

92.020

**Botschaft  
betreffend verschiedene internationale Übereinkommen und  
Protokolle im Bereich der Seeschifffahrt  
sowie die Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes**

vom 19. Februar 1992

---

Sehr geehrter Herr Präsident,  
sehr geehrte Frau Präsidentin,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft die Entwürfe zu einem Bundesbeschluss über internationale Seeschifffahrtsübereinkommen sowie zu einem Bundesgesetz betreffend die Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes, mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

19. Februar 1992

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates  
Der Bundespräsident: Felber  
Der Bundeskanzler: Couchepin



---

## Übersicht

*Die vorliegende Botschaft enthält zwei Übereinkommen sowie zwei Protokolle zu internationalen Übereinkommen. Inhaltlich bewegen sich die verschiedenen Vorlagen von der Bekämpfung terroristischer Handlungen über eine bessere Regelung der Bergungsmassnahmen zugunsten der Meeresumwelt bis hin zu höheren Haftungslimiten für die den Schiffspassagieren entstehenden Schäden. Das verbindende Element zwischen diesen völkerrechtlichen Instrumenten liegt in ihrem Bezug zur Seeschifffahrt.*

*Gleichzeitig sieht die Botschaft eine Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes vor, die sich zum Teil aus der Annahme der erwähnten internationalen Übereinkommen und Protokolle ergibt. Daneben soll das Gesetz auch von detaillierten registerrechtlichen Vorschriften befreit werden, deren Inhalt sich zweckmässigerweise auf Verordnungsstufe regeln lässt.*

*Die Form der Sammelbotschaft wurde aus verwaltungsökonomischen Gründen gewählt und sie rechtfertigt sich angesichts des engen sachlichen Zusammenhangs zwischen den einzelnen Vorlagen.*

## Botschaft

- 1        **Übereinkommen**
- 11      **Allgemeiner Teil**
- 111     **Einleitung**

Bereits seit über 50 Jahren verkehren auf allen Weltmeeren Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge. Die schweizerische Hochseeflotte umfasst zur Zeit 22 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von über 600 000 t und steht damit an 65. Stelle der Weltrangliste. Die Ihnen zur Genehmigung unterbreiteten Übereinkommen und Protokolle haben allesamt Fragen der Seeschifffahrt zum Gegenstand. Sie sind Beiträge zu einer völkerrechtlichen Ordnung auf See, ohne die sich die Seeschifffahrt kaum durchführen liesse. Die Interessen der Schweiz an einem Beitritt zu den erwähnten Übereinkommen und Protokollen sind verschiedenartig. Im einzelnen können sie folgendermassen umschrieben werden:

Was das *Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt* und das dazugehörige *Protokoll* anbelangt, so liegt das erstrangige Interesse unseres Landes in der Schaffung eines möglichst weltumspannenden Netzes zur *Verfolgung und Bestrafung* von Urhebern *terroristischer Handlungen* gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt.

Beim *Übereinkommen von 1989 über Bergung* (Bergungsübereinkommen) steht demgegenüber der Gedanke der *Solidariität* im Vordergrund. Der Hauptgrund für die Schaffung dieses neuen Übereinkommens, welches dasjenige aus dem Jahr 1910 ersetzt (AS 1954 773), besteht darin, dem Berger einen Ansporn zu geben, sich bei der Durchführung einer Bergungsaktion nicht nur um Schiff und Ladung, sondern insbesondere auch um den *Schutz der Meeresumwelt* zu kümmern. Angesichts der globalen Zusammenhänge der Umweltproblematik ist dies auch für unser Land von grösstem Interesse.

Das *Protokoll von 1990 zur Änderung des Athener Übereinkommens über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See* führt demgegenüber zu keiner tiefgreifenden Änderung des Grundübereinkommens. Das Ziel der Änderung besteht in erster Linie in der *Erhöhung der Haftungshöchstbeträge* für Schäden, die Passagieren während einer Seereise entstehen können. Die schweizerische Hochseeflotte, in deren Reihen bis heute kein Passagierschiff fährt, ist von der Änderung höchstens insofern betroffen, als auch jedes Handelsschiff bis zu zwölf Passagiere aufnehmen darf. Wesentlich grösser ist das Interesse an der Ratifikation des Protokolls durch die Schweiz indessen aus der Sicht der Passagiere selbst. Sollte sich das Haftungssystem des Athener Übereinkommens nämlich weltweit durchsetzen, so kämen sie in den Genuss einheitlicher Haftungssätze, die eine ausreichende Entschädigung gewährleisten.

Die vorliegende Botschaft widerspiegelt die mannigfaltige Entwicklung des internationalen Seeschifffahrtsrechts in den letzten Jahren. Sie ist Ausdruck eines sich zunehmend verstärkenden Problembewusstseins, das sich in einer konstruktiven, weltweiten Zusammenarbeit der in der Seeschifffahrt tätigen Staaten äussert. Eine umfassende und durchsetzbare völkerrechtliche Ordnung zur See

ist eine unabdingbare Voraussetzung für einen reibungslosen Seeverkehr. Auch die Schweiz hat ein grosses Interesse an einer unter ihrer Flagge fahrenden Hochseeflotte. Gerade für ein Binnenland, dessen Schiffe ihren Heimathafen nie anlaufen können, ist es von erstrangiger Bedeutung, dass die internationale Rechtsordnung in allen relevanten Bereichen präzise und durchsetzbare Regeln enthält.

## 112 Ergebnis des Vorverfahrens

Am 14. Oktober 1991 hat sich die Schweizerische Seeschiffahrtskommission, in welcher die an der Seeschifffahrt besonders interessierten Behörden und privaten Kreise (Sozialpartner, Schweizerische Schifffahrtsvereinigung, Vorort) vertreten sind, mit der Annahme der vorgenannten Übereinkommen und Protokolle einverstanden erklärt.

## 121 Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandssockel befinden

### 121.1 Ausgangslage

Die im Oktober 1985 auf Hoher See erfolgte gewaltsame Übernahme des italienischen Kreuzfahrtschiffes «Achille Lauro» durch vier palästinensische Terroristen, in deren Verlauf ein Passagier umgebracht wurde, bildet den Ausgangspunkt zu den beiden vorliegenden völkerrechtlichen Instrumenten. Dieses Ereignis sowie die Tatsache, dass unmittelbar nach beendigter Entführung der an den Gewalttaten zwar nicht unmittelbar beteiligte Anführer der Terroristen trotz vorliegender Auslieferungsbegehren auf freien Fuss gesetzt wurde, liess die Lückenhaftigkeit der völkerrechtlichen Ordnung in diesem Bereich des internationalen Auslieferungsrechts überdeutlich erkennen. Nach intensiven Vorbereitungen im Rahmen des Rechtsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in London lud die italienische Regierung die Mitgliedstaaten der IMO bereits am 1. März 1988 zu einer zehntägigen Konferenz nach Rom ein. Dank des gemeinsamen Willens aller vertretenen Delegationen, die Bestrafung von Urhebern terroristischer Akte in einem weltumspannenden Netz sicherzustellen, war es möglich, in dieser kurzen Zeit sowohl ein Übereinkommen als auch ein Protokoll auszuarbeiten; beide Instrumente konnten am 10. März 1988 in Rom unterzeichnet werden. Von den für das Inkrafttreten des Übereinkommens erforderlichen 15 Ratifikationen liegen bisher deren 14 vor<sup>1)</sup>. Das Protokoll weist zwar die für sein Inkrafttreten erforderlichen drei Ratifika-

<sup>1)</sup> Gegenwärtige Vertragsstaaten: China, Deutschland, Gambia, Grossbritannien, Italien, Norwegen, Österreich, Oman, Polen, Schweden, Seschellen, Spanien, Trinidad und Tobago, Ungarn

tionen bereits auf<sup>1)</sup>, doch kann es nicht unabhängig vom Übereinkommen in Kraft treten.

Das Übereinkommen und das Protokoll zielen darauf ab, eine in der internationalen Verbrechensbekämpfung noch bestehende Lücke zu schliessen. Beiden Instrumenten liegt der Grundsatz «aut dedere aut iudicare» zugrunde, demzufolge jeder Vertragsstaat einen in seinem Gewahrsam befindlichen Urheber terroristischer Handlungen auf See entweder gerichtlich zu beurteilen oder auszuliefern hat. Beide Instrumente entsprechen vollumfänglich der schweizerischen Politik zur internationalen Verbrechensbekämpfung und sie reihen sich nahtlos ein neben die von der Schweiz bereits ratifizierten, ähnlich gelagerten Übereinkommen:

- Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (AS 1971 312);
- Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (AS 1971 1513);
- Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt (AS 1978 462) mit Protokoll vom 22. Februar 1988 (AS 1990 1935);
- Europäisches Übereinkommen vom 27. Januar 1977 zur Bekämpfung des Terrorismus (AS 1983 1041);
- Internationales Übereinkommen vom 17. Dezember 1979 gegen Geiselnahme (AS 1985 429).

## 121.2 Erläuterungen zu den wichtigsten Bestimmungen des Übereinkommens

Durch die äusserst weit gefasste Definition des Begriffs «Schiff» wird in *Artikel 1* die Grundlage geschaffen für einen alle Aspekte der Schifffahrt umfassenden Anwendungsbereich des Übereinkommens. In technischer Hinsicht werden einzig die dauerhaft am Meeresboden befestigten Wasserfahrzeuge ausgenommen, da sich das Protokoll (vgl. Ziff. 121.3) mit diesen Installationen beschäftigt.

