders als im Bunkeröl-Übereinkommen[5] gibt das WRC den Kostenerstattungsanspruch ausschließlich gegenüber dem eingetragenen Eigentümer des Schiffes. Eine Einstandspflicht sonstiger Personen wie des Bareboat-Charterers, des Reeders oder Ausrüsters, des Zeitcharterers oder Managers ist im WRC nicht vorgesehen. Damit liegt faktisch eine Kanalisierung der Haftung auf den eingetragenen Eigentümer vor.

4 Art. 10 WRC trägt die Überschrift „Liability of the Owner", was aller Voraussicht nach mit „Haftung des Eigentümers" übersetzt werden wird. Es soll an dieser Stelle allerdings deutlich gemacht werden, dass es – anders als im Ölhaftungsübereinkommen[6] oder im Bunkeröl-Übereinkommen – nicht um eine Haftung für Schäden, also um eine Schadensersatzpflicht, geht, sondern um eine reine Kostenerstattungspflicht. Es ist mithin fraglich, ob überhaupt von einer zivilrechtlichen Haftung des Eigentümers gesprochen werden kann, da eine Kostenerstattungspflicht auch öffentlich-rechtlich ausgestaltet sein kann. Es ist darüber hinaus missverständlich, wenn davon die Rede ist, dass der Eigentümer verschuldensunabhängig für die Wrackbeseitigungskosten hafte. Zutreffend ist, dass die im WRC vorgesehene Einstandspflicht unabhängig von einem etwaigen Verschulden des Eigentümers im Bezug auf das Unfallereignis besteht. Auch nach deutschem Recht besteht eine Kostenerstattungspflicht, sei es nach öffentlichem Recht gemäß § 30 WaStrG[7] oder nach Privatrecht[8] gem. den Vorschriften über die Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 ff. BGB), unabhängig davon, ob den Kostenpflichtigen ein Verschulden an der Gefährdungssituation trifft. Die Verantwortlichkeit des Eigentümers resultiert ähnlich wie im deutschen Verwaltungsrecht aus einer „Zustandshaftung", nicht aber aus einer Gefährdungshaftung im technischen Sinne.

a) Lokalisierung und Markierung des Wracks (Art. 7 und 8 WRC)

5 Der Eigentümer hat die Kosten der Lokalisierung und Markierung des Wracks zu erstatten, wenn und soweit diese Maßnahmen gemäß den Voraussetzungen der Art. 7 und 8 WRC getroffen worden sind. Art. 7 WRC regelt nicht nur das Recht, sondern sogar die Pflicht des betroffenen Küstenstaates, alle notwendigen Schritte zur Bestimmung der genauen Position des Wracks zu unternehmen, sobald er Grund zu der Annahme hat, dass von dem Wrack eine Gefahr ausgeht. Der Begriff der Gefahr, im englischen Originaltext als „hazard" bezeichnet, spielt im WRC eine zentrale Rolle, insbesondere in denjenigen Vorschriften, die den betroffenen Staat zum Eingreifen und zur Durchführung be-

[5] Internationales Übereinkommen vom 23.3.2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden, BGBl 2006 II 578.
[6] Internationales Übereinkommen von 1992 vom 27.11.1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Neufassung vom 23.4.1996, BGBl 1996 II 670.
[7] Vgl. hierzu im Einzelnen Looks, Neuere Rechtsfragen bei der Wrackbeseitigung, Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 29.
[8] Vgl. BGHZ 65, 384; zuletzt OLG Köln, TranspR 2007, 75

stimmter Maßnahmen ermächtigen. Der Begriff der Gefahr ist in Art. 1 Abs. 5 WRC definiert und umfasst zum einen Gefahren oder Behinderungen für die Schifffahrt und zum anderen die Gefahr von nachteiligen Folgen für die Meeresumwelt oder von Schäden für die Küste und damit zusammenhängende Interessen[9].

Geht es in Art. 7 Abs. 2 WRC zunächst einmal um die Folgen, die eintreten, **6**
wenn ein Staat davon ausgehen darf, dass das Wrack eine Gefahr darstellt, so knüpft Art. 8 Abs. 1 WRC an die Feststellung der Gefahr („determination of hazard") durch den Küstenstaat an. Die Feststellung der Gefahr ist gewissermaßen selbst ein hoheitlicher Akt, der den beteiligten Staaten[10] sowie dem eingetragenen Eigentümer bekanntzumachen ist[11]. Art. 6 WRC zählt nicht weniger als 15 verschiedene Kriterien auf, die der Staat bei dieser Entscheidung zu berücksichtigen hat. Die Feststellung der Gefahr löst eine Reihe von Rechtsfolgen aus, wobei es sich zum einen um Rechte und Pflichten des Staates handelt und zum anderen um Pflichten des Eigentümers. Eine dieser Pflichten des betroffenen Staates ist in Art. 8 WRC näher umschrieben und betrifft die Markierung des Wracks. Der betroffene Staat hat alle erforderlichen Schritte einzuleiten, um das Wrack zu markieren; dabei sind die internationalen und die im jeweiligen Gebiet geltenden Vorschriften zu beachten. Darüber hinaus ist in geeigneter Weise auf die Markierung des Wracks hinzuweisen, insbesondere durch Veröffentlichung in den betreffenden nautischen Publikationen.

b) Maßnahmen der Wrackbeseitigung

Die eigentliche Kernvorschrift, welche die Voraussetzungen und den Umfang **7**
der zu ergreifenden Wrackbeseitigungsmaßnahmen regelt, findet sich in Art. 9 WRC. Hierbei ist zwischen der Wrackbeseitigung durch den Eigentümer und der Wrackbeseitigung durch den Staat zu unterscheiden.

Hervorzuheben ist, dass das WRC in Art. 9 Abs. 2 zunächst eine eigene **8**
Handlungspflicht des eingetragenen Eigentümers begründet. Er selbst ist zur Beseitigung des (ihm gehörenden) Wracks verpflichtet, sobald der betroffene Staat festgestellt hat, dass das Wrack eine Gefahr darstellt. Die Auswahl und Durchführung der geeigneten Maßnahmen ist dem Eigentümer grundsätzlich freigestellt. So kann er insbesondere ein Bergungsunternehmen seiner Wahl beauftragen[12]. Allerdings steht dem betroffenen Staat vor Beginn der Arbeiten das Recht zu, bestimmte Bedingungen für die Wrackbeseitigung festlegen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit und den Schutz der Meeresumwelt zu gewährleisten. Auch nach Beginn der Arbeiten kann der Staat unter diesen Voraussetzungen eingreifen.

---

[9] Auch diese „zusammenhängenden Interessen" sind wiederum näher in Art. 1 Abs. 6 WRC definiert. Vgl. ausführlich Kröger, RdNr. 4 und Lagoni, RdNr. 21 ff.

[10] Dies sind der Registerstaat des Schiffes sowie alle anderen Staaten, die durch das Wrack oder mögliche Maßnahmen betroffen sein können.

[11] Vgl. Art. 9 Abs. 1 WRC

[12] Vgl. Art. 9 Abs. 4 Satz 1 WRC

9 Kosten, die später gem. Art. 10 WRC vom Eigentümer zu erstatten sind, entstehen vor allem dann, wenn der Staat selbst die Wrackbeseitigungsmaßnahmen ergreift. Dieses Recht steht ihm gem. Art. 9 Abs. 7 WRC zu, wenn der Eigentümer nicht innerhalb der ihm gesetzten Frist[13] tätig wird oder wenn sofortiges Handeln notwendig ist, weil eine besonders schwere Gefahr unmittelbar bevorsteht. Bei allen Maßnahmen hat der Staat den in Art. 2 WRC niedergelegten „Verhältnismäßigkeitsgrundsatz" zu beachten, wonach die ergriffenen Maßnahmen im Verhältnis zur Gefahr stehen müssen, nicht über das erforderliche Maß hinausgehen dürfen und sofort nach Beseitigung der Gefahr zu beenden sind.

3. Ausschlusstatbestände

10 Die Haftung des Eigentümers nach Art. 10 WRC ist ausgeschlossen, wenn einer der folgenden Umstände das Unfallereignis, durch das ein Wrack entstanden ist, verursacht hat:

- Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis (Art. 10 Abs. 1 (a) WRC)
- Eine Handlung oder Unterlassung, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde (Art. 10 Abs. 2 (b) WRC)
- 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 (Art. 10 Abs. 2 (c) WRC)

11 Diese Ausschlusstatbestände sind nahezu wörtlich aus anderen Haftungsübereinkommen übernommen worden, vergleiche Art. III Abs. 2 des ÖlHÜ 1992 und Art. 3 Abs. 3 des BunkerölÜ. Zu beachten ist, dass der Eigentümer das Vorliegen der Voraussetzungen der Ausschlusstatbestände zu beweisen hat. Ferner ist bei der Anwendung dieser Vorschriften von Bedeutung, dass die letzten beiden Alternativen nur dann zu einer Entlastung des Eigentümers führen, wenn das Unfallereignis *ausschließlich* auf die jeweilige Ursache zurückzuführen ist. Soweit andere Ursachen bei der Entstehung des Ereignisses mitgewirkt haben – insbesondere ist dabei an Ursachen aus der Sphäre des Schiffseigentümers zu denken – greift der Ausschlusstatbestand nicht und es bleibt bei der Haftung des Eigentümers. Dabei kommt eine Verquotelung des Erstattungsbetrages entsprechend der Verursachungsbeiträge nicht in Betracht – salopp ausgedrückt haftet der Eigentümer entweder ganz oder gar nicht. Liegen die Voraussetzungen des Art. 10 Abs. 1 Buchst. (a) WRC vor, reicht es indessen für einen Ausschluss aus, wenn das Unfallereignis durch einen der genannten Gründe adäquat kausal verursacht worden ist.

