

## Vorblatt

### 1. Problem:

Die Mitgliedstaaten der EU wurden mit Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 aufgefordert, das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unterzeichnen, um den Schutz der Opfer im Rahmen der internationalen Regelung der Haftung bei einer Verschmutzung des Meeres zu verbessern. Eine Ratifikation durch die EU selbst lässt das Bunkeröl-Übereinkommen nicht zu, weil es lediglich souveräne Staaten als Vertragsparteien anerkennt.

### 2. Ziel:

Internationale Regelung der Haftung von Schiffseigentümern für Ölverschmutzungsschäden, die durch auslaufendes Bunkeröl verursacht werden.

### 3. Inhalt, Problemlösung:

Das vorliegende Übereinkommen regelt die Haftung für Verschmutzungsschäden, die durch das Ausfließen von Bunkeröl aus Seeschiffen verursacht werden. Es sieht eine Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers sowie eine Versicherungspflicht vor.

Wenngleich das Übereinkommen für Österreich nur geringe Relevanz hat, ist ein Beitritt auf Grund der Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (ABl. EG 2002 Nr. L 256 S. 7) geboten.

### 4. Alternativen:

Keine.

### 5. Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

#### 5.1 Finanzielle Auswirkungen:

Eine Mehrbelastung der Gerichte ist nicht zu erwarten, weil die Zuständigkeit zur Entscheidung über Ansprüche den Gerichten jenes Staates zugewiesen wird, dessen Küsten bzw. Küstengewässer von der Verschmutzung betroffen sind.

#### 5.2 Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

##### 5.2.1 Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Da keine Seeschiffe in Österreich zugelassen sind und das österreichische Staatsgebiet keine Meeresküste umfasst, ist mit keinen relevanten Auswirkungen zu rechnen.

##### 5.2.2 Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und Unternehmen verursacht.

#### 5.3 Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.

#### 5.4 Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine.

#### 5.5 Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

### 6. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Mitgliedstaaten wurden mit Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 ausdrücklich ermächtigt, das Übereinkommen im Interesse der Gemeinschaft zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten. Eine solche Ermächtigung war erforderlich, weil die Zuständigkeit, internationale Regelungen über die Gerichtsbarkeit, die Anerkennung und die Vollstreckung zu vereinbaren, wie sie in Artikel 9 und 10 des Bunkeröl-Übereinkommens enthalten sind, auf Grund der Verordnung Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. Nr. L 12 vom 16.01.2001 S. 1) auf die Gemeinschaft übergegangen ist, das Bunkeröl-Übereinkommen aber eine Ratifikation durch die Gemeinschaft nicht zuließ.

**7. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Vorlage von nur zwei von insgesamt sechs authentischen Sprachfassungen gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG.

## Erläuterungen

### I. Allgemeiner Teil

Das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Charakter und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrats gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Es hat nicht politischen Charakter. Es ist nicht erforderlich, eine allfällige unmittelbare Anwendung des Übereinkommens im innerstaatlichen Rechtsbereich durch einen Beschluss gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 4 B-VG, dass dieser Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist, auszuschließen. Da durch das Übereinkommen keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Das Übereinkommen ist in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache authentisch. Dem Nationalrat werden gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG die authentische englische und französische Sprachfassung sowie die Übersetzung in die deutsche Sprache zur Genehmigung vorgelegt.

#### **Grund des Beitritts:**

Die Mitgliedstaaten der EU wurden mit Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 aufgefordert, das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden zu unterzeichnen, um den Schutz der Opfer im Rahmen der internationalen Regelung der Haftung bei einer Verschmutzung des Meeres zu verbessern.

Eine Ratifikation durch die EU selbst lässt das Bunkeröl-Übereinkommen nicht zu, weil es lediglich souveräne Staaten als Vertragsparteien anerkennt.

#### **Inhalt des Übereinkommens:**

Das Übereinkommen regelt die Haftung von Schiffseigentümern für Ölverschmutzungsschäden, die durch auslaufendes Bunkeröl verursacht werden. Unter Bunkeröl ist jenes Öl zu verstehen, das von Seeschiffen als Betriebsmittel verwendet wird.

Das Übereinkommen sieht eine verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigentümers für Bunkeröl-Schäden vor (Art. 3), die allerdings betragsmäßig beschränkt werden kann (Art. 6). Für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1000 legt das Übereinkommen eine Versicherungspflicht fest. Die Versicherung kann vom Geschädigten unmittelbar in Anspruch genommen werden (Art. 7).