*Artikel 2* enthält eine Liste derjenigen Schiffe, die zwar nach Artikel 1 unter das Übereinkommen fielen, wegen der besonderen Art ihrer Verwendung jedoch ausgenommen sind. Ausgeschlossen vom Anwendungsbereich des Übereinkommens sind demzufolge Schiffe, die nicht mehr eingesetzt werden. Dies entspricht Ziel und Zweck des Übereinkommens, das in erster Linie die Sicherheit der Schifffahrt schützen will. Daneben werden auch Kriegsschiffe, die einem Staat gehörenden sowie die von ihm eingesetzten Flottenhilfs-, Zoll- und Polizeischiffe ausgenommen. Alle übrigen Staatsschiffe – auch wenn nicht gewerblich eingesetzt – sind demnach vom Übereinkommen erfasst.

In *Artikel 3* Absatz 1 werden die unter dem Übereinkommen relevanten Straftatbestände aufgelistet. Zu diesen gehören:

- gewaltsame Übernahme eines Schiffes;

<sup>1)</sup> Mit Ausnahme von Gambia dieselben Vertragsstaaten wie bei Punkt 1.

- gewalttätige Handlungen gegen Personen an Bord des Schiffs, sofern dadurch die Sicherheit der Seeschifffahrt beeinträchtigt wird;
- Zerstörung oder Beschädigung eines Schiffes oder der Ladung, sofern dadurch die Sicherheit der Seeschifffahrt beeinträchtigt wird;
- Zerstörung oder Beschädigung von Seenavigationseinrichtungen, sofern dadurch die Sicherheit der Seeschifffahrt beeinträchtigt wird.

Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Übereinkommens ist dabei stets, dass die Handlung widerrechtlich und vorsätzlich begangen wird. Nach dem für das Übereinkommen zentralen Grundsatz, dass jeder Staat verpflichtet ist, den Urheber einer solchen Straftat entweder selbst vor Gericht zu stellen oder auszuliefern, kann die Schweiz dem Übereinkommen nur beitreten, wenn alle aufgeführten Tatbestände durch eine Strafbestimmung im schweizerischen Recht abgedeckt sind. Ein Vergleich der in Artikel 3 Absatz 1 enthaltenen Straftatbestände mit dem geltenden schweizerischen Recht zeigt, dass die geltenden Strafnormen den Anforderungen des Übereinkommens bereits heute genügen. Die besonderen Bestimmungen des schweizerischen Strafgesetzbuches (*SR 311.0*; StGB) über strafbare Handlungen gegen Leib und Leben, gegen das Vermögen, gegen die Freiheit oder gegen den öffentlichen Verkehr sowie die Bestimmungen über gemeingefährliche Verbrechen decken die in Frage kommenden Tatbestände. Richtet sich die Handlung zudem gegen ein Schiff unter Schweizer Flagge, so kann auch Artikel 128 des Seeschiffahrtsgesetzes (Gefährdung des Schiffes) zur Anwendung kommen.

Nach Artikel 3 Absatz 2 des Übereinkommens gelten die in Absatz 1 aufgeführten Straftaten auch als begangen, wenn Versuch, Anstiftung, Mittäterschaft oder – unter gewissen Bedingungen – deren Androhung vorliegt. Das schweizerische Recht sieht für Versuch, Mittäterschaft und Anstiftung grundsätzlich dieselben Strafen vor wie für die eigentliche Ausführung der Tat. Die versuchte Anstiftung ist nur strafbar, wenn sie sich auf eine mit Zuchthaus bedrohte Straftat bezieht. Die Androhung widerrechtlicher Handlungen erfüllt zumindest die im StGB vorgesehenen Tatbestände der Drohung oder Nötigung. Mit Ausnahme der gewaltsamen Übernahme des Schiffes sowie der Tötung oder Verletzung von Personen erfordern alle in Artikel 3 Absatz 1 aufgeführten Tatbestände als besonderes Qualifikationsmerkmal eine Gefährdung der Schifffahrt. Damit schliesst das Übereinkommen andere Verbrechen, wie beispielsweise den an einem sich an Bord befindlichen Passagier begangenen Raubmord also grundsätzlich aus.

Der geographische Anwendungsbereich ist nach *Artikel 4* weit gefasst. Demnach fällt der ganze internationale Schiffsverkehr unter das Übereinkommen. Der Begriff des internationalen Verkehrs definiert sich dabei ausschliesslich nach dem Fahrplan des Schiffes, unbeschleunigt des Begehungsortes der Straftat. Eine während der Durchfahrt durch Meerengen – auch wenn diese ausschliesslich zum Küstenmeer ein und desselben Staates gehören – begangene Tat fällt dadurch implizite auch unter das Übereinkommen. Dieses ist nach Absatz 2 auch dann anwendbar, wenn die begangene Straftat zwar nicht unter den geographischen Anwendungsbereich fällt, der Täter aber in einem andern Vertragsstaat aufgefunden wird. Diese durchaus sinnvolle Regelung entspricht der in den eingangs erwähnten luftrechtlichen Übereinkommen getroffenen Lösung.

*Artikel 5* enthält den bereits bei der Besprechung von Artikel 3 erläuterten Grundsatz, wonach jeder Vertragsstaat die Tatbestände des Übereinkommens im innerstaatlichen Recht mit entsprechenden Strafnormen zu versehen hat.

Damit eine Bestrafung auch tatsächlich erfolgen kann, verpflichten sich die Vertragsparteien nach *Artikel 6* des Übereinkommens dazu, eine eigene Gerichtsbarkeit zu begründen, wenn sich die widerrechtliche Handlung gegen ein Schiff unter ihrer Flagge richtete bzw. an Bord eines solchen Schiffes, im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats oder von einem Angehörigen dieses Staates begangen worden ist. Zudem muss die Gerichtsbarkeit auch in jenen Fällen begründet werden, in welchen der Verdächtige im Hoheitsgebiet des betreffenden Vertragsstaates aufgegriffen und nicht an einen andern Staat ausgeliefert wird (Abs. 4).

Absatz 2 sieht darüber hinaus eine *fakultative* Gerichtsbarkeit vor,

- falls die Tat von einem Staatenlosen mit Wohnsitz im betreffenden Staat verübt worden ist;
- wenn ein Angehöriger dieses Staates von der Tat betroffen wird (passives Personalitätsprinzip);
- wenn der Staat durch die Tat zu einem bestimmten Verhalten genötigt werden soll.

Während sich im ersten Fall eine Gerichtsbarkeit in der Schweiz nicht aufdrängt, sehen wir vor, in Übereinstimmung mit Artikel 5 des StGB das passive Personalitätsprinzip anzuwenden. Zudem sollte die Schweiz auch in jenen Fällen einen Gerichtsstand begründen, in welchen unser Land zu einem bestimmten Verhalten genötigt werden soll. Die Zuständigkeit schweizerischer Gerichte in all diesen Fällen ergibt sich grundsätzlich aus Artikel 6<sup>bis</sup> des StGB. Im Falle eines Angriffs auf Schiffe unter Schweizer Flagge findet, zudem nach Artikel 4 Absatz 2 des Seeschiffahrtsgesetzes (SR 747.30; SSG) ohnehin das schweizerische Strafrecht Anwendung. Die Zuständigkeit der schweizerischen Strafgerichtsbarkeit ergibt sich in diesem Fall auch aus Artikel 15 des SSG.

*Artikel 7* des Übereinkommens enthält verfahrensrechtliche Bestimmungen; bei der Anwendung der Untersuchungshaft sowie bei der Durchführung einer vorläufigen Untersuchung zur Feststellung des Sachverhalts verweist das Übereinkommen auf das nationale Recht. Im Einklang mit geltenden völkerrechtlichen Grundsätzen sieht Absatz 3 vor, dass sich der Festgehaltene unverzüglich mit einem offiziellen Vertreter seines Heimatstaates in Verbindung setzen und diesen empfangen darf. Absatz 5 hält schliesslich fest, welche Vertragsstaaten über eine solche Festnahme, über das Untersuchungsergebnis sowie darüber, ob die Gerichtsbarkeit ausgeübt wird, zu unterrichten sind.

Aus der Sicht eines Binnenlandes, das über keine eigenen Seehäfen verfügt, ist die in *Artikel 8* enthaltene Bestimmung besonders wichtig, wonach jeder Vertragsstaat verpflichtet ist, die an Bord eines Schiffes befindlichen Straftäter nach diesem Übereinkommen zu übernehmen. Dies gibt dem Kapitän das Recht, einen allenfalls überwältigten Straftäter den Hafengebörden in jedem Vertragsstaat übergeben zu können.

Die eigentlichen Kernbestimmungen des Übereinkommens finden sich in den *Artikeln 10 und 11*. Artikel 10 statuiert den Grundsatz «aut dedere aut iudi-

care», der wie erwähnt, jeden Vertragsstaat verpflichtet, einen Straftäter entweder vor ein Gericht zu stellen oder ihn auszuliefern. In diesem Sinne gelten nach Artikel 11 Absatz 1 alle unter das Übereinkommen fallenden Straftaten als Auslieferungstatbestände. Gleichzeitig verpflichten sich die Vertragsstaaten auch dazu, solche Straftaten in künftigen Auslieferungsabkommen mit andern Vertragsstaaten aufzunehmen. Bei Vorliegen mehrerer Auslieferungsersuchen wird im Übereinkommen keine Priorität zugunsten des Flaggenstaats vorgesehen; immerhin ist auf dessen besondere Interessen gebührend Rücksicht zu nehmen (Art. 11 Abs. 5). Nach Absatz 7 von Artikel 11 werden alle zwischen den Vertragsstaaten bestehenden Auslieferungsabkommen insofern geändert, als sie mit dem Übereinkommen unvereinbar sind.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich nach *Artikel 12*, einander soweit als möglich Rechtshilfe zu gewähren, wobei dies im Rahmen bestehender Rechtshilfeabkommen oder – mangels solcher Verträge – gestützt auf das innerstaatliche Recht erfolgen kann.