12 Während der Verhandlungen über das WRC hatten sich die International Group of P & I-Clubs sowie die International Chamber of Shipping dafür ausge-

[13] Der Staat setzt dem Eigentümer gem. Art. 9 Abs. 6 WRC eine Frist, innerhalb deren das Wrack zu beseitigen ist.

sprochen, als weiteren Ausschlusstatbestand „terroristische Akte“ aufzunehmen[14]. Dieser Vorschlag fand indes keine Mehrheit. Auch wenn „terroristische Akte“ nicht ausdrücklich als Entlastungsgrund im WRC Berücksichtigung gefunden haben, so kann doch im Einzelfall ein terroristischer Akt als „Verhalten eines Dritten in Schädigungsabsicht“ i.S.d. Art. 10 Abs. 1 Buchst. (b) WRC subsumiert werden. Hier sei wiederum daran erinnert, dass das Vorhandenensein jeglicher mitwirkender Ursache den Ausschlusstatbestand entfallen lässt. Es würde mithin für die volle Kostentragungspflicht des Eigentümers ausreichen, wenn infolge Fahrlässigkeit eines Besatzungsmitglieds die Ausführung des terroristischen Anschlags erleichtert worden ist, z.B. durch nachlässige Handhabung von Sicherheitsvorschriften[15].

4. Anspruchkonkurrenzen, Rückgriff

Das WRC enthält in seinem Anwendungsbereich eine abschließende Rege- **13**
lung für Ansprüche wegen Wrackbeseitigungskosten gegen den eingetragenen Eigentümer. Art. 10 Abs. 3 WRC legt ausdrücklich fest, dass der betroffene Staat im Geltungsbereich des Übereinkommens[16] nur auf der Grundlage des WRC tätig werden und Erstattung von Kosten verlangen kann. Da die „Convention Area“[17] außerhalb des Hoheitsbereichs der Küstenstaaten liegt, gilt dort ohnehin nicht nationales Recht. Im Bereich der AWZ der Bundesrepublik Deutschland handelt es sich daher auch nicht um Seewasserstraßen im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes, so dass dieses nicht anwendbar ist. Eine kostenpflichtige Beseitigung durch den Bund auf privatrechtlicher Grundlage außerhalb des Hoheitsbereichs kommt ebenfalls nicht in Betracht, so dass konkurrierende Anspruchsgrundlagen für Kostenerstattungsansprüche nicht bestehen dürften.

Allerdings sieht das Übereinkommen in Art. 3 Abs. 2 WRC die Möglichkeit **14**
vor, dass ein Vertragsstaat den Anwendungsbereich des Übereinkommens durch eine entsprechende Erklärung gegenüber dem Generalsekretär der IMO auf seine Hoheitsgewässer ausdehnt. Mit Lagoni[18] ist davon auszugehen, dass diese Option für die Bundesrepublik Deutschland nicht von Interesse sein dürfte, da im nationalen deutschen Recht aus der Sicht des Staates ausreichende Eingriffsrechte und Erstattungsansprüche für die Wrackbeseitigung auf Hoheitsgewässern bestehen.

Wie bereits oben[19] erwähnt, kanalisiert das WRC die Haftung wegen Wrack- **15**
beseitigungskosten auf den eingetragenen Eigentümer; Ansprüche gegen andere Beteiligte sind im WRC nicht vorgesehen. Da wie gezeigt konkurrierende Ansprüche nach nationalem Recht in der „convention area“ nicht bestehen dürften, ist auch eine Haftung anderer Beteiligter gegenüber dem betroffenen Staat kaum

[14] Vgl. Kritik bei Gard News 186, einzusehen bei www.gard.no/gard/Publications.
[15] Vgl. zu den Problemen, die die Versicherungsdeckung für derartige Risiken aufwirft, oben Kröger, RdNr. 11 und Schwampe, RdNr. 28 ff.
[16] Im Originaltext „convention area“, siehe Begriffsdefinition in Art. 1 Abs. 1 WRC, in Deutschland gleichbedeutend mit der AWZ
[17] Vgl. Definition in Art. 1 Abs. 1 WRC
[18] Siehe Lagoni, RdNr. 15.
[19] Siehe oben RdNr. 3.

denkbar. Etwas anderes gilt allerdings im Verhältnis zwischen dem eingetragenen Eigentümer, der von dem betroffenen Staat nach Art. 10 WRC in Anspruch genommen wird, und den beteiligten Dritten, die rechtlich für die Entstehung des Unfallereignisses verantwortlich sein können. Hier bestimmt Art. 10 Abs. 4 WRC ausdrücklich, dass Rückgriffsansprüche des Eigentümers gegen Dritte von den Regelungen des WRC unberührt bleiben. Rückgriffsansprüche des Eigentümers richten sich nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht, in Betracht kommen insbesondere Schadensersatzansprüche gegen den Kollisionsgegner oder vertragliche Ansprüche gegen den Bareboat- oder Zeitcharterer, wenn das Unfallereignis von diesem zu vertreten ist. Im Ergebnis führt die Neureglung des WRC zwar nicht zu einer direkten Haftung des Charterers für Maßnahmen des Küstenstaates in der AWZ, möglich ist aber eine mittelbare Inanspruchnahme durch Rückgriff des eingetragenen Eigentümers.

5. Haftungsbeschränkung für Ansprüche auf Erstattung von Wrackbeseitigungskosten

16 In Art. 10 Abs. 2 WRC ist ausdrücklich vorgesehen, dass der eingetragene Eigentümer ein etwaiges Recht auf Beschränkung seiner Haftung nach dem anwendbaren nationalen oder internationalen Regime behält. Dies bedeutet zugleich, dass das WRC selbst dem Eigentümer kein selbständiges Haftungsbeschränkungsrecht gewährt, ein solches muss sich vielmehr aus Rechtsnormen außerhalb des WRC ergeben. Damit wählt das WRC einen ähnlichen Ansatz wie das Bunkerölübereinkommen[20]; anders stellt sich die Situation bei der Haftung für Ölverschmutzungsschäden nach dem ÖlHÜ 1992 dar, welches in Art. V ein selbständiges Haftungsbeschränkungsrecht durch Errichtung eines gesonderten Ölhaftungsfonds vorsieht.

17 In Art. 10 Abs. 2 WRC wird ausdrücklich auf das Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommen[21] in der jeweils geltenden Fassung verwiesen, es handelt sich allerdings bei genauer Betrachtung nur um eine beispielhafte Nennung eines möglichen anwendbaren Haftungsbeschränkungsregimes. In der Praxis dürfte das HBÜ aber die bedeutendste Rolle spielen. Es soll daher an dieser Stelle kurz das Prinzip der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen Wrackbeseitigungskosten nach dem HBÜ erläutert werden.

18 Gemäß Art. 2 Abs. 1 Buchst. d) und e) HBÜ unterliegen der Haftungsbeschränkung nach diesem Übereinkommen auch die Ansprüche aus Beseitigung, Hebung, Vernichtung von Wracks oder deren Ladung. Diese Ansprüche sind gegen den allgemeinen Sachschadensfonds zu richten, dessen Berechnung sich nach Art. 6 Abs. 1 Buchst b) HBÜ bestimmt. Daraus folgt, dass nach den Regelungen des HBÜ die Ansprüche wegen der Kosten der Wrackbeseitigung gleich-

[20] Vgl. Art. 6 BunkerölÜ, siehe dazu im Einzelnen Ramming, Das Bunkeröl-Übereinkommen, VersR 2007, 306, 313.

[21] Übereinkommen von 1976 vom 19.11.1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl 1986 II 786) in der Fassung des Protokolls vom 2.5.1996 (BGBl 2000 II 790), im Folgenden abgekürzt HBÜ.

berechtigt neben anderen Ansprüchen wegen Sachschäden, die aus demselben Ereignis entstanden sind, zu berücksichtigen sind und grundsätzlich nicht vorrangig zu behandeln sind. Um den Vertragsstaaten die Möglichkeit zu geben, den Gläubigern der Kostenansprüche – regelmäßig der öffentlichen Hand – eine bevorzugte Behandlung gewähren zu können, sieht Art. 18 Abs. 1 HBÜ vor, durch Erklärung eines entsprechenden Vorbehalts die Anwendung des HBÜ für die Kostenansprüche wegen Wrackbeseitigung auszuschließen[22]. Von diesem Vorbehalt haben etliche Vertragsstaaten des HBÜ – so auch die Bundesrepublik Deutschland[23] – Gebrauch gemacht. Die Folge dieses Vorbehalts ist eine zersplitterte Rechtslage, soweit es um das Haftungsbeschränkungsrecht für Kostenansprüche geht: in denjenigen Vertragstaaten, die von dem Vorbehalt des Art. 18 Abs. 1 HBÜ keinen Gebrauch gemacht haben, sind die Ansprüche aus dem allgemeinen Sachschadensfonds nach den Regeln des HBÜ zu befriedigen. Ist der Vorbehalt erklärt worden, so richtet sich die Haftungsbeschränkung nach dem nationalen Recht des jeweiligen Vertragsstaats. Dies kann so ausgestaltet sein, dass für Ansprüche wegen Wrackbeseitigungskosten ein eigenständiger Haftungsfonds zu errichten ist, in einigen Vertragsstaaten ist hingegen überhaupt kein Haftungsbeschränkungsrecht für diese Ansprüche vorgesehen, so dass sie in voller Höhe zu berichtigen sind.

19 In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die in Art. 12 Abs. 1 WRC vorgesehene Versicherungspflicht[24] des eingetragenen Eigentümers für Kostenerstattungsansprüche nach dem WRC maximal in Höhe der nach Art. 6 Abs. 1 Buchst. b) HBÜ zu berechnenden Haftungssumme besteht. Dies bedeutet, dass zugunsten des Versicherers eine absolute Haftungsobergrenze bzw. Deckungsobergrenze entsprechend dem HBÜ besteht. Diese Grenze gilt aber nur für den Versicherer und nicht für den Eigentümer, der nach Art. 10 WRC haftet und dessen Haftungsbeschränkungsrecht sich nach Regelungen außerhalb des WRC bestimmt. Sieht das anwendbare Recht keine Haftungsbeschränkung für Kostenansprüche vor, so haftet der Eigentümer in voller Höhe und überdies hinsichtlich des über die Haftungsgrenze des Art. 6 Abs. 1 Buchst. b) HBÜ überschießenden Betrags ohne Versicherungsdeckung, jedenfalls dort wo Deckung nur im Rahmen der Versicherungspflicht nach WRC besteht. Für den Eigentümer empfiehlt es sich daher, Versicherungsdeckung über die zwingend vorgeschriebene Mindesthöhe hinaus zu nehmen.