Für Klagen gegen den Schiffseigentümer oder den Versicherer wegen Bunkerölverschmutzungsschäden sind ausschließlich die Gerichte jenes Vertragsstaates zuständig, in deren Küstengewässern oder angrenzenden Gewässern Verschmutzungsschäden entstanden sind oder Schutzmaßnahmen ergriffen wurden. Urteile dieser Gerichte sind in den anderen Vertragsstaaten anzuerkennen und zu vollstrecken.

#### **Auswirkungen des Beitritts:**

Die geographische Lage Österreichs lässt weder Verschmutzungsschäden im Sinne dieses Übereinkommens noch Schutzmaßnahmen zur Verhinderung solcher Schäden auf österreichischem Staatsgebiet erwarten. Eine Zuständigkeit der österreichischen Gerichte für Schadenersatzklagen nach diesem Übereinkommen wird sich demnach faktisch nicht ergeben können. Die EU Mitgliedstaaten beurteilen die Haftung für solche Ölverschmutzungsschäden nach dem Recht des Schadensortes (Art. 7 Rom II Verordnung), auch andere Staaten werden im Ergebnis kaum jemals auf österreichisches Recht verweisen. Eine durch das Bunkerölübereinkommen bewirkte Änderung im materiellen Recht – insbesondere die Festlegung einer verschuldensunabhängigen Haftung des Schiffseigentümers – wird daher im Ergebnis ohne jede praktische Relevanz bleiben.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Eine Mehrbelastung der Gerichte ist nicht zu erwarten, weil die Zuständigkeit zur Entscheidung über Ansprüche den Gerichten jenes Staates zugewiesen wird, dessen Küsten bzw. Küstengewässer von der Verschmutzung betroffen wird. Da es keine Seeschiffe unter österreichischer Flagge gibt, ist mit dem Beitritt auch keine Mehrbelastung der Schifffahrtsbehörde verbunden.

## II. Besonderer Teil

### Zu Art. 1 (Begriffsbestimmungen):

**Art. 1** enthält einen Katalog von Definitionen der im Bunkeröl-Übereinkommen verwendeten Begriffe.

**Z 1** definiert den Begriff „Schiff“. Das Bunkerölübereinkommen erfasst jede Art von Seeschiff oder sonstigem seegängigen Gerät.

Der Begriff „Person“ in Z 2 erfasst sämtliche natürlichen Personen, Personenvereinigungen und juristischen.

Die Definition „Schiffseigentümer“ in Z 3 hat vor allem Bedeutung für Art. 3 und 6 des Bunkerölübereinkommens, die die Haftung des Schiffseigentümers und deren Beschränkung regeln. Aus der Aufzählung des Eigentümers und des Reeders in der Definition folgt, dass Schiffseigentümer auch derjenige sein kann, der nicht Reeder ist. Der Begriff „Reeder“ ist dabei nicht im engen Sinne von § 484 Handelsgesetzbuch (HGB) auszulegen, sondern umfasst auch den Korrespondentreeeder im Sinne von § 492 Abs. 1 HGB. Ausdrücklich nimmt die Definition des Schiffseigentümers auch auf den in Z 4 näher definierten „eingetragenen Eigentümer“ Bezug. Dies hat vor allem für Art. 7 des Bunkeröl-Übereinkommens Bedeutung, der nur dem eingetragenen Eigentümer eine Versicherungspflicht auferlegt. Durch die Erwähnung des Begriffs „Bareboat Charterer“ anstelle des Begriffs „Charterer“ wird ausgeschlossen, dass Reise- und Zeitcharterer unter den Begriff „Schiffseigentümer“ fallen und damit einer Gefährdungshaftung nach Artikel 3 des Bunkeröl-Übereinkommens unterworfen sind.

Z 4 definiert den Begriff „eingetragener Eigentümer“. Nach Satz 1 versteht man unter dem Begriff „eingetragener Eigentümer“ die Person oder Personenmehrheit, für die das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist. Sofern das Schiff nicht eingetragen ist, ist „eingetragener Eigentümer“ im Sinne des Übereinkommens der sachenrechtliche Eigentümer. Satz 2 trägt der besonderen rechtlichen Situation in den Staaten Rechnung, in denen Schiffe dem Staat gehören, jedoch von Gesellschaften betrieben werden, die in diesem Staat nur als Ausrüster eingetragen sind. Hier soll die Gesellschaft als Eigentümer im Sinne des Übereinkommens angesehen werden.