Die *Artikel 13 und 14* sehen – in allerdings recht unverbindlicher Form – gewisse präventive Massnahmen zur Verhinderung von Straftaten im Sinn des Übereinkommens vor. Die wohl erfolgsversprechendste Massnahme ist dabei der Austausch von Informationen im Rahmen des innerstaatlichen Rechts sowie die Koordination von Verwaltungsmassnahmen zur Abwehr terroristischer Anschläge. Als Koordinationsstelle amtiert der Generalsekretär der IMO (*Art. 15*).

Das Übereinkommen sieht grundsätzlich ein obligatorisches Streiterledigungsverfahren vor, in welchem – bei Ausbleiben einer gütlichen Einigung – schliesslich der Internationale Gerichtshof entscheidet (*Art. 16* Abs. 1). Nach Absatz 2 ist allerdings ein Vorbehalt für diese Bestimmung möglich.

Die *Artikel 14–22* enthalten die üblichen Schlussbestimmungen über Unterzeichnung, Inkrafttreten oder Änderung des Übereinkommens.

### 121.3 Erläuterung der wichtigsten Bestimmungen des Protokolls

Im Verlauf der diplomatischen Konferenz hatte sich gezeigt, dass verschiedene Bestimmungen des Übereinkommens auf fest verankerte Plattformen nicht anwendbar waren. Da indessen auch solche Anlagen von terroristischen Angriffen bedroht sein können, einigte sich die Konferenz darauf, dem Übereinkommen ein den Besonderheiten von fest verankerten Plattformen Rechnung tragendes Protokoll beizufügen.

*Artikel 1* des Protokolls übernimmt durch Verweis die wichtigsten Bestimmungen des Übereinkommens. Grundsätzlich beschränkt sich der Anwendungsbereich des Protokolls auf Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel, einem sich unter der Meeresoberfläche fortsetzenden Ausläufer des Festlandes, befinden. Absatz 2 von Artikel 1 enthält indessen eine Auffangbestimmung, derzufolge der Straftäter auch dann unter das Protokoll fällt, wenn Absatz 1 zwar nicht Anwendung findet, der Täter jedoch in einem andern Vertragsstaat aufgegriffen wird.



*Artikel 2* enthält einen Katalog von Tatbeständen, deren widerrechtliche und vorsätzliche Erfüllung zur Anwendung des Protokolls führt. Dabei übernimmt das Protokoll die im Übereinkommen enthaltenen Tatbestände, wobei als Qualifikationsmerkmal der meisten Taten die Sicherheit der Plattform gefährdet sein muss. Die aufgeführten Tatbestände sind gleichermassen vom Strafgesetzbuch erfasst wie diejenigen des Übereinkommens.

Jeder Vertragsstaat muss seine Gerichtsbarkeit nach *Artikel 3* über denjenigen Täter errichten, der eine Straftat gegen eine Plattform verübte, die sich auf seinem Festlandsockel befindet oder wenn der Täter ein Angehöriger dieses Staates ist. Aus geographischen Gründen kommt für die Schweiz nur der zweite Anwendungsfall in Frage. In Analogie zu *Artikel 6 Absatz 2* des Übereinkommens sieht auch das Protokoll eine weitergehende fakultative Gerichtsbarkeit vor; die Schweiz wird davon in gleicher Weise Gebrauch machen wie beim Übereinkommen. Wie in *Artikel 6 Absatz 4* des Übereinkommens muss auch jeder Vertragsstaat des Protokolls bereit sein, seine Gerichtsbarkeit dann zu begründen, wenn er einen Verdächtigen auf seinem Hoheitsgebiet fasst und diesen nicht ausliefert.

Die *Artikel 5–10* enthalten die Schlussbestimmungen; unter diesen gilt es *Artikel 5 Absatz 4* besonders zu erwähnen, demzufolge das Protokoll nur adhäsionsweise zum Übereinkommen ratifiziert werden kann, was angesichts dessen enger Anlehnung an das Übereinkommen praktisch auch unumgänglich ist.

## **122 Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung**

### **122.1 Ausgangslage**

Zu den ersten von der Schweiz ratifizierten seerechtlichen Übereinkommen gehört das für unser Land am 15. August 1954 in Kraft getretene Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot vom 23. September 1910. Dieses Übereinkommen enthält detaillierte Vorschriften und Bemessungsgrundsätze für den Fall, dass Hilfeleistungs- und Bergungsarbeiten ohne vorherige vertragliche Vereinbarung geleistet werden. Das Übereinkommen von 1910 (*AS 1954 773*) hat sich bewährt, weist jedoch insofern eine Lücke auf, als es den Bergelohn grundsätzlich nach dem Wert der geretteten Güter festlegt. Dieses Prinzip des Ausfalls einer Kostenvergütung im Falle einer erfolglosen Bergung, d. h. wenn keine Güter gerettet werden konnten, verhinderte bei schwierigen Verhältnissen eine sofortige Inangriffnahme einer Hilfeleistung, da die Bergungsfirmen Material- und Personalkosten aufwenden mussten, ohne sicher zu sein, dafür auch eine Vergütung zu erhalten; die während der Bergung unternommenen Massnahmen zur Verhinderung einer Umweltverschmutzung bleiben unter diesem Gesichtspunkt ebenfalls unberücksichtigt. Die wesentlichste Änderung des neuen Übereinkommens besteht denn auch darin, dass dem Berger eine besondere Vergütung zusteht, wenn seine Bergungsmassnahmen auch eine drohende Umweltverschmutzung verhindern oder vermindern konnten, und zwar auch dann, wenn die Bergung erfolglos war und weder das Schiff noch die verladenen Güter gerettet werden konnten. Insbesondere für die professionell tätigen

Bergungsunternehmen soll dadurch ein wirtschaftlicher Anreiz geschaffen werden, eine Bergungsaktion auch dann durchzuführen, wenn nicht die Rettung von Menschenleben oder Vermögenswerten im Vordergrund steht, sondern das Bergen oder Unschädlichmachen gefährlicher Ladung.

Das vorliegende Bergungsübereinkommen wurde nach mehrjährigen Vorbereitungsarbeiten im Rahmen des Comité Maritime International und anschliessend im Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) am 28. April 1989 durch eine in London abgehaltene diplomatische Konferenz verabschiedet. Es tritt in Kraft, sobald ihm 15 Staaten beigetreten sind.<sup>1)</sup>

Die Anzahl der Vertragsstaaten dürfte in nächster Zeit rasch anwachsen, wurde doch die Notwendigkeit des Bergungsübereinkommens durch die in letzter Zeit aufgetretene Häufung von Umweltkatastrophen, die von Schiffsunfällen ausgehen, auf dramatische Weise unterstrichen.

## 122.2 Erläuterungen zu den wichtigsten Bestimmungen des Übereinkommens

Im Unterschied zum Übereinkommen von 1910 macht das neue Übereinkommen in den Begriffsbestimmungen nicht mehr die Unterscheidung zwischen Hilfeleistung und Bergung, sondern beschränkt sich auf einen einheitlichen Begriff, die Bergungsmassnahme. Aus der in *Artikel 1* Buchstabe a gewählten Definition wird deutlich, dass es sich dabei lediglich um eine terminologische Straffung des Übereinkommens ohne materielle Einschränkung im Verhältnis zum bisherigen Übereinkommen handelt. Eine beträchtliche Ausdehnung erfährt das Übereinkommen durch die weite Fassung des Begriffs «Schiff», der sich neben See- und Binnenschiffen auch auf schwimmendes Gerät oder schwimmfähige Bauwerke erstreckt; durch die ausdrückliche Zuordnung des Begriffs «schwimmfähig» zu den Bauwerken wird deutlich gemacht, dass See- oder Binnenschiffe demgegenüber auch in gesunkenem oder gestrandetem Zustand unter das Übereinkommen fallen (Art. 1 Bst. b). Nach Buchstabe c von Artikel 1 erstreckt sich der Begriff der «Vermögensgegenstände» auch auf solche Sachen, die ins Wasser gelangt sind, ohne sich jemals an Bord eines Schiffes befunden zu haben. In Buchstabe d wird schliesslich der im Hinblick auf die wesentlichste Neuerung des Bergungsübereinkommens zentrale Begriff des Umweltschadens definiert. Die weit gefasste Umschreibung lehnt sich in wesentlichen Teilen an die im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 enthaltene Begriffs Umschreibung.

Während das Übereinkommen von 1910 grundsätzlich nur anwendbar ist, wenn ein Flaggenstaat der in die Bergungs- und Hilfeleistungsmassnahmen involvierten Schiffe Vertragspartei ist, statuiert *Artikel 2* des neuen Bergungsübereinkommens das sogenannte *lex fori*, demzufolge das Übereinkommen dann Anwendung findet, wenn ein gerichtliches oder schiedsgerichtliches Verfahren in einem Vertragsstaat anhängig gemacht wird.

<sup>1)</sup> Gegenwärtige Vertragsstaaten: Ägypten, Mexiko, Nigeria, Oman

Im Sinne einer Negativdefinition werden in *Artikel 3 und 4* feste oder schwimmende Plattformen und Bohreinrichtungen, die sich im Einsatz befinden, sowie – sofern der Flaggenstaat nicht ausdrücklich etwas anderes beschliesst – auch Kriegsschiffe oder sonstige nicht gewerblich eingesetzte Staatsschiffe vom Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgenommen.