20 Soweit deutsches Recht auf die Haftungsbeschränkung anwendbar ist, ist die Regelung des § 487 HGB maßgebend. Gemäß § 487 HGB ist für die Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Kosten der Wrackbeseitigung das HBÜ anzuwenden mit der Maßgabe, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungsfonds errichtet werden muss, der ausschließlich zur Befriedigung dieser Ansprüche zur Verfügung steht. Die Berechnung des Fonds richtet sich nach Art. 6 Abs. 1 Buchst. b) HBÜ.

---

[22] Vgl. hierzu im Einzelnen Rittmeister, Das seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht, 1995, S. 29 f.
[23] Siehe zur deutschen Regelung unten RdNr. 20.
[24] Vgl. dazu im Einzelnen Schwampe, RdNr. 3 ff.

6. Ausschlussfristen

21 In Art. 13 WRC sind die „time limits“ geregelt, die für die Geltendmachung von Kostenerstattungsansprüchen nach dem WRC zu beachten sind. Danach erlöschen alle Kostenerstattungsansprüche nach dem WRC, wenn sie nicht innerhalb von drei Jahren durch Erhebung einer Klage geltend gemacht werden. Schon aus dem Wortlaut der Vorschrift – „rights ... shall be extinguished“ – wird deutlich, dass es sich nach deutschem Rechtsverständnis um eine Ausschlussfrist und nicht um eine Verjährungsfrist handelt. Verstreicht die Dreijahresfrist, ohne dass Klage erhoben wird, so erlöschen die Ansprüche. Eine nahezu wortgleiche Regelung findet sich in Art. 8 des BunkerölÜ, in der amtlichen deutschen Übersetzung des Übereinkommenstextes lautet die Überschrift des Art. 8 „Ausschlussfristen“.

22 Ramming verweist zu Recht darauf, dass für diese Ausschlussfristen die Bestimmungen des nationalen Rechts über die Verjährung nicht herangezogen werden können[25]. Dementsprechend sind alle im deutschen Recht für die Verjährung vorhandenen Hemmungstatbestände nicht anzuwenden[26]. Das Gleiche muss auch für die Ausschlussfrist nach Art. 13 WRC gelten.

23 Die dreijährige Frist nach Art. 13 Satz 1 WRC beginnt mit der Feststellung der Gefahr durch den betroffenen Staat gemäß Art. 6 WRC; unabhängig davon erlöschen die Ansprüche spätestens nach Ablauf von sechs Jahren ab dem Unfallereignis (Art. 13 Satz 2 WRC).

24 Die Ausschlussfristen nach Art. 13 WRC werden nur durch Erhebung einer Klage gewahrt, die auf der Grundlage des WRC erhoben wird. Der Katalog des § 204 Abs. 1 BGB gilt nicht, da die Bestimmungen des nationalen Rechts insoweit verdrängt werden. Eine Ausnahme dürfte allerdings für die Anmeldung des Anspruchs im schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren (§ 204 Abs. 1 Nr. 10 BGB) gelten[27], da nach Eröffnung des Verteilungsverfahrens diejenigen Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung unterliegen, nur noch im Rahmen dieses Verfahrens verfolgt werden können und Klagen wegen dieser Ansprüche gem. § 8 Abs. 2 SVertO unzulässig sind.

7. Verhältnis des WRC zu anderen Haftungsübereinkommen

25 In Art. 11 Abs. 1 WRC ist das Verhältnis der Haftungsregelungen des WRC zu anderen Haftungsübereinkommen geregelt. Danach ist die Haftung des eingetragenen Eigentümers für Kostenerstattungsansprüche nach dem WRC subsidiär gegenüber der Haftung nach den folgenden Übereinkommen, die gegenüber dem WRC als leges speciales gelten:

[25] Siehe Ramming, a.a.O., S.313
[26] Vgl. Denkschrift zum BunkerölÜ, BT-Drucks. 16/736, S. 29 zu Art. 8.
[27] Vgl. für das BunkerölÜ ebenso Ramming, a.a.O. S. 314.

- das Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der jeweils anwendbaren Fassung[28];
- das HNS-Übereinkommen[29]
- das Übereinkommen über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie (Pariser Übereinkommen) von 1960[30] oder das Internationale Nuklearhaftungsübereinkommen (Wiener Abkommen) von 1963[31], in ihrer jeweiligen Fassung oder anwendbares nationales Recht, welches die Haftungsbeschränkung für Nuklearschäden verbietet
- das Bunkeröl-Übereinkommen

26 Es fragt sich zunächst, in welchen Fällen es überhaupt zu Überschneidungen mit den genannten Regelwerken kommen kann. Hier ist daran zu erinnern, dass nach der weiten Definition des Begriffs „Wrack" in Art. 1 Abs. 4 WRC auch Ladung oder andere Sachen, die sich an Bord des havarierten Schiffes befinden oder befunden haben, Gegenstand der kostenpflichtigen Maßnahmen sein können, mithin auch Öl als Ladung oder Bunkeröl. Da aber die Kosten der Beseitigung und Unschädlichmachung der Ladung zugleich aus der Perspektive der o.g. speziellen Haftungsübereinkommen als Kosten der Schadensverhütung oder -minderung anzusehen sind[32], kann es in diesen Fällen zu einem Anwendungskonflikt kommen, der durch Art. 11 Abs. 1 in der Weise gelöst wird, dass die speziellen Haftungsübereinkommen vorgehen. Für die Praxis gilt daher, dass in denjenigen Fällen, in denen Kosten für die Beseitigung oder Unschädlichmachung von Öl oder Gefahrgut aufgewendet worden sind, zunächst zu prüfen ist, ob Ansprüche auf Kostenerstattung nach den in Art. 11 Abs. 1 WRC genannten Regelwerken geltend gemacht werden können.

[28] Internationales Übereinkommen vom 29.11.2969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl 1975 II 305), zuletzt geändert durch Protokoll vom 25.5.1984 (BGBl II 705 – nicht in Kraft getreten), von der Bundesrepublik Deutschland gekündigt mit Wirkung zum 15.5.1998 (BGBl 1997 II 1678).

[29] Internationales Übereinkommen vom 3.5.1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See, bisher nicht in Kraft getreten. Der englische Text des Übereinkommens ist verfügbar unter http://www.transportrecht.org/dokumente/Convention_on_Liability_and_Compensation_for_Damage.pdf.

[30] Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, vom 29. Juli 1960, BGBl. II 1975, 957.

[31] Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, vom 21. Mai 1963, nicht in Kraft für die Bundesrepublik Deutschland.

[32] Vgl. z.B. Art. 1 Abs. 9 Buchst. b) des BunkerölÜ, wonach als Verschmutzungsschäden auch die Kosten von Schutzmaßnahmen gelten, wobei Schutzmaßnahmen definiert sind als die von einer Person nach Eintreten eines Ereignisses getroffenen angemessenen Maßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung von Verschmutzungsschäden.

8. Verhältnis des WRC zu Vorschriften über Bergung

27 Ein ähnliches Abgrenzungsproblem stellt sich auch im Hinblick auf Bergungsmaßnahmen. Ein und dieselbe tatsächliche Maßnahme, wie zum Beispiel das Freischleppen eines havarierten Schiffes, kann zugleich sowohl Wrackbeseitigung als auch Bergungsmaßnahme[33] sein. Entscheidend für die Einordnung ist letztlich nur der Blickwinkel: bei der Wrackbeseitigung geht es um die Beseitigung einer Gefahr für Dritte bzw. die Umwelt, bei der Bergung hingegen um die Rettung von Vermögensgegenständen, insbesondere des Schiffes selbst.

28 Die Voraussetzungen und die Bemessung des Bergelohns richten sich nach dem Internationalen Bergungsübereinkommen von 1989[34], welches in der Bundesrepublik Deutschland in den §§ 740 ff. HGB umgesetzt worden ist. In Art. 11 Abs. 2 WRC wird klargestellt, dass die Regelungen des WRC nicht gelten, soweit es um Ansprüche des Bergers geht.

9. Prozessuale Fragen

29 Das WRC enthält – anders als das BunkerölÜ[35] – keine Regelung über die Zuständigkeit von Gerichten für die Geltendmachung von Ansprüchen nach dem WRC und die Anerkennung und Vollstreckung solcher Entscheidungen. Zwar trägt Art. 15 WRC die Überschrift „Settlement of Disputes", die Vorschrift bezieht sich aber nur auf Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten betreffend die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens, sie gilt jedoch nicht für die Geltendmachung von Kostenerstattungsansprüchen gegen den eingetragenen Eigentümer.

30 Aus der Sicht des betroffenen Staates als Gläubiger eines Kostenerstattungsanspruches nach dem WRC besteht ein Interesse daran, diesen Anspruch vor seinen eigenen Gerichten einzuklagen. Für die Bundesrepublik Deutschland dürften sich dabei folgende Fragen stellen, die im Rahmen dieses Beitrags nur skizziert werden können:

31 Zunächst wäre zu prüfen, ob die EuGVVO[36] anzuwenden ist, soweit es um Ansprüche gegen Personen geht, die ihren Wohnsitz[37] in einem Mitgliedstaat der EU haben. Voraussetzung für die Anwendung der EuGVVO ist nach Art. 1 Abs. 1, dass es in dem Rechtsstreit um eine Zivil- oder Handelssache geht. Diese Einordnung ist für Fälle der Wrackbeseitigung rechtlich schwierig und keines-

---

[33] Vgl. Definition des Begriffs „Bergungsmaßnahme" in Art. 1 Buchst. a) des Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung vom 28.04.1989 (BGBl. 2001 II 511); danach ist eine Bergungsmaßnahme „jede Handlung oder Tätigkeit, die unternommen wird, um einem Schiff oder einem sonstigen Vermögensgegenstand, die sich in schiffbaren oder sonstigen Gewässern in Gefahr befinden, Hilfe zu leisten".

[34] Siehe oben Fn. 30.

[35] Dort Art. 9 und 10, siehe dazu ausführlich Ramming, a.a.O. S. 319 f.

[36] Verordnung (EG) Nr. 44/2001 v. 22.12.2000 des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen.