Unter dem Begriff „Bunkeröl“ in Z 5 versteht das Bunkeröl-Übereinkommen Kohlenwasserstoffmineralöl einschließlich Schmieröl, welches für den Betrieb oder Antrieb des Schiffes verwendet wird oder verwendet werden soll, sowie jegliche Rückstände solchen Öls.

Gemäß Z 6 versteht das Übereinkommen unter dem Begriff „Haftungsübereinkommen“ das Internationale Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden; sollte dieses geändert werden, so fällt auch das Haftungsübereinkommen von 1992 in der geänderten Fassung unter den Begriff „Haftungsübereinkommen“.

Die Definition des Begriffs „Schutzmaßnahmen“ in Z 7 legt fest, dass nach dem Bunkerölübereinkommen nur Aufwendungen für solche Maßnahmen zu erstatten sind, die angemessen sind.

Die Definition des Begriffs „Ereignis“ in Z 8 umfasst neben einem einzelnen Vorfall auch eine Reihe von Vorfällen, welche den gleichen Ursprung haben. Unbeachtlich ist, ob bei einem Unfall tatsächlich Bunkeröl austritt. Vielmehr ist ausreichend, dass eine schwere und unmittelbar drohende Gefahr für den Eintritt eines Bunkerölverschmutzungsschadens besteht. Dadurch wird gewährleistet, dass das Haftungsregime auch auf vorbeugende Gefahrabwendungsmaßnahmen Anwendung findet.

Die Definition des Begriffs „Verschmutzungsschäden“ in Z 9 erfasst Verluste oder Schäden, die auf einer durch Bunkeröl zurückzuführenden Verunreinigung beruhen. Nicht erfasst sind Explosions- oder Feuerschäden, die mit einem Schiffsunfall im Zusammenhang stehen. Nicht als Verschmutzungsschäden anzusehen sind auch abstrakte Umweltschäden, die etwa auf der Grundlage eines bestimmten Betrages pro Kubikmeter verschmutzten Meeresswassers berechnet werden (lit. a). Nach lit. a zählen als Verschmutzungsschäden nur die Kosten tatsächlich ergriffener oder in Zukunft noch zu ergreifender Maßnahmen. Die Einbeziehung der Kosten von zukünftigen Wiederherstellungsmaßnahmen berechtigt einen Geschädigten, der ohne finanzielle Vorleistungen des Ersatzpflichtigen wirtschaftlich nicht in der Lage ist, mit Instandsetzungsarbeiten zu beginnen, einen Schadenersatzanspruch bereits geltend zu machen, bevor die Kosten tatsächlich entstanden sind. Verschmutzungsschäden sind aber nicht nur die auf Grund bereits eingetretener Verluste oder Schäden entstandenen Aufwendungen, sondern auch die Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden (lit. b).

Nach Z 10 gilt als „Staat des Schiffsregisters“ bei Schiffen, die nicht in einem Register eingetragen sind, der Staat, dessen Flagge das Schiff führt.

Unter dem Begriff „Bruttoraumzahl“ in Z 11 versteht man die nach den in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 enthaltenen Bestimmungen über die Vermessung des Raumgehalts errechnete Bruttoraumzahl.

Die Definition der Begriffe „Organisation“ in Z 12 und „Generalsekretär“ in Z 13 entspricht den Formulierungen in anderen von der IMO verabschiedeten Übereinkommen.

#### **Zu Art. 2 (Geltungsbereich):**

**Art. 2** begrenzt den räumlichen Anwendungsbereich des Bunkerölübereinkommens und ist Ausfluss des Territorialitätsprinzips. So soll das Bunkerölübereinkommen nach lit. a sublit. i Anwendung finden, wenn ein Verschmutzungsschaden im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats einschließlich des Küstenmeeres verursacht worden ist. Darüber hinaus soll es nach lit. sublit. ii aber auch gelten, wenn ein Verschmutzungsschaden innerhalb der in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht eingerichteten ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaats eintritt. Der Hinweis auf das „Völkerrecht“ ist eine Verweisung auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982.

Nach lit. b findet das Bunkerölübereinkommen auch auf Maßnahmen Anwendung, die zur Schadensverhinderung oder -minderung durchgeführt werden. Diese Maßnahmen müssen nicht innerhalb des in lit. a definierten geografischen Anwendungsbereichs getroffen werden; es genügt vielmehr, dass an einem beliebigen Ort Maßnahmen ergriffen werden, sofern sie Verschmutzungsschäden im geografischen Anwendungsbereich des Übereinkommens verhindern sollen.