*Artikel 6* bringt die Subsidiarität des Bergungsübereinkommens gegenüber abgeschlossenen Bergungsverträgen zum Ausdruck. Tatsächlich wird im Normalfall vor jeder Bergungsaktion meistens ein von Lloyd's herausgegebener Standardvertrag unterzeichnet. Dieses Standardformular wurde im Lichte des vorliegenden Übereinkommens vollständig überarbeitet, so dass die Grundsätze des neuen Bergungsübereinkommens in zahlreichen Fällen bereits vor dessen Inkrafttreten faktisch Anwendung finden. Nach *Artikel 55 Absatz 1* des Schweizerischen Seeschiffahrtsgesetzes (SSG) ist der Kapitän der gesetzliche Vertreter des Reeders. Im Einklang mit dieser Konzeption sieht *Artikel 6 Absatz 2* des Bergungsübereinkommens vor, dass der Kapitän einen Bergungsvertrag im Namen der Eigentümer von Schiff und Ladung abschliessen kann.

*Artikel 7* übernimmt die bereits im Übereinkommen von 1910 vorgesehene Anfechtungsmöglichkeit bei unbilligen oder unverhältnismässigen Vertragsbedingungen, die insbesondere unter dem Einfluss der bestehenden Gefahr eingegangen wurden.

Die Pflichten der an einem Bergungsübereinkommen beteiligten Personen werden in *Artikel 8* eingehend dargelegt. Dabei geht es auf Seiten des Bergers im wesentlichen um Sorgfaltpflichten bei der Bergung sowie bei der Bekämpfung von Umweltschäden und um die Pflicht, mit andern Bergern in vernünftigem Rahmen zusammenzuarbeiten. Den Kapitän und die Eigentümer von Schiff und Ladung treffen grundsätzlich dieselben Pflichten; zusätzlich werden sie gegenüber dem Berger allerdings noch verpflichtet, die geborgenen und in Sicherheit gebrachten Gegenstände zurückzunehmen.

Das Bergungsübereinkommen ist auf die Regelung privatrechtlicher Verhältnisse ausgerichtet. Es enthält demzufolge keine öffentlichrechtliche Pflicht des Bergers, beispielsweise bei Verschmutzungsschäden einzugreifen. Um über die Zuständigkeit bei solchen Schäden keine Unklarheit aufkommen zu lassen, werden in *Artikel 9* die vom Küstenstaat gegen drohende oder eingetretene Umweltverschmutzungen eingeleiteten Massnahmen ausdrücklich vorbehalten.

Nach dem Übereinkommen von 1910 ist jeder Kapitän verpflichtet, «allen Personen – selbst feindlichen – die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist». Nach *Artikel 133* des SSG gilt die im Sinne des erwähnten Übereinkommens unterlassene Hilfeleistung als Vergehen und wird mit Gefängnis bestraft. Die wichtige und weltweit anerkannte Pflicht zur Hilfeleistung findet sich auch in *Artikel 10* des neuen Bergungsübereinkommens wieder. Mit der erwähnten Strafnorm im Seeschiffahrtsgesetz hat die Schweiz bereits die im Übereinkommen geforderten Massnahmen zur Durchsetzung dieses Grundsatzes getroffen.

*Artikel 12* übernimmt das seit jeher geltende Prinzip des «no cure no pay», wonach ein Anspruch auf Bergelohn nur bei einer erfolgreich durchgeführten Ber-

gungsmassnahme besteht. *Artikel 13* nennt verschiedene Faktoren, welche die Höhe des Bergelohns bestimmen. Neben den nach dem bisherigen Übereinkommen anzuwendenden Kriterien wie Erfolg der Massnahme, Grad der Gefahr oder Zeitaufwand, ergänzt das 89er-Übereinkommen diesen Katalog um weitere Faktoren wie Unverzüglichkeit der Hilfeleistung, Verfügbarkeit und Einsatz von Bergungsschiffen und Ausrüstungsgegenständen, Einsatzbereitschaft und Wert der eingesetzten Ausrüstung sowie insbesondere die Sachkunde und Anstrengungen des Bergers zur Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden. Nach Absatz 2 von Artikel 13 soll die Bezahlung des Bergelohns an allen Beteiligten proportional zum Anteil ihrer geretteten Vermögenswerte geleistet werden. Artikel 121 Absatz 2 des SSG sah bisher vor, dass der Reeder des geborgenen Schiffes dem Berger den gesamten Bergelohn schuldet, wobei er auf die übrigen Beteiligten Regress nehmen konnte. Im Sinne einer Beibehaltung dieser Bestimmung werden wir Ihnen vorschlagen, die betreffende Gesetzesbestimmung in dieser Hinsicht materiell beizubehalten (vgl. unter Ziff. 22, Art. 121 Abs. 2 SSG). Wir werden daher von der in Artikel 13 Absatz 2 des Übereinkommens vorgesehenen Möglichkeit, besondere landesrechtliche Vorschriften zu erlassen, Gebrauch machen. Als absolute Höchstgrenze des Bergelohns gilt nach Absatz 3 der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände.

Die wesentlichste Neuerung des Bergungsübereinkommens von 1989 findet sich in *Artikel 14*. In Abweichung vom Grundsatz, wonach nur die Rettung des Schiffes oder sonstiger Vermögensgegenstände als erfolgreiche Bergung mit entsprechendem Anspruch auf Bergelohn gilt, wird nach Artikel 14 auch demjenigen Berger ausdrücklich eine Sondervergütung in Aussicht gestellt, der seine Massnahmen auch auf die Eindämmung von Umweltschäden richtet und dem bei diesem riskanten Unterfangen möglicherweise kein voller Erfolg beschieden war. Durch diese wesentliche bergungsrechtliche Neuerung sollen insbesondere für professionelle Bergungsunternehmen wirtschaftliche Anreize geschaffen werden. Solche Unternehmen sollen dazu gebracht werden, auch dann einzugreifen, wenn bei einer Bergungsmassnahme eher Aspekte des Umweltschutzes und weniger die zu rettenden Vermögenswerte im Vordergrund stehen. Der Sondervergütung nach Artikel 14 soll dabei gegenüber dem Bergelohn nach Artikel 13 keineswegs subsidiärer Charakter zukommen. Vielmehr soll das Gericht die Möglichkeit haben, dem Berger ohne vollständige Ausschöpfung des Bergelohns nach Artikel 13 gleichzeitig eine allenfalls sogar grössere Sondervergütung nach Artikel 14 zuzusprechen. Diese Auslegung wurde von der Konferenz in einer der Schlussakte beigefügten «Gemeinsamen Interpretation» festgehalten. Die urteilende Instanz ist demnach also nicht verpflichtet, vorerst den Bergelohn bis zu der nach Artikel 13 zulässigen Höchstgrenze festzusetzen, bevor es dem Berger eine Sondervergütung zuerkennen kann. Diese Unterscheidung ist insofern von praktischer Bedeutung, als die «klassische» Bergungsentschädigung nach Artikel 13 in der Regel vom Transportversicherer ausgerichtet wird, während die Sondervergütung für das Vermeiden oder Beheben von Umweltschäden vom Schiffsversicherer zu entrichten ist.

Der Erfolg von Bergungsmassnahmen zum Schutz der Meeresumwelt hängt oftmals von einer Vielzahl kaum beeinflussbarer Faktoren ab. Das Bergungsüber-

einkommen sieht daher in Artikel 14 Absatz 1 vor, dass ein Berger auch bei ausbleibendem oder sehr geringem Erfolg Anspruch hat auf eine Sondervergütung im Umfang seiner vernünftigerweise gemachten Aufwendungen. Damit soll der Berger ermuntert werden, auch bei Vorliegen schwieriger Bergungsumstände einen Versuch zur Verhinderung einer Umweltkatastrophe zu unternehmen. Waren die Anstrengungen des Bergers zum Schutz der Umwelt von Erfolg gekrönt, so kann die an seinen Unkosten gemessene Sondervergütung um bis zu 30 Prozent gesteigert werden. Gleichzeitig erhält die urteilende Instanz jedoch die Möglichkeit, die Sondervergütung in Ausnahmefällen um bis 100 Prozent der dem Berger entstandenen Unkosten zu erhöhen (Abs. 2). Werden gleichzeitig ein Bergelohn und eine Sondervergütung zuerkannt, so vermindert sich die Sondervergütung um den als Bergelohn ausbezahlten Betrag (Abs. 4).

In *Artikel 16* wird der seit langem geltende Grundsatz übernommen, wonach Menschen, deren Leben gerettet worden ist, keinen Rettungslohn schulden. Wer Menschenleben rettet, braucht aber dennoch nicht leer auszugehen; nach Absatz 2 von Artikel 16 des Bergungsübereinkommens hat er für seine Rettungsmassnahmen Anspruch auf einen angemessenen Anteil an den für die Bergung von Schiff oder anderen Vermögensgegenständen bzw. für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden zustehenden Zahlungen.

Leitet ein Berger trotz des ausdrücklichen und vernünftig erscheinenden Verbots, etwa des Kapitäns, Bergungsmassnahmen ein, so kann er keinen Anspruch auf Zahlung geltend machen. Zum selben Ergebnis führt eine durch das Verschulden des Bergers notwendig oder zumindest erschwerte Bergungsaktion (*Art. 18*). In diesem Fall besteht immerhin die Möglichkeit einer teilweisen Entschädigung.

Die *Artikel 20–27* befassen sich insbesondere mit der Sicherung der Ansprüche des Bergers. Nach Artikel 21 sind die Schuldner der nach dem Bergungsübereinkommen zu leistenden Zahlungen auf Verlangen des Bergers zu entsprechenden Sicherheitsleistungen verpflichtet. Durch eine vorläufige Entscheidung kann das zuständige Gericht zudem anordnen, dass ein bestimmter Betrag im Sinne einer Anzahlung bereits ausgerichtet wird. Die Ansprüche des Bergers verjähren, in Übereinstimmung mit dem bisherigen Bergungsrecht, nach Ablauf von zwei Jahren seit Beendigung der Bergungsmassnahmen (*Art. 23*).