[37] Nach Art. 60 Abs. 1 Buchst. a) EuGVVO ist bei Gesellschaften und juristischen Personen auf deren satzungsmäßigen Sitz abzustellen.

falls eindeutig, da jedenfalls nach deutschem nationalen Recht ein Kostenerstattungsanspruch sowohl auf der Grundlage des Zivilrechts nach den Vorschriften über die Geschäftsführung ohne Auftrag als auch nach öffentlichem Recht, insbesondere nach § 30 WaStrG geltend gemacht werden kann. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der Europäische Gerichtshof mit Urteil vom 16.12.1980[38] entschieden hat, das eine Zivil- oder Handelssache im Sinne von Art. 1 Abs. 1 des insoweit gleich lautenden EuGVÜ solche Rechtsstreitigkeiten *nicht* umfasst, „die vom Verwalter der öffentlichen Wasserstraßen gegen den kraft Gesetzes Haftpflichtigen angestrengt werden, um von diesem Ersatz der Kosten für die Beseitigung eines Wracks zu erlangen." Dabei hatte der Verwalter der öffentlichen Wasserstraßen in den Niederlanden im entschiedenen Fall seinen Kostenanspruch auf zivilrechtliche Grundlagen gestützt. Selbst wenn man davon ausginge, dass das WRC aufgrund der verwendeten Terminologie „liability" und der analogen Regelung zu anderen Haftungsübereinkommen eine zivilrechtliche Haftung des eingetragenen Eigentümers begründen wolle, so wäre es weiter sehr zweifelhaft, ob sich ein Kostenerstattungsanspruch nach dem WRC unter eine der in Art. 5 EuGVVO aufgeführten Alternativen subsumieren ließe. Wenn überhaupt könnte das forum delicti commissi nach Art. 5 Abs. 3 EuGVVO einschlägig sein. Einerseits unterfallen zwar negatorische Ansprüche analog § 1004 BGB dem Art. 5 Abs. 3, andererseits werden jedoch Ansprüche aus gesetzlichen Ausgleichsverhältnissen wie der Geschäftsführung ohne Auftrag nicht dem Deliktsrecht zugerechnet[39].

32 Die eben skizzierten Probleme bestehen in gleicher Weise, wenn ein internationaler Gerichtsstand auf § 32 ZPO gestützt werden soll. Es tritt außerdem noch eine weitere Schwierigkeit auf, die damit zusammenhängt, dass es um die Kosten von Maßnahmen geht, die in der deutschen AWZ durchgeführt werden. Ramming hat zutreffend darauf hingewiesen, dass das Gebiet der AWZ außerhalb des Küstenmeeres in keinen deutschen Gerichtsbezirk fällt[40]. Es ist daher zu hoffen, dass der deutsche Gesetzgeber bei der Inkraftsetzung des WRC diese Zuständigkeitslücken in geeigneter Weise schließen wird.

[38] Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 16.12.1980 in der Rechtssache Niederländischer Staat gegen Reinhold Rüffer, Az: C-814/79, Sammlung der Rechtsprechung des EuGH 1980, S. 3807

[39] Vgl. dazu Zöller, Zivilprozessordnung, 26. Aufl. 2007, zu § 32, RdNr. 12.

[40] Siehe Ramming, a.a.O., VersR 2007, S. 320 und Ramming, Zur Zuständigkeit deutscher Gerichte für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden, TranspR 2007, S. 13, 17.

Versicherungsrechtliche Fragen des Wrackbeseitigungsübereinkommens

Dr. Dieter Schwampe

Die *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007* beschäftigt sich mit Versicherungsfragen in ihrem Artikel 12. Dieser Artikel ist den in großen Teilen wortgleichen Formulierungen in anderen internationalen Konventionen nachgebildet, namentlich dem Ölhaftungsübereinkommen 1992[1], dem HNS-Übereinkommen[2]; dem Bunkeröl-Übereinkommen[3], und dem Protokoll 2002 zum Athener Übereinkommen[4]. **1**

Die Regelungen in all diesen Übereinkommen sind sehr detailliert. Artikel 12 WRC hat allein 14 Absätze. Diese betreffen aber nur zu geringen Teilen die Versicherungspflicht und den erforderlichen Inhalt des abzuschließenden Versicherungsvertrages. Der Großteil der Regelung beschäftigt sich mit der über das Bestehen der Versicherung auszustellenden Bescheinigung. **2**

I. Versicherungsrechtliche Regelungen

1. Die eigentliche Pflicht zur Versicherung begründet Artikel 12 Abs. 1. Die Versicherung wird dabei nur als eine der Möglichkeiten der Gestellung einer finanziellen Sicherheit angegeben. Gleichberechtigt daneben steht die *other financial security*. Hinsichtlich der materiellen Anforderungen unterscheidet Artikel 12 nicht zwischen der Versicherung oder einer sonstigen finanziellen Sicherheit. Im Folgenden wird daher nur die Versicherung angesprochen. **3**

Eine amtliche deutsche Übersetzung des WRC gibt es noch nicht. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Übersetzung den deutschen Texten der anderen, vorbezeichneten internationalen Übereinkommen entsprechen wird, denen Artikel 12 WRC nachgebildet ist. Für die Zwecke dieser Veröffentlichung wird auf die deutsche Fassung von Artikel *7 Bunkerölübereinkommen* zurückgegriffen. **4**

2. Artikel 12 Abs. 1 schreibt vor, dass für jedes Schiff ab 300 BRZ, das die Flagge eines Vertragsstaats führt, die Versicherungspflicht vor. Die Versicherungspflicht trifft den eingetragenen Eigentümer. **5**

Es ist nicht Voraussetzung für die Versicherungspflicht, dass das Eigentum im Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragen ist. Artikel 12 Abs. 2 spricht **6**

[1] Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden – ÖlHaftÜbK 1992 – (BGBl. 1996 II 670)

[2] Noch nicht in Kraft getreten; Text im Internet unter http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS.html

[3] Internationales Übereinkommen vom 23.03.2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröl-Verschmutzungsschäden (BGBL 2006 II 578); wird in Kraft treten am 28.11.2008.

[4] Noch nicht in Kraft getreten, Text im Internet unter http://www.emsa.eu.int/Docs/legis/athens_convention_2002.pdf.

in Satz 2 vielmehr ausdrücklich die Fälle an, in denen es an einer solchen Registrierung im Vertragsstaat fehlt[5], und ordnet an, dass für diese Schiffe die nach der WRC geforderte Bescheinigung durch jeden Vertragsstaat ausgestellt werden kann.

7 Im Ergebnis bewirkt Artikel 12 Abs. 1 also eine Versicherungspflicht auch für die Eigentümer solcher Schiffe, die nicht in einem Vertragsstaat eingetragen sind, aber eine Vertragsstaatsflagge führen. Diese Konstellation kann insbesondere bei so genannten parallelen Registrierungen im Zusammenhang mit einer Bareboat Charter auftreten. Tritt das Übereinkommen in einem Flaggenstaat, der ein solches typisches Ausflaggungsregister unterhält, in Kraft, führt dies zur Versicherungspflicht aller jener anderweitig registrierter Eigentümer, die ihre Schiffe unter jener Flagge betreiben.

8 3. Den erforderlichen Inhalt legt Artikel 12 Abs. 1 in fünf Worten fest: *to cover liability under this Convention.*

9 Wie an anderer Stelle auf diesem Symposium bereits detailliert angesprochen[6], handelt es sich bei der in Artikel 10 WRC bestimmten Haftung nicht um eine Schadensersatzpflicht im Sinne des deutschen Zivilrechts, sondern um eine Haftung für Kostenersatz. Artikel 12 Abs. 1 WRC selbst legt nicht fest, dass der eingetragene Eigentümer nur seine eigene dementsprechende Haftung zu versichern hat. Im Ergebnis ist dies aber so, denn die WRC legt in Artikel 10 eine Kostenhaftung nur für den eingetragenen Eigentümer fest. Neben dem eingetragenen Eigentümer erlegt die WRC in Artikel 5 zwar auch anderen Personen – dem Kapitän und dem in Artikel 1 Abs. 9 definierten *Operator of the Ship* – Pflichten auf[7], verzichtet aber darauf, an die Nichtbefolgung dieser Pflichten Haftungskonsequenzen zu knüpfen, die unter die Haftpflichtversicherung nach Artikel 12 fallen würden.

10 Wegen Einzelheiten der zu versichernden Haftung wird auf die Ausführungen von Rittmeister, Seite 33–44, verwiesen. An dieser Stelle genüge der Hinweis, dass sich die Versicherung der Sache nach nur auf die durch die Konvention in Artikel 10 angeordnete Haftung beschränken muss. Das bedeutet, dass von der Deckung ausgenommen werden darf, wofür der eingetragene Eigentümer nach Artikel 10 nicht haftet. Von der Deckung ausgenommen werden dürfen also die Fälle,

- dass die Wracksituation durch Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis entstanden sind ((Artikel 10 Abs. 1 (a)),
- dass die Wracksituation ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurden, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde, (Artikel 10 Abs. 1 (b)),

[5] „With respect to a ship not registered in a State Party …".
[6] Rittmeister, Rn 2–4.
[7] Anzeige, dass das Schiff in einen Schifffahrtsunfall verwickelt ist, der es zu einem Wrack im Sinne der WRC hat werden lassen

– dass die Wracksituation 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(Artikel 10 Abs. 1 (c)).