#### **Zu Art. 3 (Haftung des Schiffseigentümers):**

**Art. 3** regelt die Haftung des Eigentümers eines Schiffes für Verschmutzungsschäden und ist damit eine der Kernvorschriften des Übereinkommens.

Nach Abs. 1 haftet der Schiffseigentümer (definiert in Art. 1 Z 3) unabhängig von einem Verschulden für alle Schäden, die durch das an Bord befindliche oder von dem Schiff stammende, infolge des Ereignisses ausgetretene Bunkeröl verursacht werden (Gefährdungshaftung). Angesichts der weiten Definition des Begriffs „Schiffseigentümer“ in Art. 1 Z 3 des Übereinkommens haftet nicht nur der eingetragene Eigentümer, sondern auch der Bareboat Charterer und der Ausrüster des Schiffes. Die Erstreckung der Haftung auf den eben genannten Personenkreis rechtfertigt sich aus dem Präventionsgedanken: Wegen der Gefahr, in Anspruch genommen zu werden, haben alle genannten Personen auch eher ein Interesse daran, sicherzustellen, dass Bunkerölverschmutzungsschäden vermieden werden.

Abs. 2 regelt eine gesamtschuldnerische Haftung für eine Personenmehrheit von Schiffseigentümern.

Abs. 3 bestimmt, in welchen Fällen ausnahmsweise eine Haftung des Schiffseigentümers für

Bunkerölverschmutzungsschäden ausgeschlossen ist. Allen Fällen ist gemeinsam, dass sie Schadensursachen haben, die außerhalb der Einflussphäre des Schiffseigentümers liegen. Es sind dies Krieg, kriegsähnliche Handlungen oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis (lit. a), ausschließlich in Schädigungsabsicht durchgeführte Handlungen Dritter (lit. b) sowie schuldhaftes Handeln einer Behörde im Zusammenhang mit der Kennzeichnung der Wasserwege oder mit anderen technischen Hilfsdiensten (lit. c).

Abs. 4 behandelt die Berücksichtigung des Mitverschuldens des Geschädigten. Es kann zur Mäßigung oder zur Minderung des Ersatzanspruchs führen.

Nach Abs. 5 können Schadenersatzansprüche gegen den Schiffseigentümer nur nach dem Bunkerölübereinkommen geltend gemacht werden. Sinn der Regelung ist es, eine Konkurrenz mit Ansprüchen nach nationalem Recht auszuschließen und damit internationale Rechtseinheit zu gewährleisten. Die Regelungen des Bunkerölübereinkommens können also nicht durch nationale Rechtsvorschriften, die etwa weitergehende Haftungsausschlüsse als die in Art. 3 Abs. 3 des Bunkerölübereinkommens oder eine unbeschränkte Haftung des Schiffseigentümers in Abweichung von Art. 6 des Übereinkommens normieren, umgangen werden.

Im Gegensatz zu Artikel III Abs. 4 Satz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 lässt das Bunkeröl-Übereinkommen die Geltendmachung von Ansprüchen gegen andere Personen als den Schiffseigentümer, insbesondere auch gegen Berger, zu; das Bunkerölübereinkommen verzichtet auf eine „Kanalisation“ der Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden auf den Schiffseigentümer. Voraussetzung für eine Inanspruchnahme Dritter ist allerdings, dass nach maßgebenden nationalen Recht eine Haftung dieses Dritten zu bejahen ist. Diese Abweichung zum Haftungsübereinkommen von 1992 lässt sich dadurch rechtfertigen, dass das Bunkerölübereinkommen gerade keine Aussage zu der Höhe der zu leistenden Entschädigung trifft und auch nicht, wie beim Haftungsübereinkommen von 1992, eine über die Haftung des Schiffseigentümers hinausgehende Entschädigung der Opfer von Ölverschmutzungen durch einen

Fonds gewährleistet wird. Die Kanalisierung der Haftung würde zu einer nicht zu rechtfertigenden Benachteiligung dieser Opfer führen.

Abs. 6 bestimmt, dass Rückgriffsrechte des Eigentümers durch das Bunkerölübereinkommen nicht berührt werden.