Die *Artikel 28–34* enthalten die üblichen Schlussbestimmungen betreffend Unterzeichnung, Inkrafttreten, Kündigung oder Änderung des Übereinkommens. Besondere Erwähnung verdient Artikel 30, der sich mit den Vorbehaltsmöglichkeiten befasst. Demnach kann die Anwendung des Übereinkommens in vier Fällen durch Erklärung eines Vorbehalts ausdrücklich ausgenommen werden. Dies betrifft die Fälle

- wenn Bergungsmassnahmen in Binnengewässern durchgeführt werden, bei welchen alle beteiligten Schiffe zur Schifffahrt auf Binnengewässern bestimmt sind;
- wenn bei einer Bergung in Binnengewässern gar kein Schiff beteiligt ist (etwa bei einer Bergung von Land aus);
- wenn alle Betroffenen Staatsangehörige desselben Staates sind;

– wenn es sich bei den betroffenen Vermögensgegenständen um Kulturgüter von prähistorischer oder historischer Bedeutung handelt.

Die im Übereinkommen vorgesehenen Regelungen bieten zweckmässige Lösungsansätze für die Behandlung allfälliger Streitigkeiten aus einer Bergungsaktion. Es besteht deshalb kein Anlass, von einer der vier Vorbehaltsmöglichkeiten Gebrauch zu machen. Bereits das Übereinkommen von 1910 findet im übrigen durch ausdrücklichen Verweis im SSG (Art. 127 Abs. 4) auf die Binnenschiffahrt Anwendung.

## **123      Protokoll von 1990 zur Änderung des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See**

### **123.1    Ausgangslage**

Das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See ist für die Schweiz am 14. März 1988 in Kraft getreten (AS 1988 1144). Ein ausschliesslich mit der Umrechnung der Haftungsbeiträge von Goldfranken in Sonderziehungsrechte (SZR) befasstes Protokoll dazu trat am 30. April 1989 in Kraft (AS 1989 1512). Das Übereinkommen strebt – in Anlehnung an die im Luftrecht bekannten Haftungsgrundsätze – eine Vereinheitlichung von Haftungsregeln für die Passagierbeförderung zur See an. Trotz dieser grundsätzlich von allen Staaten begrüsst Zielsetzung verzeichnete das Athener Übereinkommen jedoch einen äusserst harzigen Start; so konnte es erst 13 Jahre nach seiner Verabschiedung, nämlich im Jahr 1987, die für sein Inkrafttreten geforderten zehn Ratifikationen auf sich vereinigen. Der Rechtsausschuss der IMO ortete als Hauptgrund für das Fernbleiben zahlreicher Staaten vom Übereinkommen die verhältnismässig tiefen Haftungslimiten. Aus diesem Grund arbeitete er ein neues Protokoll aus, welches unter Beibehaltung der Haftungsgrundsätze des Athener Übereinkommens wesentlich höhere Haftungslimiten vorsieht. Eine im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) abgehaltene diplomatische Konferenz verabschiedete das entsprechende Protokoll am 29. März 1990. Dem Protokoll ist zwar bisher erst ein Land (Ägypten) beigetreten, entsprechende Vorbereitungen sind jedoch in verschiedenen Staaten im Gange. Für sein Inkrafttreten bedarf das Protokoll der Ratifikation durch zehn Staaten.

Die Schweiz hatte sich für eine Ratifikation des Athener Übereinkommens entschieden, um die Rechtsvereinheitlichung auch in diesem Bereich voranzutreiben und gleichzeitig den schweizerischen Passagieren einen minimalen Schutz zu gewähren. Das Protokoll von 1990 dürfte dank seiner wesentlich erhöhten Haftungslimiten bei zahlreichen seefahrenden Nationen auf grössere Akzeptanz stossen als das Athener Übereinkommen selbst. Die im Protokoll vorgenommenen Änderungen entsprechen zudem durchaus den hauptsächlich auf seiten der allenfalls zu entschädigenden Passagiere liegenden schweizerischen Interessen.

### 123.2 Erläuterungen zu den wichtigsten Bestimmungen des Protokolls

Das materielle Kernstück des Protokolls von 1990 bildet *Artikel II*, welcher die im Athener Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge wesentlich heraufsetzt.

Die in Artikel II festgelegten Beträge sind das Ergebnis eines Kompromisses zwischen den meisten westlichen Industriestaaten, die noch höhere Haftungsli-  
miten wünschten und den Entwicklungsländern, deren Vorstellungen bei wesent-  
lich tieferen Beträgen lagen. Im Sinne des angesprochenen Kompromisses  
war es leider unvermeidlich, dass auch der durch Vereinbarung zulässige Selbst-  
behalt bei der Beschädigung von Fahrzeugen oder bei Verlust und Beschädi-  
gung andern Gepäcks beträchtlich heraufgesetzt wurde (Art. II, Ziff. 3 Abs. 4).  
Ebenfalls in Artikel II werden die Umrechnungsmodalitäten von Landeswäh-  
rung in Sonderziehungsrechte (SZR) festgelegt. Dabei übernimmt das Protokoll  
von 1990 inhaltlich die Bestimmungen des Protokolls von 1976 zum Athener  
Übereinkommen.

*Artikel III* regelt das Verhältnis zwischen Vertragsparteien des Übereinkom-  
mens und/oder des Protokolls von 1990 untereinander. Für die Schweiz könnte  
diese Frage nach einer allfälligen Ratifikation des Protokolls aktuell werden,  
würde sie doch das Übereinkommen erst dann kündigen, nachdem dessen sämt-  
liche Vertragsparteien dem neuen Protokoll beigetreten sind. Die im Protokoll  
getroffene Regelung, wonach zwischen den Parteien stets das neueste, auf beide  
anwendbare Recht gelten soll, stellt eine zweckmässige Lösung dar, die zu ein-  
nem befriedigenden Ergebnis führt.

Die veränderten Haftungsli-  
miten stellen sich folgendermassen dar:

	Athen 74/76	Protokoll 90
Tod/Körperverletzung .....	46 666 SZR <sup>1)</sup>	175 000 SZR
Verlust/Beschädigung von		
– Fahrzeugen: .....	3 333 SZR	10 000 SZR
– Kabinengepäck .....	833 SZR	1 800 SZR
– anderem Gepäck .....	1 200 SZR	2 700 SZR

Neben den üblichen Bestimmungen über Unterzeichnung, Ratifikation, Inkraft-  
treten und Kündigung enthalten die Schlussbestimmungen (Art. IV–X) eine Be-  
sonderheit bezüglich des Änderungsverfahrens. In engster Anlehnung an die be-  
reits im Protokoll von 1984 zum Internationalen Übereinkommen über die zivil-  
rechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BBl 1986 II 737 f.) vorgese-  
henen Bestimmungen sieht auch *Artikel VIII* des Protokolls von 1990 die Mög-  
lichkeit einer stillschweigenden Annahme von Änderungen der Haftungsbeträge  
vor. Sobald der Rechtsausschuss der IMO auf Antrag eines gewissen Quorums  
der Vertragsparteien über eine Änderung der Höchstbeträge beraten hat und  
diese Änderung von mindestens zwei Dritteln angenommen worden ist, wird  
dies allen Vertragsparteien mitgeteilt. Die Änderung gilt danach als angenom-

<sup>1)</sup> Der Kurswert des Sonderziehungsrechts (SZR) liegt zur Zeit bei etwa 2 Franken.

men, wenn nicht innert einer bestimmten Frist ein Viertel der Vertragsstaaten dagegen Einspruch erhebt. Eine auf diese Weise stillschweigend angenommene Änderung tritt für alle Vertragsstaaten in Kraft. Die erste Änderung darf frühestens fünf Jahre nachdem das Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt wurde vorgenommen werden; nach jeder erfolgten Änderung gilt erneut eine Karenzfrist von fünf Jahren. Mit jeder Änderung dürfen die bisherigen Höchstbeträge zudem um nicht mehr als 6 Prozent pro Jahr heraufgesetzt werden. Als absolute Höchstgrenze ist schliesslich der dreifache Wert des ursprünglich vorgesehenen Höchstbetrages vorgesehen.

Mit der Genehmigung des Protokolls erklären sich die eidgenössischen Räte gleichzeitig einverstanden mit dem für die Haftungshöchstbeträge vorgesehenen Änderungsverfahren und der damit einhergehenden Zuständigkeit des Bundesrates, über Annahme oder Ablehnung der Änderung zu entscheiden (vgl. auch BBl 1980 II 714 f. und 1986 II 725).

### **13      Finanzielle und personelle Auswirkungen**

Die Annahme der erwähnten Übereinkommen und Protokolle hat weder finanzielle noch personelle Mehrbelastungen des Bundes zur Folge.

### **14      Legislaturplanung**

Die Vorlage ist in der Legislaturplanung 1991–1995 angekündigt.

### **15      Verhältnis zum europäischen Recht**

Die vorliegenden völkerrechtlichen Instrumente wurden allesamt im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation ausgearbeitet. Alle Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sind in dieser Organisation vertreten; sie haben die vorliegenden Übereinkommen und Protokolle denn auch massgebend mitgeprägt. Es kann daher angenommen werden, dass sich diese im Einklang mit den Rechtsnormen der EG befinden.

### **16      Rechtsgrundlage**

Nach Artikel 8 der Bundesverfassung ist der Bund zum Abschluss von Staatsverträgen mit dem Ausland ermächtigt. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung von Staatsverträgen ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung.

Die Ihnen unterbreiteten Übereinkommen und Protokolle sind allesamt kurzfristig kündbar und bewirken auch keinen Beitritt zu einer internationalen Organisation (Art. 89 Abs. 3 Bst. a und b BV).