Ersichtlich unterscheidet Artikel 10 bei den einzelnen Alternativen in der Kausalitätsfrage. Sofern eine Versicherung, die dem Artikel 12 WRC entsprechen soll, nicht schlichtweg die Haftung nach dem WRC als versichert bezeichnet, sondern die versicherten Gefahren selbst bestimmt und durch Ausschlüsse einschränkt, müssen diese Ausschlüsse die Kausalitätsregelung des WRC beachten, um dem Übereinkommen zu entsprechen. **11**

Für den Haftungsausschluss nach Artikel 10 Abs. 1 (a) genügt es, dass das Wrack durch einen der genannten Umstände entstanden ist. Adäquate Kausalität ist ausreichend. Anderweitige mitwirkende Ursachen schaden nicht, solange eine der ausgeschlossenen Ursachen noch als adäquate Ursache betrachtet werden kann. **12**

Anders bei den Haftungsausschlüssen nach Artikel 10 Abs. 1 (b) und (c). Diese greifen nur ein, wenn das Wrack ausschließlich durch die dort genannten Ursachen entstanden ist. Hier sind mitwirkende Ursachen schädlich. Haben sie mitgewirkt, bleibt es bei der Haftung des eingetragenen Eigentümers. **13**

Versicherungsbedingungen, die den Deckungsbereich selbständig definieren und diese Kausalitätsregel nicht entsprechend dem Übereinkommen abbilden, entsprechen dem Übereinkommen nicht. Entgegenstehende Kausalitätsregeln des anwendbaren Versicherungsrechts, die im Versicherungsvertrag gar nicht ausdrücklich geregelt werden, müssen abgeändert werden. Das gilt insbesondere für die das Seeversicherungsrecht vieler Länder, einschließlich Deutschland und England, beherrschende *causa-proxima* Regel. Nach ihr ist bei vorliegen mehrerer zusammenwirkender Ursachen nur diejenige als allein rechtlich maßgeblich herauszufiltern, die als die wirksamste Ursache anzusehen ist[8]. Unter dieser Regel ist es denkbar, dass z.B. eine von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen Handlung als *causa proxima* angesehen wird, hinter der im Versicherungsverhältnis mitwirkende andere Ursachen, z.B. mangelhafte Sorgfalt des Reeders, solchen Personen den Zutritt zum Schiff zu verwehren, zurücktreten. Schließt der Versicherungsvertrag in solcher Situation die Deckung aus bzw. erstreckt sich die Deckung nicht auf solche Situationen, entspricht die Versicherung nicht den Anforderungen der WRC, weil die WRC Haftungsfreiheit des registrierten Eigentümers nur dann vorsieht, wenn die Wracksituation ausschließlich durch diese Handlung verursacht wurde. **14**

Weiter ist zu beachten, dass das Übereinkommen eine Beweisregel enthält. Die Haftungsfreiungstatbestände greifen nur ein, wenn der Reeder ihr Vorliegen beweist. Wird dieser Beweis nicht geführt, bleibt es also bei der Haftung. Die Versicherung muss diese Situation abbilden. Sie muss also bei eine *non liquet* Situation Deckung gewähren. **15**

[8] Vgl. Schwampe, in: Thume/de la Motte, Transportversicherung, 2007, Kap. 5.D. Rn. 99

16 4. Die WRC erstreckt den Begriff des Wracks über den allgemeinen Sprachgebrauch hinaus, der den Begriff des Wracks nur mit dem Schiff in Verbindung bringt. Artikel 1 Abs. 4 fasst unter dem Begriff des Wracks dagegen auch

> sunken or stranded ship (a)
>
> any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship (b)
>
> any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea (c)
>
> 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 (d).

17 Die vom eingetragenen Eigentümer zu nehmende Versicherung darf sich also nicht allein auf das zum Wrack gewordene Schiff beziehen. Sie muss den Wrackbegriff des WRC umfassen, sich insbesondere also auch auf die Ladung erstrecken, soweit sie *Wrack* im Sinne des WRC ist.

18 5. Artikel 12 Abs. 6 enthält eine sprachlich komplizierte Regelung zur Mindestdauer der Versicherung. Die Versicherung genügt dem WRC nur dann, wenn sie für die gesamte Geltungsdauer wirksam bleibt, die in der nach Artikel 12 auszustellenden Bescheinigung über die Versicherung genannt ist. Eine vorherige Beendigung ist nur dann zulässig, wenn der Versicherungsvertrag vorsieht, dass die Versicherung jedenfalls drei Monate über den Zeitpunkt hinaus wirksam bleibt, in dem die Beendigung der Versicherung der in Artikel 12 Abs. 5 bezeichneten Behörde angezeigt wird. Ist das Schiff in einem Vertragsstaat eingetragen, ist dies die Registerbehörde des Vertragsstaats, ansonsten diejenige Behörde, die die Bescheinigung ausgestellt oder bestätigt hat. Anderweitiges darf nur für den Fall vereinbart werden, dass innerhalb der Dreimonatsfrist der genannten Behörde die Bescheinigung übergeben wurde oder dass eine neue Bescheinigung ausgestellt wurde. Da die Bescheinigung gemäß Artikel 12 Abs. 5 an Bord des Schiffes mitzuführen ist, hat der Versicherer selbst keine Gelegenheit, sie der Behörde vorzulegen. Ebensowenig hat er Einfluss darauf, ob eine neue Bescheinigung ausgestellt wird, da diese nicht vom Versicherer selbst beantragt werden kann. Versicherungsbedingungen werden also absehbar von dieser durch die WRC eingeräumten Verkürzungsmöglichkeit nicht Gebrauch machen können, weil der Versicherer Einfluss auf diese Umstände nicht nehmen kann.

19 Die vorgenannten Regelungen gelten nicht nur für die Existenz und Wirksamkeit der Versicherung als solcher, sondern auch für inhaltliche Änderungen, die dazu führen würden, dass die Versicherung nicht mehr den Anforderungen von Artikel 12 genügt.

20 6. Artikel 12 Abs. 10 schreibt fest, dass jeder Anspruch auf Kostenersatz unter dem WRC direkt gegen den Versicherer geltend gemacht werden kann. Traditionelle P&I-Versicherungen, die einen Deckungsanspruch des Versicherten erst nach eigener vorheriger Zahlung vorsehen[9], genügen den Anforderungen der

[9] Vgl. Schwampe, in: Thume/de la Motte, Fn. 300

WRC mithin nicht. Ausdrücklich wird dem Versicherer das Recht eingeräumt, die Einreden (mit Ausnahme von Konkurs oder Liquidation des Eigentümers) geltend zu machen, die der Eigentümer selbst hätte erheben können. Beschränkt sich die Deckung auf die Haftung nach dem Übereinkommen, findet hier eine gewisse Überschneidung von Haftungs- und Versicherungsrecht statt. Genau genommen bedarf der Versicherer der haftungsrechtlichen Einrede des Eigentümers nicht, weil der versicherungsrechtliche Direktanspruch sich nur auf die Haftung nach dem Übereinkommen bezieht. Es ist dann eine versicherungsrechtliche Einrede, nicht eine Einrede des zugrunde liegenden Haftungsrechtes, wenn der Versicherer geltend macht, dass die verfolgten Ansprüche nicht versichert sind, weil sie nicht zur zwingenden Haftung nach dem Übereinkommen gehören. Geht die Deckung dagegen darüber hinaus, bewirkt die Regelung, dass der Versicherer durch Geltendmachung haftungsrechtlicher Einreden des Eigentümers nicht weiter haftet, als das Übereinkommen dies für den Eigentümer vorsieht.

Weiter sieht Artikel 12 Abs. 10 vor, dass zu den Einreden des Eigentümers, **21**
die auch der Versicherer vorbringen darf, die Beschränkbarkeit der Haftung nach anwendbarem nationalen und internationalen Haftungsregime gehört.

Insoweit ist von Bedeutung, dass die Versicherungspflicht nach Artikel 12 **22**
Abs. 1 ohnehin beschränkt ist auf die Haftungsgrenzen nach den anwendbaren nationalen oder internationalen Beschränkungen, in keinem Fall jedoch den Betrag zu übersteigen hat, der sich nach Artikel 6 Abs. 1 (b) des Londoner Haftungsbeschränkungs-Übereinkommens in jeweils geltender Fassung ergibt. Das Haftungslimit unter der WRC ist damit losgelöst von der Frage, ob der WRC-Vertragsstaat dem Londoner Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen beigetreten ist. Selbst wenn er es nicht ist, ist die Haftung des registrierten Eigentümers auf das dortige Haftungslimit beschränkt. Andererseits ist das WRC-Haftungslimit dadurch dynamisch: Es verändert sich in dem Maße, wie das Londoner Übereinkommen *amended* wird.

Auch an dieser Stelle überschneiden sich Haftungs- und Versicherungsrecht. **23**
Ist die Versicherung von vornherein auf das beschränkt, wofür Versicherungspflicht besteht, bedarf es der in Artikel 12 Abs. 10 gewährten Geltendmachung der dem Eigentümer gewährten Einrede durch den Versicherer nicht, denn dann besteht Versicherungsschutz ohnehin nur in diesen Grenzen. Die Einrede ist nur dort relevant, wo die Versicherung betragsmäßig über diese Grenzen hinausgeht. Ist dies der Fall, kann der Versicherer seine Leistungspflicht nicht schlicht betragsmäßig unter Hinweis auf Höchsthaftungssummen begrenzen. Denn nur die Versicherungspflicht ist in Art. 12 Abs. 1 betragsmäßig auf das Haftungslimit des Londoner Übereinkommens beschränkt. Der registrierte Eigentümer haftet dagegen nach Art. 10 schlicht für alle entstandenen Kosten. Will er beschränkt haften, muss der die Voraussetzungen des Haftungsbeschränkungsrechts erfüllen. Es ist dann eine Frage dieser Voraussetzungen, ob die schlichte Einrede genügt[10], oder ob z.B. ein Haftungsfonds errichtet werden muss.

[10] Vgl. Art. 10 Londoner Übereinkommen

24 Die WRC schreibt nicht vor, wie der Versicherungsvertrag jenseits der Mindesthaftung nach Art. 12 Abs. 1 ausgestaltet ist. Insoweit kann der Vertrag also sehr wohl Vorauszahlungsklauseln enthalten oder vorsehen, dass der VN selbst für die Errichtung des Haftungsfonds zu sorgen hat.

25 Schließlich darf der Versicherer einwenden, dass der Unfall auf vorsätzlichem Verschulden des Eigentümers selbst beruht.

26 Die vorgenannten Einreden stellt das WRC selbst dem Versicherer zur Verfügung. Er kann sie also auch dann geltend machen, wenn der Versicherungsvertrag diese Einreden nicht enthält.

27 Abschließend stellt Artikel 12 Abs. 10 klar, dass der Versicherer ansonsten keine Einreden oder Einwendungen aus dem Versicherungsvertrag vorbringen kann. Dazu zählt etwa die Nichtzahlung der Prämie, Mitwirkung ausgeschlossener Gefahren, Obliegenheitsverletzungen, *warranties* usw.