#### **Zu Art. 4 (Ausschlüsse):**

**Artikel 4** regelt Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Bunkerölübereinkommens.

Abs. 1 bestimmt, dass das Übereinkommen nicht auf Verschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens von 1992 Anwendung findet, gleichviel ob für diese Schäden nach diesem Übereinkommen Schadenersatz zu leisten ist oder nicht. Für den Fall, dass kein Schadenersatz nach dem Haftungsübereinkommen von 1992 geleistet wird, kommt das Bunkerölübereinkommen auch nicht subsidiär zur Anwendung. Die Regelung soll einen Konflikt zwischen dem Haftungsübereinkommen von 1992 und dem Bunkerölübereinkommen ausschließen. Der Ausschlussatbestand ist insbesondere von Bedeutung, wenn Bunkerölschäden von Öltankschiffen, gleichviel ob sie zur Beförderung von Öl als Massengut tatsächlich beladen sind oder nicht, verursacht werden. Derartige Verschmutzungsschäden fallen ausschließlich unter das Haftungsübereinkommen von 1992. Gleiches gilt für verursachte Bunkerölschäden, die durch Kombischiffe verursacht werden, sofern diese tatsächlich Öl als Bulkladung befördern oder solange sich auf einer nachfolgenden Fahrt noch Ölrückstände von einer solchen Beförderung an Bord befinden.

Nach Abs. 2 findet das Bunkerölübereinkommen – vorbehaltlich der Sonderregelung in Abs. 3 – keine Anwendung auf Staatsschiffe im hoheitlichen Dienst. Für den Fall, dass ein Vertragsstaat das Bunkerölübereinkommen auf Staatsschiffe im hoheitlichen Dienst anwenden will, hat er diesen Beschluss dem Generalsekretär unter Angabe der Bedingungen nach Abs. 3 zu notifizieren.

Abs. 4 bestimmt, dass Staatshandelschiffe, wie auch sonst in vergleichbaren internationalen Übereinkommen, wie Schiffe privater Eigentümer behandelt werden.

#### **Zu Art. 5 (Ereignisse, an denen mehrere Schiffe beteiligt sind):**

Nach **Art. 5** haften die Eigentümer mehrerer Schiffe für gemeinsam verursachte Verschmutzungsschäden, die nicht einem bestimmten Schiff zugeordnet werden können, gesamtschuldnerisch.

#### **Zu Art. 6 (Haftungsbeschränkung):**

Nach **Artikel 6** berührt das Bunkerölübereinkommen nicht das Recht des Schiffseigentümers, seine Haftung nach einem nationalen oder internationalen Regelwerk zu beschränken.

Eine eigenständige Regelung über die Haftungsbeschränkung sieht das Bunkerölübereinkommen nicht vor.

Das österreichische Recht kennt keine Möglichkeiten zur Haftungsbegrenzung, von denen in diesem Zusammenhang Gebrauch gemacht werden könnte. Insbesondere ist Österreich nicht Mitglied des in Art. 6 beispielhaft genannten Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen.

#### **Zu Art. 7 (Pflichtversicherung oder finanzielle Sicherheit):**

**Art. 7** enthält die Bestimmungen über die Pflichtversicherung und ist damit eine der zentralen

Vorschriften des Bunkerölübereinkommens. Dahinter steht der Gedanke, dass bei Ölverschmutzungsschäden ein wirksamer Schutz der Geschädigten nur dann zu erreichen ist, wenn hierfür eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht.

Versicherungspflichtig ist nach Abs. 1 nicht schlechthin jeder nach Art. 3 des Bunkerölübereinkommens Haftpflichtige, sondern nur der eingetragene Schiffseigentümer, bei registrierten Schiffen also derjenige, in dessen Namen das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist (vgl. Art. 1 Z 4 des Bunkerölübereinkommens). Der Grund für die Beschränkung der Versicherungspflicht auf den eingetragenen Eigentümer liegt vor allem in Praktikabilitätsabwägungen: Eine Überprüfung anderer Personen ist nur schwer möglich.

Die Versicherungspflicht besteht nur für Eigentümer von Schiffen mit einer Vermessung von mehr als 1000 Bruttoreaumzahl (BRZ). Diese Schiffe werden als hinreichend gefährlich angesehen, um für sie eine Versicherungspflicht zu normieren, während von Schiffen mit einer geringeren Bruttoreaumzahl keine so große Gefahr für die Umwelt ausgeht.