Gemäss konstanter Praxis des Bundesrats unterliegen dem fakultativen Referendum nach Artikel 89 Absatz 3, Buchstabe c der Bundesverfassung nur diejeni-



gen Verträge zwingend, die Einheitsrecht enthalten, das im wesentlichen direkt anwendbar ist und ein bestimmtes, genau umschriebenes Rechtsgebiet genügend umfassend regelt, d. h. jenen Mindestumfang aufweist, der auch nach landesrechtlichen Massstäben die Schaffung eines separaten Gesetzes als sinnvoll erscheinen liesse (BBl 1988 II S. 912).

Das Parlament hat die Praxis des Bundesrates präzisiert und entschieden, dass in Einzelfällen wegen der Bedeutung und der Art der Bestimmungen oder weil internationale Kontrollorgane geschaffen werden auch dann eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung vorliegen kann, wenn die in Frage stehenden internationalen Normen nicht zahlreich sind (vgl. BBl 1988 II S. 912; Amtl. Bull. S. 1986 488 ff.; N 1986 1230 ff.; S. 1987 24 ff.).

Eine Überprüfung der vorliegenden Übereinkommen und Protokolle unter diesem Gesichtspunkt führt zu folgenden Ergebnissen:

- *Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt mit Protokoll*; weder das Übereinkommen noch das Protokoll enthält unmittelbar anwendbare Bestimmungen. Beide Instrumente verpflichten vielmehr die Staaten, auf landesrechtlicher Ebene die Voraussetzungen zu schaffen, um das Übereinkommen anwenden zu können.
- *Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung*; das Bergungsübereinkommen ist unmittelbar anwendbar und es erfüllt somit eine Grundvoraussetzung von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c der Bundesverfassung. Angesichts seiner geringen Tragweite und seines ausgesprochen technischen Charakters verfügt es indessen nicht über den vom Verfassungsgeber geforderten qualitativen und quantitativen Mindestumfang, der einer multilateralen Rechtsvereinheitlichung zugrunde liegen muss.
- *Protokoll von 1990 zur Änderung des Athener Übereinkommens*; das ebenfalls direkt anwendbare Protokoll von 1990 ist in seinem materiellen Anwendungsbereich auf die Frage der Haftungshöchstbeträge beschränkt. Der eng begrenzte Inhalt des Protokolls vermag eine Unterstellung unter das fakultative Referendum nach Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c nicht zu begründen.

Wir beantragen Ihnen somit einen Bundesbeschluss, der nicht dem Referendum unterstellt ist.

## **2 Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes**

### **21 Allgemeiner Teil**

#### **211 Ausgangslage**

Vor gut 50 Jahren, am 9. April 1941, legte der Bundesrat mit einem auf Kriegsnotrecht beruhenden Beschluss die erste rechtliche Grundlage für die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge. Am 23. September 1953 genehmigte die Bundesversammlung das Schweizerische Seeschiffahrtsgesetz und schuf damit die eigentliche gesetzliche Grundlage, auf die sich die Schweizerische Hochseeschifffahrt auch heute noch abstützt. Das Schweizerische Seeschiffahrtsgesetz (SSG; SR 747.30) trat am 1. Januar 1957 in Kraft.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Verleihung der Schweizer Flagge zur See entsprechen deshalb unverkennbar den Auffassungen aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges und der unmittelbaren Nachkriegszeit, als der nationalen Abgrenzung schweizerischer Schiffe und der mit ihrem Betrieb verbundenen Personen gegenüber ausländischen Interessen zentrale Bedeutung zukam. Bereits 1976 sind die strengen Finanzierungsvorschriften gelockert worden, indem bis zur Hälfte des Schiffswertes eine ausländische Fremdfinanzierung zugelassen wurde. In der jüngsten Zeit zeigte sich hier die Notwendigkeit einer weitergehenden Liberalisierung, da der schweizerische Geld- und Kapitalmarkt die Finanzierungsbedürfnisse schweizerischer Schiffsunternehmen nicht befriedigend zu decken vermag; dadurch erleiden sie einen Wettbewerbsnachteil gegenüber ausländischen Flaggen, der die Bereitschaft wachsen lässt, die Schweizer Flagge zu verlassen. Zudem haben sich die allgemeinen völkerrechtlichen Auffassungen über die Notwendigkeit einer echten Verbindung mit dem Flaggenstaat geändert. So schreibt bereits das Internationale Übereinkommen über die Hohe See vom 29. April 1958 (SR 0.747.305.12) in Artikel 5 bezüglich der echten Verbindung zwischen dem Schiff und dem Flaggenstaat lediglich noch vor, dass dieser Staat die Hoheitsgewalt und Kontrolle über die seine Flagge führenden Schiffe in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben soll. Diese Bestimmung wurde in dem noch nicht in Kraft getretenen Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 ohne grundlegende Veränderung übernommen (Art. 94). Das ebenfalls noch nicht in Kraft getretene Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 7. Februar 1986 über die Bedingungen für die Eintragung von Schiffen in das Schiffsregister sieht vor, dass ein Staat das Verhältnis der Beteiligung seiner Staatsangehörigen am Schiffseigentum in der Weise regeln muss, dass der Flaggenstaat seine Hoheitsgewalt und Kontrolle effektiv ausüben kann.

Eine Analyse der schweizerischen Registrierungsbedingungen für Hochseeschiffe zeigt, dass sich diese Normen bis heute grundsätzlich bewährt haben. Gleichzeitig können jedoch auch die derzeitigen weltpolitischen und völkerrechtlichen Entwicklungen sowie die sich verstärkenden Integrationsprozesse in Europa nicht gänzlich ausser Acht gelassen werden. Gerade in der Seeschifffahrt mit ihren grossen internationalen Abhängigkeiten liegt daher eine zumindest teilweise Abkehr von den bisher äusserst strengen Registrierungsbedingungen durchaus im Bereich des Möglichen. So müsste etwa – als Ausfluss aus der im Vertrag über einen Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) verankerten Niederlassungsfreiheit und dem Diskriminierungsverbot – das Recht auf Eintragung eines Schiffes unter Schweizer Flagge grundsätzlich allen Angehörigen eines Vertragsstaates des EWR zukommen. Die Umsetzung dieses Grundsatzes ist indessen auch innerhalb der EG noch nicht verwirklicht; aus diesem Grund wird die vorliegende Gesetzesänderung denn auch nicht im direkten Zusammenhang mit dem EWR-Vertrag vorgelegt. Eine detaillierte Festschreibung aller Registrierungsbedingungen auf Gesetzesebene erscheint bei dieser Sachlage allerdings nicht mehr zweckmässig. Ohne den Charakter des heutigen Registerrechts grundsätzlich ändern zu wollen, schlagen wir Ihnen daher vor, die Einzelheiten über die Registrierung eines schweizerischen Hochseeschiffes von der Gesetzes- auf die Verordnungsebene zu verlagern.

## 212 Ergebnisse des Vorverfahrens

Am 14. Oktober 1991 hat sich die Schweizerische Seeschiffahrtskommission, in welcher die an der Seeschifffahrt interessierten Behörden und privaten Kreise (Sozialpartner, Schweizerische Schifffahrtsvereinigung, Vorort) vertreten sind, mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden erklärt.

## 22 Besonderer Teil

### *Artikel 10 Absatz 2*

Wir werden Ihnen im folgenden verschiedene Änderungen des Seeschiffahrtsgesetzes, unter anderem auch im Bereich der Schiffsregistrierung unterbreiten, die eine Verlagerung gewisser Detailbestimmungen von der Gesetzes- auf die Verordnungsstufe zum Ziel haben. Demzufolge wird künftig auch die Seeschiffahrtsverordnung registerrechtliche Bestimmungen enthalten. Die vorliegende Änderung von Artikel 10 Absatz 2 bezweckt einzig, dieser neuen Tatsache Rechnung zu tragen, indem der Vorbehalt zugunsten des Seeschiffahrtsgesetzes auch zugunsten der Seeschiffahrtsverordnung gemacht wird.

### *Artikel 19*

Nach Artikel 19 in seiner bisherigen Fassung musste eine Unternehmung, die ein Schiff unter Schweizer Flagge fahren lassen wollte, ihren Sitz, die Hauptniederlassung sowie den tatsächlichen Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit in der Schweiz haben. Dem Kriterium der Hauptniederlassung kommt dabei neben Sitz und Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit kaum eigenständige Bedeutung zu, zumal die Unternehmung gleichzeitig alle Voraussetzungen nach den Artikeln 20–24 erfüllen muss. Wir schlagen Ihnen daher vor, das Kriterium der Hauptniederlassung als Grundvoraussetzung für eine Eintragung in der Schweiz zu streichen.

### *Artikel 20*

Nach Artikel 20 SSG darf heute ein Schiff nur dann unter Schweizer Flagge gestellt werden, wenn alle an der Eigentümergesellschaft beteiligten Personen Schweizer Bürger sind. Die Bedingungen für die Registrierung eines Schiffes unter Schweizer Flagge sind im Seeschiffahrtsgesetz dermassen detailliert geregelt, dass in der entsprechenden Ausführungsverordnung (Seeschiffahrtsverordnung; SR 747.301) kaum mehr Handlungsbedarf bestand. Mit dieser Detailregelung auf Gesetzesebene wollte der Gesetzgeber von 1953 aus den unter Ziffer 2.1 dargelegten Gründen eine möglichst unabrückbare Registerordnung für Schweizerische Hochseeschiffe schaffen.