28 Von besonderer Bedeutung sind insoweit die regelmäßig in Versicherungsverträgen anzufindenden Ausschlüsse für Nuklearrisiken, chemische und biologische Waffen und Terror. Schon im Bereich des Protokolls von 1992 zum Athener Übereinkommen hatten Reeder und Versicherungswirtschaft auf eine Erleichterung der Versicherungspflichten insbesondere für Terrorrisiken gedrängt. Nach den Ereignissen um den 09. September 2001 wurde befürchtet, dass gerade auch Kreuzfahrtschiffe Ziel terroristischer Angriffe werden könnten. Die nach dem Protokoll von 2002 vorgesehene zwingende Mindesthaftung war am allgemeinen Versicherungsmarkt praktisch nicht mehr zu bekommen. Ein Ausweichen auf den Kriegsversicherungsmarkt war aus mehreren Gründen nicht möglich, unter anderem deshalb, weil dort kurzfristige Kündigungsmöglichkeiten bestanden, die mit dem Dauererfordernis des Protokolls nicht in Einklang zu bringen waren[11] und deshalb, weil die vom Kriegsversicherungsmarkt üblicherweise bereitgestellten Haftungslimits unter den Anforderungen des Protokolls liegen.

29 Da die IMO aus grundsätzlichen Erwägungen den Text des Übereinkommens nicht verändern wollte, andererseits aber den Gegebenheiten im Markt Rechnung tragen musste, wurden durch das Legal Committee der IMO mit dem *Circular Letter* Nr. 2.758 vom 20.11.2006 *IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention* erlassen. Diese erlauben es, Vertragsstaaten im Rahmen der Ratifizierung einen Vorbehalt aufzunehmen dergestalt, dass die Haftung für die genannten Tatbestände auf 250.000 SZR je Passagier und Vorfall oder auf 340 Mio. SZR je Schiff und Vorfall beschränkt.

30 Versuche von Reedern und Versicherungswirtschaft, eine Sonderregelung auch für die WRC zu erlangen, sind fehlgeschlagen. Eine dem WRC entsprechende Versicherung muss also auch für diese Risiken Versicherungsschutz bieten. Allerdings besteht wegen der Beschränkung der WRC-Haftung auf den Haftungsrahmen des Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommens von

[11] Vgl. z. B. die 7-Tages-Frist nach Clause 7der englischen Institute Protection and Indemnity War Strikes Clauses Hulls-Time

1976 auch kein nur annähernd vergleichbares Kapazitätsproblem, wie es beim Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen bestand.

Betrachtet man die traditionellen Versicherungsprodukte der Seeschifffahrt – **31**
Kaskoversicherung und P&I Versicherung – so stellt man fest, dass diese teilweise vom Deckungsumfang (Versicherungssummen), teilweise von der Deckungskonstruktion (*pay first* Regelungen) nicht geeignet sind, die WRC-Anforderungen zu erfüllen. Schon außerhalb des WRC enthalten sie nur eine unvollkommene Abgrenzung der Deckungsbereiche. Zwar bewirken die in P&I Versicherungen üblicherweise erteilten Subsidiaritätsklauseln, dass zwischen beiden Deckungen keine Doppelversicherung eintritt[12]. Dies verschiebt die Abgrenzung von Schiff und Wrack aber nur scheinbar in den Bereich der Kaskoversicherung. Denn in der Kaskoversicherung sind weder Bergung noch Wrackbeseitigung ausdrücklich angesprochen. Die Bergung stellt sich unter einer deutschen Deckung vielmehr ausschließlich als Schadensabwendungs- und Schadensminderungsmaßnahme nach § 32 ADS dar[13]. Die Abgrenzung zur Wrackbeseitigung ergibt sich deshalb allein aus der Frage, ob durch die Maßnahme noch versicherter Schaden abgewendet wird. In der Praxis kommt es darüber allerdings regelmäßig nicht zu Streit, weil in Grenzsituationen die Kaskoversicherer von ihrem Recht zum Abandon nach § 38 ADS Gebrauch machen. Durch die Bereitstellung der Versicherungssumme wird jeder weitere Deckungsanspruch unter der Kaskoversicherungspolice abgeschnitten.

Das bedeutet aber nicht automatisch, dass das Schiff deswegen auch in tech- **32**
nischer Hinsicht ein Wrack sein muss. Nach der Rechtsprechung ist ein Wrack nämlich ein nicht mehr reparaturfähiges Schiff[14]. Die Entscheidung des Kaskoversicherers, Abandon nach § 38 ADS zu erklären, wird aber nicht bestimmt von den technischen Möglichkeiten der Ausbesserung, sondern allein von finanziellen Erwägungen. Sie sind geleitet von der Frage, ob Reparaturkosten (Partschaden) und Bergungskosten die Versicherungssumme übersteigen. Ist dies der Fall, steht sich der Kaskoversicherer besser, die Versicherungssumme gleich auf den Tisch zu legen, weil dann seine Leistung mit der Versicherungssumme beschränkt ist. Bergungskosten als Aufwendung nach § 32 ADS müsste er dagegen über die Versicherungssumme hinaus leisten.

Es ist also durchaus denkbar, dass ein Schiff im Sinne der deutschen Recht- **33**
sprechung noch kein Wrack ist, Deckung für die Bergungskosten unter der Kaskoversicherung aber wegen des Abandons nicht mehr erlangt werden kann. Theoretisch denkbar wäre daher ein Streit zwischen Reeder und P&I Versicherer über die Frage, ob das Schiff – schon – ein Wrack ist. Denn die P&I Versicherer versprechen mit ihrer Deckung nicht, alle diejenigen havarierten Schiffe zu beseitigen, für deren Bergung die Kaskoversicherer nicht mehr einstehen; sie versichern vielmehr nur die Beseitigung eines Wracks. Dennoch kommt es in der Praxis insoweit regelmäßig nicht zu Schwierigkeiten. P&I Versicherer nehmen

[12] Vgl. dazu Schwampe, in: Thume/de la Motte, Kap. 5.D Rn. 211
[13] Vgl. dazu Schwampe, VersR 2007, 1177
[14] RG HGZ 19, 119; vgl. auch Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl. Einl. Rn. 14; Schwampe in Thume/de la Motte, Kap. 5.D Rn 148

sich der Beseitigung des Schiffs/Wracks vielmehr dann an, wenn die Kaskoversicherer abandoniert haben[15].

34 Die P&I Deckungen erstrecken sich im Übrigen nicht nur auf die Beseitigung des zum Wrack gewordenen Schiffs, sondern auch auf dessen Ladung[16].

35 Aufgrund der weiten Definition von „Wrack" in Art. 1 Abs. 4 WRC muss eine dem WRC entsprechende Versicherung Deckungstatbestände abdecken, die heutzutage teilweise von der Kaskoversicherung, teilweise von der P&I-Versicherung erfasst werden. Besondern die aufgrund in Buchstabe (d) geregelten Tatbestände sind nicht nur in sich fließend und schwer abzugrenzen. Es kommt darauf an, ob ein Schiff *is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, were effective measures to assist the ship or any property and danger are not already being taken.* Daraus folgt, dass der Zustand als "Wrack" im Sinne der WRC kein Dauerzustand ist. Er hängt nämlich nach der bezeichneten Regelung davon ab, ob Maßnahmen ergriffen wurden, dem gefährdeten Schiff (oder seiner gefährdeten Ladung) zur Hilfe zu kommen. Sind solche Schritte *being taken,* handelt es sich nicht um ein Wrack. Offen bleibt, ob solche Schritte erst eingeleitet sein müssen, ob ihre Umsetzung schon begonnen haben muss, oder ob Aussicht auf Erfolg sichtbar ist. Beispiel: Ein Schiff treibt auf die Küste zu, und es ist vernünftigerweise zu erwarten, dass es dort sinken oder stranden wird. Sind noch keine Schritte ergriffen, macht allein dieser Zustand das Schiff schon zum „Wrack" im Sinne von Art. 1 Nr. 4 (d) und eröffnet den Anwendungsbereich der WRC. Schon fraglich ist aber, ob das Schiff diese Einstufung als Wrack wieder verlieren kann, wenn Maßnahmen ergriffen werden. Ist das so, es fragt sich wann: wenn der Bergungsschlepper geordert ist und nach vernünftiger Erwartung das Wrack rechtzeitig erreicht – obwohl die Anreise vielleicht Stunden oder gar Tage dauert? Wenn der Bergungsschlepper vor Ort ist und tatsächlich eingreifen kann? Oder erst, wenn nicht nur die Schleppverbindung hergestellt, sondern die Bergungsaktion so weit fortgeschritten ist, dass vernünftigerweise nicht mehr von einer Gefahr des Sinkens oder Strandens ausgegangen werden kann?

36 So lange der Kaskoversicherer nicht abandoniert, ist die Bergung in allen vorgenannten Phasen Aufwendung im Sinne von § 32 ADS unter der Kaskoversicherung und damit dort gedeckt. Aufgrund der Unschärfe der Wrack-Definition in der WRC muss jedoch auch die WRC-konforme Versicherung Teile dieser Tatbestände erfassen, für den Fall, dass die ergriffenen Maßnahmen nicht als *effective measures to assist the ship … in danger* angesehen werden. Denn für diesen Fall wäre das Schiff im Sinne der Konvention schon als Wrack anzusehen mit der Folge, dass den Eigentümern in erster Linie die Wrackhaftpflicht trifft, in zweiter Linie aber auch die Haftung für eigene Wrackbeseitigungskosten des betroffenen Staats.

37 Es ist daher in Grenzfällen nicht auszuschließen, dass es zu einer Überschneidung von Kaskoversicherung und WRC-Versicherung kommen kann.