Die Mindestversicherungssumme bestimmt sich gemäß Abs. 1 nach dem Haftungshöchstbetrag, bis zu dem der Schiffseigentümer nach dem maßgebenden Recht haftet. Gleichzeitig ist angeordnet, dass sie auf keinen Fall einen nach dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für

Seeforderungen in der jeweils geltenden Fassung errechneten Betrag zu übersteigen hat. Bei Anwendbarkeit des österreichischen Rechts sind – mangels spezieller Regelungen zur Haftungsbegrenzung – demnach die Haftungshöchstbeträge dieses Übereinkommens maßgeblich. Die Mindestversicherungssumme errechnet sich somit nach dem Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996, in seiner jeweiligen Fassung.

Das Übereinkommen, auf das hier verwiesen wird, enthält jedoch keine Sonderregelung für Bunkerölverschmutzungsschäden. Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden im Sinne von Art. 1 Z 9 des Bunkerölübereinkommens müssen daher unter die in Art. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens genannten Ansprüche subsumiert werden. In Betracht kommen insoweit Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, Ansprüche wegen Vermögensschäden sowie Ansprüche wegen Beseitigungs- und Schadensminderungsmaßnahmen im Sinne von Art. 2 Abs. 1 lit. a, c, d und f des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Diese Ansprüche fallen zum Teil unter den Haftungshöchstbetrag nach Art. 6 Abs. 1 lit. a, zum Teil unter den Haftungshöchstbetrag nach Art. 6 Abs. 1 lit. b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Die für das Bunkerölübereinkommen relevante Mindestversicherungssumme ist somit (auf Grund des Verweises auf das Haftungsbeschränkungsübereinkommen) die Summe der nach Artikel 6 Abs. 1 (lit. a und b) des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu errechnenden Haftungshöchstbeträge.

Die Pflichtversicherung kann durch andere geeignete Sicherheiten ersetzt werden, etwa durch Bankbürgschaften.

Zur Erleichterung der Kontrolle ist über das Bestehen der Versicherung eine Bescheinigung auszustellen, welche den in den Abs. 2 und 4 im Einzelnen genannten Erfordernissen und einem dem Bunkerölübereinkommen als Anhang beigefügten Muster entsprechen muss. Abs. 5 bestimmt im Interesse der Kontrollmöglichkeit, dass die Bescheinigung an Bord des Schiffes mitzuführen und in Kopie beim Schiffsregister zu hinterlegen ist.

Abs. 3 sieht vor, dass ein Vertragsstaat eine von ihm anerkannte Einrichtung oder Organisation mit der Ausstellung der in Abs. 2 genannten Versicherungsbescheinigung betrauen kann. Hat ein Vertragsstaat von dieser in lit. a geregelten Möglichkeit Gebrauch gemacht, so hat er dies nach lit. b dem Generalsekretär der IMO zu notifizieren. Die ermächtigte Einrichtung oder Organisation kann der Ermächtigung entsprechend Versicherungsbescheinigungen ausstellen und, wenn die Voraussetzungen hierfür vorliegen, auch nach lit. c Satz 1 widerrufen. Über Ausstellung und Widerruf hat sie nach lit. a Satz 2 und lit. c Satz 2 den Vertragsstaat zu unterrichten. Dritten gegenüber übernimmt jedoch der

Vertragsstaat die Garantie für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Versicherungsbescheinigung (lit. a Satz 2).

Abs. 6 stellt sachliche Mindestanforderungen an die Versicherungen; diese sollen gewährleisten, dass die die Bescheinigung ausstellende Behörde wenigstens die Gültigkeit der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach einheitlichen Maßstäben kontrollieren und vor Ablauf der Versicherungsdeckung rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen einleiten kann.

Die nach den Vorschriften des Staates des Schiffsregisters auszustellenden Bescheinigungen (Abs. 7) sind in den anderen Vertragsstaaten des Bunkerölübereinkommens anzuerkennen (Abs. 9). Bedenken gegen die inhaltliche Richtigkeit von Bescheinigungen aus einem anderen Vertragsstaat sollen nur auf diplomatischem Wege, nicht durch Überprüfung im Einzelfall und etwaige Sanktionen gegen die Schiffe ausgeräumt werden können.

Bei der Ausstellung der Versicherungsbescheinigungen kann sich jeder Vertragsstaat, wie Abs. 8 Satz 1 klarstellt, auf die Informationen von anderen Staaten und Organisationen bezüglich der finanziellen Lage des Sicherheitsgebers verlassen. Diese Befugnis enthebt jedoch den Vertragsstaat nicht seiner Pflicht, die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bescheinigung sorgsam zu prüfen (Abs. 8 Satz 2).