Angesichts der zunehmenden Internationalisierung wird es indessen immer schwieriger, dem gesetzlichen Anspruch nach ausschliesslicher schweizerischer Beteiligung Genüge zu tun. Im Zuge der europäischen Integration wird sich diese Tendenz noch beträchtlich verstärken. Trotz dieser sich abzeichnenden Entwicklungen sollen die geltenden Registrierungsbedingungen materiell nicht leichthin geändert werden. Es erscheint uns daher angebracht, die materielle

Rechtslage nicht bereits jetzt zu ändern, sondern durch die Delegation an den Bundesrat die nötige Flexibilität für eine sich allenfalls in einem späteren Zeitpunkt als unumgänglich erweisende Anpassung zu schaffen. Die im Gesetz enthaltenen Registrierungsbedingungen sollen daher grundsätzlich in die Seeschiffsverordnung Eingang finden. Die neue Formulierung bringt zum Ausdruck, dass der Bundesrat beim Erlass von registerrechtlichen Bestimmungen in formeller und materieller Hinsicht so lange autonom ist, als die internationale Rechtslage nichts anderes vorsieht; danach wäre diese Kompetenz jedoch in materieller Hinsicht so weit eingeschränkt, wie das geltende Völkerrecht zwingende Normen aufstellt.

#### *Artikel 21*

Das im Zusammenhang mit Artikel 20 Gesagte gilt auch für Verwaltungs- und Kontrollorgane von Eigentümergesellschaften schweizerischer Schiffe.

#### *Artikel 22 Absatz 1*

Damit die Einhaltung der nach Artikel 20 aufgestellten Nationalitätsvorschriften wirksam kontrolliert werden kann, muss am Erfordernis von Namenaktien weiterhin festgehalten werden. Die Vinkulierung der Aktien ist nach dem auf den 1. Juli 1992 in Kraft tretenden neuen Aktienrecht nurmehr möglich, wenn dies in den Statuten vorgesehen ist. Das SSG sollte sich in aktienrechtlicher Hinsicht grundsätzlich an die neue Rechtsordnung in diesem Bereich halten, weshalb ein allgemeiner Verweis auf das Obligationenrecht einer Aufzählung einzelner Bestimmungen vorzuziehen ist.

Die neue Formulierung von Artikel 22 Absatz 1 sieht auch keine besondere Bestimmung mehr vor für die Übertragung von Gesellschaftsanteilen an einer GmbH, da das Obligationenrecht mit dem Erfordernis einer Zustimmung von drei Vierteln der Gesellschafter heute eine hinreichende Kontrolle gewährleistet. Schliesslich drängt sich aus den bereits im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 2 dargelegten Gründen ein Verweis auf die Seeschiffsverordnung auch an dieser Stelle auf.

#### *Artikel 23*

Als Konsequenz aus den Ihnen oben vorgeschlagenen Änderungen der gesetzlichen Nationalitätsvorschriften für Eigentümer schweizerischer Seeschiffe drängt sich schliesslich ein analoges Vorgehen auch für die an solchen Eigentümergesellschaften beteiligten Handelsgesellschaften oder juristischen Personen auf.

#### *Artikel 24*

Mit der Revision des SSG im Jahr 1976 wurde die bisher nur als Ausnahme zugelassene Möglichkeit vorgesehen, ein schweizerisches Seeschiff auch mit ausländischem Kapital finanzieren zu können. Vier Bedingungen stellte der Gesetzgeber damals an eine solche Fremdfinanzierung:

- Mittels eines vollständigen Finanzierungsausweises hat das schweizerische Unternehmen darzulegen, dass es die ausländischen Geldmittel ohne Einschränkung seines Verfügungsrechts über das Seeschiff erhalten hat;

- Der ausländische Gläubiger muss sich verpflichten, auf Verlangen des Seeschiffahrtsamts und ohne Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist die sofortige Rückzahlung der Schuld entgegenzunehmen;
- Die ausländischen Finanzmittel dürfen nicht mehr als die Hälfte des jeweiligen Buchwerts eines Seeschiffes ausmachen;
- Der schweizerische Einfluss auf das Unternehmen und die Führung der Schiffe darf durch die ausländische Fremdfinanzierung nicht beeinträchtigt werden.

Durch die sich ständig vergrößernde internationale Verflechtung der Geld- und Kapitalmärkte wird die Durchsetzung der bestehenden Höchstschwelle für ausländisches Kapital zunehmend fragwürdiger und schwieriger. Dabei wird in erster Linie die dritte der oben angeführten Bedingungen, die Beschränkung der Finanzierung mit ausländischen Finanzmitteln, in Frage gestellt. Von der Ihnen vorgeschlagenen Delegationsnorm würde daher sogleich nach Inkrafttreten in dem Sinne Gebrauch gemacht, als die vollständige Finanzierung eines schweizerischen Schiffes mit ausländischen Geldmitteln ermöglicht würde. An der Deckung eines Teils des Flottenwerts mit eigenen Mitteln soll gleichzeitig jedoch festgehalten werden, wobei der bisherige Deckungsgrad von 25 Prozent auf 20 Prozent gesenkt würde. Dieselbe Zielrichtung verfolgt im übrigen auch die kürzlich vom Bundesrat vorgeschlagene Erneuerung der Bürgschaftsaktion für Schiffe unter Schweizer Flagge, die sich in ihrer neuer Fassung auch auf ausländische Darlehen in Fremdwährung erstrecken soll (BB1 1992 I 1).

#### *Artikel 25*

Hierbei handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung, die sich deshalb aufdrängt, weil die in Artikel 25 erwähnten Bestimmungen fortan nicht mehr die Bedingungen selbst, sondern nur noch die Grundsätze für eine Registrierung enthalten.

#### *Artikel 30 Absätze 2 und 2<sup>bis</sup>*

Nach der geltenden Fassung von Artikel 30 des Seeschiffahrtsgesetzes besteht in bezug auf die Grösse der ins Schweizerische Schiffsregister eintragbaren Schiffe eine absolute Tiefstgrenze von 300 Bruttoregister-tonnen. Für Eigentümer kleinerer Schiffe besteht zwar die Möglichkeit, die Schweizer Flagge über eine Eintragung im Jachten-Register zu erlangen, doch ist ihnen in diesem Falle die kommerzielle Nutzung ihres Schiffes untersagt. Ebenso ist es nicht möglich, Jachten mit dinglichen Rechten zu belasten.

Die Festlegung einer Mindestgrösse für Seeschiffe entspricht internationaler Usanz und ist insofern gerechtfertigt, als sich die geltenden Regeln etwa über Konstruktion oder Ausrüstung von Schiffen nicht ohne weiteres auch auf kleine Schiffe anwenden lassen. Unter diesem Aspekt ist es zweifellos gerechtfertigt, grundsätzlich an der Zweiteilung zwischen Vergnügungsschiffahrt für kleinere und gewerbsmässiger Schiffahrt für grössere Schiffe festzuhalten. Der einzige Mangel an der gegenwärtigen Lösung besteht in ihrer Starrheit. So können etwa Schiffe, die geringfügig kleiner als 300 Bruttoregister-tonnen sind, jedoch die internationalen Anforderungen an Sicherheit und Ausrüstung erfüllen, lediglich ins Jachtregister mit seinen stark eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten ein-

getragen werden (keine kommerzielle Verwendung, keine Möglichkeit der Hypothekierung).

Die vorgeschlagene Ergänzung von Artikel 30 Absatz 2<sup>bis</sup> soll eine gewisse Flexibilität in diese starre Regelung bringen, ohne die erwähnte Zweiteilung zwischen gewerbsmässiger Schifffahrt mit grossen Schiffen und Vergnügungsschifffahrt mit kleinen Schiffen anzutasten, was sich im Ausnahmecharakter von Absatz 2<sup>bis</sup> bestätigt. Die Ausnahme bezieht sich allerdings einzig auf die Grösse des Schiffes, während alle anderen Voraussetzungen gleichermaßen erfüllt sein müssen, wie bei grossen Schiffen. Daneben wird für die ausnahmsweise Zulassung eines kleineren Schiffes verlangt, dass ein besonderes schweizerisches Interesse an der Eintragung besteht; dies setzt eine besondere Verbindung zwischen der Schweiz und dem Schiff voraus. Eine Verbindung zwischen Schiff und Schweizer Flagge wäre im Sinne der neuen Bestimmung etwa zu bejahen bei einem von oder für die schweizerische Fremdenverkehrsindustrie eingesetzten Schiff, das durch besondere Charakteristika in enger Beziehung zu einem Ort oder einer Region in der Schweiz steht. Die Bestimmung soll also in sehr restriktiver Weise gehandhabt werden.

Gleichzeitig passen wir Absatz 2 terminologische an das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (SR 0.747.305.412) an, welches den Begriff der «Bruttoraumzahl» bzw. des «Bruttoraumgehalts» anstelle der bisher verwendeten «Bruttoregistertonne» eingeführt hat.

#### *Artikel 33 Absatz 2*

Artikel 33 Absatz 2 regelt in allen Einzelheiten die Angaben, welche ein Antrag auf Registrierung enthalten muss. Im Zuge der mit der vorliegenden Gesetzesrevision angestrebten Verlagerung der Detailbestimmungen über die Schiffsregistrierung vom Gesetz in die Verordnung schlagen wir Ihnen vor, auch hier lediglich den Grundsatz im SSG festzuhalten.

#### *Artikel 34*

Die mit dem neuen Absatz 2 zu Artikel 33 geschaffene Delegationsnorm umfasst auch die Kompetenz, die Beilagen zu einem Antrag auf Registrierung eines Schiffes festzulegen. Der bisherige Artikel 34 kann daher ersatzlos gestrichen werden.

#### *Artikel 35 Absatz 1*

Damit die Registrierungsbedingungen für die nicht gewerbsmässige Schifffahrt weiterhin im Einklang stehen mit denjenigen für die gewerbliche Schifffahrt, empfiehlt sich eine Bezugnahme auf die nach Artikel 20 und 21 SSG erlassenen gesetzlichen Bestimmungen.

#### *Artikel 37 Absatz 3*

Artikel 37 Absatz 3 wird an die Änderung von Artikel 24 angepasst.