---

[15] Vgl. dazu Schwampe, a.a.O., Kap. 5.D Rn. 148 f.
[16] Schwampe, a.a.O., Rn. 150

Im Übrigen ist Wrackbeseitigung im engeren Sinne Gegenstand der P&I-Deckung. Sie ist wegen der üblichen Vorauszahlungsklausel selbst nicht geeignet, eine der WRC entsprechende Deckung nachzuweisen. Die ebenfalls üblichen Subsidiaritätsklauseln werden aber verhindern, dass sich allgemeine P&I-Deckung und WRC-Deckungen überschneiden. **38**

II. Bescheinigung

Art. 12 WRC schreibt keine besondere Form vor, in der die Versicherung dokumentiert werden müsste. Er schreibt auch nicht den genauen Inhalt der Versicherung vor, denn er fordert – wie oben ausgeführt – lediglich, dass die Versicherung die Haftung des Reeders unter der WRC abdeckt und einen Direktanspruch gewährt. So lange dies gegeben ist, entspricht eine Versicherung den Anforderungen der WRC, im Übrigen herrscht völlige Inhalts- wie auch Formfreiheit. **39**

Folge ist, dass WRC-konforme Deckungen – zumindest theoretisch – sowohl Bestandteil umfassender Policen als auch separate Einzeldeckungen sein können. **40**

Hafenbehörden, die die Einhaltung der Pflichtversicherungsbestimmungen zu überprüfen haben, wären aber überfordert, wenn sie bei dieser Gestaltungsfreiheit Versicherungspolicen oder Zertifikate daraufhin zu untersuchen hätten, ob sie den Anforderungen der WRC in allen Punkten gerecht werden. **41**

Um dies zu erübrigen, sieht die WRC statt eines festen Policen- oder Zertifikatswortlauts eine staatliche Bescheinigung vor, mit der das Bestehen ausreichenden Versicherungsschutzes nach der WRC bestätigt wird. **42**

Art. 12 behandelt diese Bescheinigung in Abs. 2 sowie im Annex zur Konvention. Der Annex ist am Ende dieses Beitrags abgedruckt. **43**

Auszustellen ist das Zertifikat grundsätzlich von den zuständigen Behörden desjenigen Vertragsstaates, in dem das Schiff registriert ist. Diese Staaten sollen gemäß Art. 12 Abs. 11 WRC in ihrem Register eingetragenen Schiffen, die die entsprechende Landesflagge führen dürfen, den Betrieb nur dann erlauben, wenn ein entsprechendes Zertifikat ausgestellt ist. **44**

Durch diese Regelung ist sichergestellt, dass im Anwendungsbereich der WRC – der ausschließlichen Wirtschaftszone jedes Vertragsstaats[17] – Schiffe nur mit Versicherungsnachweis eingesetzt werden können. Der dadurch erreichte Schutz wäre aber sehr unvollständig, so lange nicht alle wesentlichen Registerstaaten der Konvention beigetreten sind. Folge wäre gleichfalls, dass die Handelsflotten von Vertragsstaaten aufgrund der zusätzlichen Kosten für die Pflichtversicherung einem Wettbewerbsnachteil ausgesetzt wären. Völkerrechtlich bindend kann die Konvention aber nur solchen Registerstaaten vorschreiben, den Betrieb eines Schiffes vom Bestehen einer Versicherung abhängig zu machen, die Vertragsstaaten der Konvention sind. Indessen sind Vertragsstaaten völkerrechtlich nicht gehindert, für ihren eigenen Hoheitsbereich den Nachweis einer solchen Versicherung für alle Schiffe zu fordern. Dies setzt Art. 12 Abs. 12 **45**

[17] Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 WRC

WRC um, indem jeder Vertragsstaat verpflichtet wird, in seinem nationalen Recht vorzusehen, dass jedes Schiff, gleich wo es registriert ist, über eine im WRC geforderte Versicherung verfügen muss.

46 Auch diese Bestimmung ist den oben genannten anderen Übereinkommen[18] nachgebildet. Indessen besteht hier eine Besonderheit. Alle anderen genannten Übereinkommen gelten auch im Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten. Der Geltungsbereich der WRC dagegen beschränkt sich auf die ausschließliche Wirtschaftszone[19], also auf das Gebiet jenseits des Küstenmeeres[20]. Mangels Hoheitsgewalt über die ausschließliche Wirtschaftszone können die Vertragsstaaten indessen keine Regelungen zur Versicherungspflicht für Schiffe innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone treffen. Das Befahren der ausschließlichen Wirtschaftszone durch Schiffe von Nicht-Vertragsstaaten ohne Nachweis einer WRC-konformen Versicherung ist also auch in ausschließlichen Wirtschaftszonen von WRC-Vertragsstaaten möglich. Die verbleibenden Möglichkeiten des Völkerrechts nutzend können die Vertragsstaaten durch ihre nationale Gesetzgebung aber zumindest bewirken, dass Schiffe, die Häfen im Hoheitsgebiet oder Einrichtungen im Küstenmeer anlaufen, über einen Versicherungsnachweis verfügen müssen. Da diese Schiffe zwangsläufig die ausschließliche Wirtschaftszone durchfahren müssen, um in das Küstenmeer und in Häfen des Hoheitsgebietes zu gelangen, wird auf diese indirekte Weise die Versicherungspflicht durchgesetzt. Die Konstellation ist dabei aber schon besonders gelagert: über Art. 12 Abs. 12 ordnen Vertragsstaaten für ihr Hoheitsgebiet das Bestehen einer Versicherungspflicht an, obwohl für dieses Hoheitsgebiet selbst die Haftung, deren Versicherung zur Pflicht gemacht wird, gar nicht gilt. Sie gilt vielmehr für die vorgelagerte ausschließliche Wirtschaftszone, die ihrerseits aber außerhalb der Regelungshoheit der Vertragsstaaten liegt. Die Versicherungspflicht ist daher nur Reflex, quasi „Abfallprodukt" einer nationalen Regelung, die in ihrem eigenen Anwendungsbereich – im Hoheitsgebiet des Staates – mangels Geltungsbereichs der WRC keine materielle Wirkung entfaltet.

47 Da auf diesem Wege auch Schiffe von Nicht-Vertragsstaaten, die Häfen oder Einrichtungen in Vertragsstaaten anlaufen wollen, gezwungen werden, die Versicherungspflicht der WRC zu beachten, muss die WRC vorsehen, wer insoweit Bescheinigungen ausstellt, denn der Registerstaat kann es mangels Konventionszugehörigkeit nicht sein. Art. 12 Abs. 2 lässt in diesem Falle die Ausstellung der Bescheinigung durch die zuständigen Behörden irgendeines Vertragsstaates zu. Art. 12 Abs. 9 stellt sicher, dass von einem Vertragsstaat ausgestellte Zertifikate von allen Vertragsstaaten akzeptiert werden müssen.

48 Was die Bescheinigung beinhalten muss, legt Art. 12 Abs. 2 in den Buchstaben (a) bis (g) fest. Die Form ergibt sich aus dem Annex zur Konvention[21]. Anzugeben sind: Name des Schiffes; Unterscheidungssignal; Heimathafen; Bruttoraumzahl; Name und Hauptgeschäftssitz des eingetragenen Eigentümers; IMO-

[18] siehe oben Fußnote 1
[19] Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 WRC
[20] vgl. Art. 55 UNCLOS
[21] abgedruckt am Ende dieses Beitrags

Schiffsidentifizierungs-Nummer; Art und Laufzeit der Sicherheit; Name und Hauptgeschäftssitz des Versicherers oder sonstigen Sicherheitsgebers und gegebenenfalls Geschäftssitz, an dem die Versicherung oder Sicherheit gewährt wird; Geltungsdauer der Bescheinigung; die nicht länger sein darf als die Geltungsdauer der Versicherung oder sonstigen Sicherheit.

Nach Art. 12 Abs. 2 soll ein Vertragsstaat eine Bescheinigung erst dann ausstellen, wenn er sich vergewissert hat, dass eine Versicherung nach Abs. 1 tatsächlich besteht. Dabei darf sich der Vertragsstaat gemäß Art. 12 Abs. 8 auf Informationen bezüglich der finanziellen Lage des Versicherers verlassen, die er von anderen Staaten erhalten hat. Dies entlässt ihn aber gemäß Art. 12 Abs. 8 S. 2 ausdrücklich nicht aus seiner Verantwortung als der die Bescheinigung ausstellende Staat. Stellt sich heraus, dass für ein Schiff, für welches ein Vertragsstaat eine Bescheinigung ausgestellt hat, tatsächlich keine Versicherung besteht oder diese Versicherung finanziell nicht leistungspflichtig ist, kommen Amtshaftungsansprüche in Betracht[22]. **49**

Die Bescheinigung ist gemäß Art. 12 Abs. 4 in der offiziellen Sprache des ausstellenden Staates abzufassen; wenn dies weder Englisch, noch Französisch, noch Spanisch ist, muss der Text eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten. Eine Ausstellung in Landessprache ist verzichtbar, so dass auch Staaten, in denen Englisch, Französisch und Spanisch nicht Landessprachen sind, ihre Bescheinigungen in einer dieser Sprache ausstellen dürfen. **50**

Gemäß Art. 12 Abs. 5 ist die Bescheinigung an Bord des Schiffes mitzuführen. Eine Kopie ist bei der Behörde zu hinterlegen, die das betreffende Schiffsregister führt. Ist das Schiff nicht in einem Vertragsstaat eingetragen, ist die Kopie bei der Behörde zu hinterlegen, die die Bescheinigung ausgestellt hat. **51**

III. Ausdehnung des Anwendungsbereichs

Wie bereits oben ausgeführt, beschränkt sich der Anwendungsbereich der Konvention in völkerrechtlicher Hinsicht auf die ausschließliche Wirtschaftszone von Vertragsstaaten, also auf das Gebiet jenseits des Hoheitsgebietes einschließlich des Küstenmeeres. Art. 3 Abs. 2 lässt jedoch zu, dass Vertragsstaaten die Konvention auf ihr Hoheitsgebiet, einschließlich des Küstenmeeres, ausdehnen. Für diesen Fall sieht Art. 4 Abs. 4 vor, dass bestimmte Vorschriften der WRC für das Hoheitsgebiet nicht gelten. Die in Art. 12 geregelte Versicherungspflicht ist nicht darunter, so dass sie bei der Ausdehnung des Anwendungsbereichs auch für nationale Gewässer gilt. **52**

Art. 3 Abs. 2 S. 4 legt allerdings fest, dass die in Art. 12 geregelte Versicherungspflicht sich dann aber nicht auf andere Maßnahmen als solche nach Art. 7, 8 und 9[23] der Konvention beziehen darf. Erweitert ein Vertragsstaat den Anwendungsbereich der WRC auf seine nationalen Gewässer, dann lässt Art. 3 **53**

[22] Ebenso Ramming, VersR 2007, 306 (317)

[23] Art. 4 Abs. 4 enthält für die Ausdehnung der Konvention auf nationale Gewässer Abänderungen von Art. 9: die Abs. 1, 5, 7, 8, 9 und 10 finden überhaupt keine Anwendung, der Abs. 4 enthält durch Art. 4 Abs. 4 (b) einen neuen Wortlaut

Abs. 2 S. 3 WRC Raum für anderweitiges nationales Recht in Zusammenhang mit Wracks in Hoheitsgewässern nur soweit, als es sich nicht um die Ortsbestimmung, Markierung und Beseitigung handelt. Ortsbestimmung, Markierung und Beseitigung unterliegt dann allein den Konventionsregelungen.