Abs. 10 gewährt dem Geschädigten einen unmittelbaren Anspruch gegen den Sicherheitsgeber. Haftet der eingetragene Eigentümer unbeschränkt, weil keine Haftungsbeschränkung zum Tragen kommt (Art. 6), so muss der Sicherheitsgeber nach Abs. 10 nur bis zu der in Abs. 1 genannten Mindestversicherungssumme für den Schaden einstehen. Darüber hinaus kann er alle Einreden geltend machen, die dem Schiffseigentümer zustehen. Sofern das maßgebende Recht eine Einrede der Zahlungsunfähigkeit oder der Insolvenz des Schiffseigentümers vorsieht, kann sich der Sicherheitsgeber hierauf jedoch – dem Schutzzweck der Regelung entsprechend – nicht berufen.

Abs. 11 und 12 sollen gewährleisten, dass die Vorschriften des Übereinkommens über die Versicherungspflicht eingehalten werden. Deshalb verpflichtet Abs. 11 die Vertragsstaaten, dafür Sorge

zu tragen, dass ein seine Flagge führendes Schiff nicht ohne die erforderliche Bescheinigung Fahrten unternimmt.

Darüber hinaus erlegt Abs. 12 den Vertragsstaaten auf, sicherzustellen, dass Schiffe sowohl aus Vertragsstaaten als auch aus Nichtvertragsstaaten über eine dem Bunkerölübereinkommen entsprechende Versicherung verfügen, wenn es einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt oder eine vor der Küste innerhalb seines Küstenmeeres gelegene Einrichtung anläuft oder verlässt.

Abweichend von den vorgenannten Vorschriften kann nach Abs. 13 ein Vertragsstaat Schiffseigentümer von der in Abs. 5 normierten Pflicht, eine Versicherungsbescheinigung an Bord des Schiffes beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens oder einer sonstigen Einrichtung in sein Hoheitsgebiet mitzuführen und vorzuweisen, befreien, wenn die Versicherungsbescheinigung in elektronischer Form vorliegt und der Staat, der die elektronische Versicherungsbescheinigung ausgestellt hat, dem Generalsekretär der IMO mitgeteilt hat, dass er ein Verzeichnis aller Unterlagen, die für die Ausstellung der Versicherungsbescheinigung erforderlich sind, in elektronischer Form führt, und diese Unterlagen allen Vertragsstaaten zugänglich macht. Damit soll erreicht werden, dass das aufwendige Prüfungsverfahren erleichtert wird.

Staatseigene Schiffe benötigen keine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit. Es muss jedoch ebenfalls eine Bescheinigung ausgestellt werden, die der Bescheinigung über die Versicherung weitgehend entspricht und aus der sich ergibt, dass das Schiff dem Staat gehört und dass die Haftung nach Abs. 1 gedeckt ist (Abs. 14).

Schiffe, die ausschließlich im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres eines Vertragsstaats fahren, können von der Versicherungspflicht ausgenommen werden. Hierzu bedarf es einer entsprechenden Erklärung des Vertragsstaates gegenüber dem Generalsekretär der IMO (Abs. 15).

#### **Zu Art. 8 (Ausschlussfristen):**

**Art. 8** legt fest, dass die Fristen für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen nach diesem Übereinkommen erlöschen, wenn nicht binnen drei Jahren nach Eintritt der Schäden Klage erhoben wird. Jedoch kann nach Ablauf von sechs Jahren nach dem Ereignis, das die Schäden verursacht hat, nicht mehr Klage erhoben werden. In der Regel werden Bunkerölverschmutzungsschäden gleich nach dem Unfall geltend gemacht, so dass nach sechs Jahren Schäden, die nicht schon wenigstens dem Grunde nach bekannt gewesen wären, kaum mehr auftreten können.

#### **Zu Art. 9 (Gerichtsbarkeit):**

Nach **Art. 9** ist die Zuständigkeit für Klagen aus Bunkerölverschmutzungsschäden auf die Gerichte der Staaten beschränkt, in denen ein Schaden eingetreten ist oder in dessen Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres Schutzmaßnahmen getroffen wurden, um Verschmutzungsschäden zu verhüten oder einzuschränken (Abs. 1).

Abs. 2 bestimmt, dass der Beklagte über anhängige Klagen bei einem Gericht in einem Vertragsstaat binnen angemessener Frist unterrichtet wird.

Nach Abs. 3 sorgt jeder Vertragsstaat dafür, dass seine Gerichte die Zuständigkeit haben, über Schadenersatzklagen nach diesem Übereinkommen zu erkennen.

#### **Zu Art. 10 (Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen):**

**Art. 10** regelt die Anerkennung und Vollstreckung von gerichtlichen Entscheidungen über Ansprüche nach dem Übereinkommen. Grundsätzlich sind die Vertragsstaaten verpflichtet, solche Entscheidungen aus Vertragsstaaten anzuerkennen. Diese Verpflichtung besteht nur dann nicht, wenn schwerste die Entscheidung in einem grob mangelhaften Verfahren ergangen ist; die Verletzung des *ordre public* darf hingegen nicht zu einer Versagung der Anerkennung führen, weil das Bunkerölübereinkommen mit der angestrebten Vereinheitlichung des materiellen Rechts gerade eine einheitliche inhaltliche Basis für die Gerichtsentscheidung in den Vertragsstaaten schaffen will; damit wäre eine materielle Nachprüfbarkeit der Entscheidungen nicht vereinbar.

Entsprechend Artikel 2 der Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkerölübereinkommen“) zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (ABl. EG 2002 Nr. L 256 S. 7), hat Österreich wie die anderen EU-Mitgliedstaaten beim Beitritt die Erklärung abzugeben, dass die Entscheidungen auf den unter dieses Übereinkommen fallenden Gebieten, wenn sie von einem Gericht in einem der EU-Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Dänemark erlassen werden, in Österreich gemäß den einschlägigen internen Unionsvorschriften (diese Vorschriften sind derzeit

enthalten in der Verordnung Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, ABl. EG 2001 Nr. L 12 S. 1) anerkannt und vollstreckt werden. Mit dieser Erklärung soll klargestellt werden, dass sich innerhalb des Rechtsprechungsraums der Europäischen Union die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen ausschließlich nach der oben genannten Verordnung richtet, also Art. 10 des Bunkerölübereinkommens insoweit unberücksichtigt bleibt. Nachteilige Auswirkungen auf die eigentliche Anwendung des Bunkerölübereinkommens oder auf dessen Vertragsstaaten außerhalb der Europäischen Union werden nicht befürchtet, weil die EU-Verordnung lediglich präziser ist als Art. 10 des Bunkerölübereinkommens und im Regelfall ebenfalls die Anerkennung verlangt. Zwar kann nach Artikel 34 Abs. 1 der EU-Verordnung einer Entscheidung die Anerkennung unter Berufung auf den *ordre public* versagt werden. Es ist aber nicht zu erwarten, dass einer in der Europäischen Union ergangenen Entscheidung die Anerkennung unter Berufung auf diese Vorschrift versagt werden wird.

**Zu Art. 11 (Vorrangklausel):**

**Art. 11** bestimmt, dass im Verhältnis der Vertragsstaaten untereinander das Bunkerölübereinkommen den Vorrang vor anderen internationalen Übereinkommen hat, die hierzu im Widerspruch stehen. Ferner stellt Art. 11 klar, dass die Verpflichtungen der Vertragsstaaten des Bunkerölübereinkommens gegenüber Nichtvertragsstaaten durch dieses Übereinkommen nicht berührt werden; diesen gegenüber muss es bei Verpflichtungen aus früheren Übereinkommen bleiben, bis diese geändert oder gekündigt sind. Beide Regelungen entsprechen allgemeinem Völkervertragsrecht.

**Zu Art. 12 bis 19:**

**Art. 12 bis 19** des Bunkerölübereinkommens enthalten Schlussklauseln, die den üblichen Vorschriften anderer internationaler Übereinkommen entsprechen. Die Zeichnungsfrist ist bereits abgelaufen, es steht jetzt nur noch zum Beitritt offen (Art. 12). Art. 13 des Bunkerölübereinkommens enthält eine sogenannte Mehrrechtsstaatenklausel; Staaten mit lokaler Rechtsspaltung können das Übereinkommen durch Erklärung auf Gebietseinheiten beschränken. Die Inkrafttretensvoraussetzungen in Art. 14 des Bunkerölübereinkommens haben ihren Grund darin, dass es der Konferenz aus Wettbewerbsgründen erforderlich erschien, das Bunkerölübereinkommen erst dann in Kraft treten zu lassen, wenn eine größere Zahl bedeutender Schifffahrtsnationen es ratifiziert und damit für die Schifffahrt dieser Staaten die gleichen Wettbewerbsbedingungen gegeben sind. Für den Staat, der nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens beitrifft, tritt es drei Monate nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde beim Depositär in Kraft.