54 Für Vertragsstaaten bedeutet dies, dass bei einer Ausdehnung auf nationale Gewässer zwar eine Versicherungspflicht eingeführt wird, dass das bisherige nationale Wrackbeseitigungsrecht jedoch durch das Konventionsrecht verdrängt wird. Da eine Wrackbeseitigungspflicht nach Art. 9 Abs. 2 allein den registrierten Eigentümer des Schiffes trifft, verlieren Vertragsstaaten bei Ausdehnung des Übereinkommens auf nationale Gewässer unter Umständen weitere Schuldner für Wrackbeseitigungskosten. Im deutschen Recht kann etwa im Falle einer Schiffskollision nicht nur der Reeder des gesunkenen Schiffes als Zustandsstörer zur Wrackbeseitigung herangezogen werden, sondern auch der Reeder des anderen an der Kollision beteiligten Schiffes als Handlungsstörer. Diese alternativer kann für den Staat attraktiv sein, wenn das versenkte Schiff relativ klein ist und deshalb seine Haftung auch für Wrackbeseitigungskosten auf einen relativ niedrigen Betrag begrenzen kann. Ist das andere an der Kollision beteiligte Schiff dagegen groß, eröffnet der Zugriff auf den Handlungsstörer einen an seiner Tonnage ausgerichtete höhere Haftung. Hinzu kommt, dass dieses andere Schiff u.U. kein Wrack ist, so dass es zwecks Erlangung einer Sicherheit arrestiert werden kann, während sich um das Wrack unter Umständen niemand mehr kümmert – und der P&I-Versicherer in seinen Bedingungen eine Vorauszahlungsklausel hat.

55 Staaten, in denen dies gegenwärtiges nationale Recht ist, werden abwägen müssen, ob der Preis, nicht mehr auf einen weiteren Schuldner mit u.u. höherem Haftungslimit zugreifen zu könne, dadurch aufgewogen wird, dass jedenfalls für das Wrack ein Versicherungsanspruch zur Verfügung steht.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

IMO

E

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007
Nairobi, 14-18 May 2007
Agenda item 8

LEG/CONF.16/19
23 May 2007
Original: ENGLISH

ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE

NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007

Text adopted by the Conference

Preamble

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

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.

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.

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

(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 registry, 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 co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

* Refer to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, adopted by the Assembly of the International Maritime Organization by resolution A.741(18), as amended.

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 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.

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 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;

(i) vulnerability of port facilities;

(j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;

(k) submarine topography of the area;

(l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;

(m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;

(n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and

(o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

* Refer to the revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, adopted by the Assembly of the International Maritime Organization by resolution A.982(24), as amended.

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 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 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 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 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.

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

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.

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 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 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 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.

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.

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 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 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 20

Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary General.

2 The Secretary-General shall:

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

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

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

(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

(iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;

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

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.

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.

***

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 …..... On ….....
(Place) (Date)

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

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

IMO

E

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007

LEG/CONF.16/DC/2
17 May 2007
Original: ENGLISH

Drafting Committee

DRAFT CONFERENCE RESOLUTIONS

Text examined and approved by the Drafting Committee

1

EXPRESSIONS OF APPRECIATION

THE CONFERENCE,

NOTING with appreciation the kind invitation of the Government of Kenya to the International Maritime Organization to hold the Conference in Nairobi,

ACKNOWLEDGING the generous financial and in-kind contribution and excellent arrangements made by the Government of Kenya for the Conference, as well as the hospitality and other amenities bestowed on the Participants to the Conference by the Government and the People of Kenya,

ACKNOWLEDGING FURTHER the excellent facilities provided by the United Nations Office at Nairobi (UNON), which greatly facilitated the efficient conduct of the Conference,

1. EXPRESSES its profound gratitude and thanks to the Government and the People of Kenya for their valuable contribution to the success of the Conference;

2. DECIDES, in grateful recognition of this contribution, to designate the Convention adopted by the Conference as the:

NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007; and

3. EXPRESSES FURTHER its thanks to UNON for the facilities provided.

***

2

COMPULSORY INSURANCE CERTIFICATES UNDER EXISTING MARITIME LIABILITY CONVENTIONS, INCLUDING THE INTERNATIONAL NAIROBI CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (WRC),

NOTING that the WRC requires that a compulsory insurance certificate attesting that insurance or other financial security is in force on the same basis as previously established IMO liability and compensation conventions,

MINDFUL that all existing liability and compensation conventions require that a compulsory insurance certificate attesting that insurance or other financial security in force, shall be issued in the form of the model set out in the specific annexes to these conventions,

RECOGNIZING the reduction of administrative costs and further facilitation as regards the issuing of all relevant compulsory insurance certificates by appropriate authorities in States Parties, if in future each and every ship could be provided with a single compulsory insurance certificate,

NOTING FURTHER the urgent priority to implement all the existing liability and compensation conventions,

1 URGES States to ensure as a matter of priority, the entry into force of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 and the Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002;

2 INVITES the International Maritime Organization (IMO) and in particular the Legal Committee to develop a model for a single insurance certificate which may be issued by States Parties in respect of each and every ship under the relevant IMO liability and compensation conventions, including the WRC; and

3 INVITES FURTHER the IMO to follow the same procedure as that adopted in relation to the reciprocal recognition of certificates by States Parties to the 1969 and 1992 International Conventions on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

***

3

PROMOTION OF TECHNICAL CO-OPERATION AND ASSISTANCE

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,

RECOGNIZING the need for the development of appropriate legislation and the putting in place of appropriate infrastructure for the removal of wrecks which may pose a danger or impediment to navigation, or 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,

RECOGNIZING FURTHER that there may be limited infrastructure, facilities and training programmes for obtaining the experience required in assessing the hazard which a wreck may pose, particularly in developing countries,

BELIEVING that the promotion of technical co-operation at the international level will assist those States not yet having adequate expertise or facilities for providing training and experience to assess, put in place or enhance appropriate infrastructure and, in general, implement the measures required by the Convention,

EMPHASIZING, in this regard, the grave threat a wreck can pose to the safety of navigation and to the marine environment, or both, if not removed promptly and effectively,

1. URGES States Parties to the Convention, Member States of the International Maritime Organization (IMO), other appropriate organizations and the maritime industry to provide assistance, either directly or through the IMO, to those States which require support in the consideration of adoption and in the implementation of the Convention;

2. INVITES the Secretary-General of IMO to make adequate provision in its Integrated Technical Co-operation Programme (ITCP) for advisory services related to the adoption and effective implementation of the Convention and, in particular, to address requests for assistance in assessing the safety and environmental hazards of wrecks and in developing appropriate national legislation;

3. INVITES States Parties to the Convention, Member States of IMO, other appropriate organizations and the maritime industry to provide financial and in-kind support to IMO for technical assistance activities related to the adoption and effective implementation of the Convention.

———————

Impressum

Schriftenreihe des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht e.V. 1887

Herausgeber: Dr. Jan-Thiess Heitmann

Vorstand: Dr. Inga-Schmidt-Syaßen (Vorsitzende)
Dr. Bernd Kröger (Stellvertretender Vorsitzender)

Redaktion: Dr. Jan-Thiess Heitmann

Anschrift: Deutscher Verein für Internationales Seerecht e.V.
Esplanade 6
20354 Hamburg
Postfach: 30 55 80
20317 Hamburg
Telefon: 040/35 09 7-219
Telefax: 040/35 09 7-211
E-mail: info@seerecht.de

Druck: Storck Verlag
Striepenweg 31, 21147 Hamburg
Tel.: 040/797 13 100, Fax: 040/797 13 112

SCHRIFTEN DES

DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

Heft 88	G r u e n d e l, Robert J. Maritime Arrest and Attachment Procedures in the United States, 1995
Heft 89	S c h m i d t, Prof. Dr., Karsten Die Partenreederei – Stiefkind des Unternehmensrechts?, 1996
Heft 90	J a c o b s s o n, Måns Internationales Schadenersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, 1998
Heft 91	1 0 0 J a h r e Deutscher Verein für Internationales Seerecht, 1998
Heft 92	L a g o n i, Prof. Dr., Rainer und v o n B r e v e r n, Hartmut Folgen des SAIGA-Urteils des Internationalen Seegerichtshofs für die Seeschiffahrt, 2000
Heft 93	L o o k s, Dr., Volker Rechtliche Auswirkungen des ISM Code, 2000
Heft 94	R e m é, Dr., Thomas M. Deutsche Rechtsprechung zum Seeversicherungsrecht 1988 bis 1999, 2000
Heft 95	K r a f t, Dr., Holger Mediation – Die bessere Alternative zum streitigen Gerichtsverfahren? 2001
Heft 96	v o n B o r r i e s, Nina Neuere englische Rechtsprechung zum Haftungsbeschränkungs-übereinkommen 1976, 2002
Heft 97	A t a m e r, Dr., Kerim Ursprung und historischer Normzweck des Schiffsgläubigerrechts, 2003
Heft 98	H a s c h e, Dr., Christoph Neueres Bergungsrecht, 2003
Heft 99	L o o k s, Dr., Volker Der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code) – Rechtliche Fragestellungen – Die Schifffahrt im Visier des Terrors, 2004
Heft 100	N i n t e m a n n, Thomas Die Haftung von Freight, Demurrage & Defence ***(**FD&D)*** – Versicherungen nach deutschem Recht, 2005
Heft 101	G a n s s a u g e, Dr., Niklas Elektronische Dokumente in der Schifffahrt am Beispiel von **e**lektronischer Rechnung und elektronischem Konnossement, 2006
Heft 102	S c h m i d t, Prof. Dr. Dres. h.c. K a r s t e n Gesetzliches Seehandelsrecht: Hat das HGB noch eine Zukunft?, 2006

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

Heft 14	Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, A r b e i t s k r e i s I, 1985
Heft 15	Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, A r b e i t s k r e i s II, 1985
Heft 16	Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, A r b e i t s k r e i s III, 1985
Heft 17	Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971 mit einem Beitrag von Dr. R. G a n t e n, 1986