*Artikel 46 Absatz 1*

Wie bei den vorangegangenen Änderungen geht es auch hier lediglich um die Richtigstellung von Artikelnummern, auf die sich die Bestimmung bezieht.

*Artikel 56*

Die zu Artikel 56 vorgeschlagene Änderung ist rein formeller Natur und betrifft lediglich den Randtitel. Angesichts der in diesem Artikel umschriebenen Aufgaben des Kapitäns erscheint der Randtitel «Zivilstandsdienstliche Aufgaben» als zu eng, und wir schlagen Ihnen vor, den Randtitel in «Zivilrechtliche Aufgaben» abzuändern.

*Artikel 60 Absatz 1*

Die Gelegenheit dieser Gesetzesrevision soll auch dazu benutzt werden, eine missverständliche Bezeichnung der Schiffsbesatzung zu korrigieren: Der bisherige Absatz 1 von Artikel 60, demzufolge die Schiffsbesatzung den «Kapitän und die anderen Seeleute» umfasst, wurde gelegentlich dahingehend missverstanden, dass der Kapitän auch zu den Seeleuten zu rechnen sei. Gerade im Zusammenhang mit dem Heuervertrag (Art. 68 ff. SSG) ist es jedoch wesentlich festzuhalten, dass der Kapitän im Gegensatz zu den Seeleuten nicht mit Heuervertrag, sondern mit einem Arbeitsvertrag nach Obligationenrecht angestellt wird. Wir schlagen Ihnen daher vor, die missverständliche Formulierung klarer zu fassen.

*Artikel 61 Absatz 1*

Im Interesse der wirtschaftlichen Landesversorgung ist es wesentlich, dass stets eine hinreichende Anzahl von Schweizern an Bord schweizerischer Seeschiffe beschäftigt ist. Die gesetzliche Festlegung einer Mindestzahl von Kapitänen und Seeleuten schweizerischer Staatsangehörigkeit an Bord schweizerischer Seeschiffe ist indessen nicht das ideale Mittel, da sich bei dem in der internationalen Seeschifffahrt üblichen Lohnniveau nur wenige Schweizer für eine berufliche Karriere auf See erwärmen können. Zudem ist bekanntlich die Rekrutierung von Seeleuten in Binnenstaaten schwieriger als in Küstenstaaten mit langer maritimer Tradition. Wesentlich zweckmässiger sind hier u. a. direkte Ausgleichszahlungen an die Lohnempfänger, wie dies ein entsprechendes, erfolgreich angelaufenes Massnahmenpaket eindrücklich belegt (vgl. BBl 1989 I 1190).

*Artikel 87 Absatz 2*

Hinsichtlich der Verjährungsfristen stützt sich das SSG weitgehend auf das Obligationenrecht. Für die Verjährung bei Schiffsmiete, Charter- und Seefrachtvertrag sieht Absatz 2 von Artikel 87 des SSG jedoch eine besondere Frist von einem Jahr vor. Diese Verjährungsfrist soll nach dem geltenden Gesetzestext bei Vorliegen von Arglist oder grober Fahrlässigkeit keine Anwendung finden; soweit der Seefrachtvertrag betroffen ist, steht das SSG damit im Widerspruch zu Artikel 3 § 6 des 1954 von der Schweiz ratifizierten Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnosse-

mente (AS 1954 758), welcher ausdrücklich vorsieht, dass die Verjährung «in allen Fällen» ein Jahr beträgt. Die entsprechende Anpassung des SSG wurde bei der Ratifikation des erwähnten Übereinkommens unterlassen; um das Landesrecht mit dem Völkerrecht wiederum in Einklang zu bringen, schlagen wir Ihnen eine entsprechende Änderung von Artikel 87 Absatz 2 des SSG vor. Im Interesse einer einheitlichen Verjährungsregelung für alle drei in diesem Absatz enthaltenen Vertragstypen und einer diesbezüglichen Gleichstellung der an einem Seetransport beteiligten Parteien empfiehlt es sich, die Änderung nicht auf den Seefrachtvertrag zu beschränken, sondern auch auf die Schiffsmiete und den Chartervertrag auszudehnen.

### Artikel 91 Absatz 3

Nach Artikel 91 Absatz 3 finden die Bestimmungen des Obligationenrechts (OR; SR 220) «im allgemeinen» auch auf die Miete und Untermiete eines Seeschiffs Anwendung. Nach der am 1. Juli 1990 in Kraft getretenen, umfassenden Änderung des Mietrechts (AS 1990 802) mit seinen zahlreichen, auf die Miete von Wohn- und Geschäftsräumen zugeschnittenen Spezialnormen erscheint es angebracht, den allgemeinen Verweis auf diese Bestimmungen nunmehr präziser zu fassen. Selbstverständlich gehen die im SSG enthaltenen Spezialvorschriften, wie etwa in bezug auf die Zulässigkeit einer Untermiete, die Vertragsform oder auf die Kündigungsfristen, den mietrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts vor. Auch nach der neuen Formulierung von Artikel 91 Absatz 3 lassen sich insbesondere die Bestimmungen der Artikel 255, 256 Absatz 1, 257, 257c, 257f Absatz 1, 257g, 258 Absatz 1, 259a Absatz 1, 259b-f, 261, 261a, 266, 266a, 266g, 226h, 267 Absatz 1 und 267a OR ohne weiteres auf die Schiffsmiete anwenden.

Keine Anwendung auf die Schiffsmiete finden demgegenüber etwa die folgenden mietrechtlichen Bestimmungen des OR:

- Artikel 256 Absatz 2, demzufolge abweichende Klauseln über die Tauglichkeit des Mietobjekts in vorformulierten Allgemeinen Geschäftsbedingungen nichtig sind, widerspricht der Praxis in der Schifffahrt; die Schiffsmiete wird regelmässig mit Standardformularen grosser Schifffahrtsorganisationen abgeschlossen. Die mietrechtliche Bestimmung stünde hier also im Widerspruch zu internationalen Gebräuchen und Usanzen.
- Die im Artikel 256a aufgestellte Auskunftspflicht des Vermieters ist für die Schiffsmiete ebenfalls nicht anwendbar.
- Ebenso würde die Übernahme von Artikel 257a über die Regelung der Nebenkosten bei der Schiffsmiete zu Unklarheiten führen, da sich hierzu bereits eine internationale Usanz herausgebildet hat, die mit dem schweizerischen Mietrecht nicht übereinstimmt.
- Gleich verhält es sich mit der Kündigungsmöglichkeit bei Zahlungsverzug (Art. 257d). Eine fristlose Kündigung kann bei Schiffsmieten nicht in Frage kommen; vielmehr soll ein solcher Fall nach den Verzugsfolgen von Artikel 107 OR behandelt werden.



*Artikel 92 Absätze 4 und 5*

Der zweite Halbsatz von Artikel 92 Absatz 4 verweist auf die Bestimmungen von Artikel 259 Absatz 2 und Artikel 260 des alten Mietrechts, die einerseits den Grundsatz «Kauf bricht Miete» sowie die Möglichkeit der Vormerkung eines Mietverhältnisses im Grundbuch vorsahen. Im neuen Mietrecht sieht Artikel 261 nun vor, dass das Mietverhältnis auch bei Veräusserung auf den neuen Erwerber übergeht. Die Vormerkung eines Mietverhältnisses im Grundbuch ist nunmehr in Artikel 261b ohne materielle Änderung geregelt. Nachdem in Artikel 91 Absatz 3 SSG in allgemeiner Art auf die mietrechtlichen Bestimmungen im OR verwiesen wird, ist die ausdrückliche Erwähnung von Artikel 261 nicht erforderlich; demgegenüber ist ein Verweis auf Artikel 261b OR unumgänglich, da sich aus dieser, ausschliesslich auf Grundstücke beschränkte Bestimmung, ansonsten kein entsprechendes Vormerkungsrecht für die Miete von Schiffen ableiten lässt. Aus systematischen Gründen empfehlen wir Ihnen, für die Bestimmung über das Vormerkungsrecht einen eigenständigen Absatz vorzusehen.

*Artikel 118 Absatz 1*

Mit der vorliegenden Botschaft haben wir Ihnen den Beitritt der Schweiz zum Protokoll von 1990 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See empfohlen. Dieser veränderten internationalen Rechtslage sollte auch in Artikel 118 Absatz 1 durch einen Hinweis auf dieses Protokoll Rechnung getragen werden, wobei ausschliesslich festzuhalten ist, dass das Protokoll seine Wirkung auch auf nationaler Ebene erst entfalten kann, nachdem es völkerrechtlich in Kraft getreten ist.

*Artikel 121 Absatz 2*

Nachdem wir Ihnen unter Ziffer 122 das Internationale Bergungsübereinkommen von 1989 zur Genehmigung unterbreitet haben, gilt es, im Hinblick auf ein Inkrafttreten dieses Übereinkommens auch die entsprechenden Anpassungen im SSG vorzunehmen. In Artikel 121 Absatz 2 des SSG sollte deshalb anstelle des Bergungsübereinkommens von 1910 dasjenige von 1989 erwähnt werden. Mit dieser Änderung wird nicht nur das Landesrecht mit dem Völkerrecht in Einklang gebracht, sondern überdies erreicht, dass die Bestimmungen des neuen Übereinkommens auf alle Schiffe unter Schweizer Flagge Anwendung finden. Dies hat zur Folge, dass schweizerische Schiffe dem neuen Bergungsübereinkommen auch in den Gewässern von Nicht-Vertragsstaaten unterstellt sind, sofern nach den Regeln des Internationalen Privatrechts schweizerisches Recht Anwendung findet.

Artikel 13 Absatz 2 des Bergungsübereinkommens von 1989 räumt den Vertragsstaaten ausdrücklich die Möglichkeit ein, unter einer Mehrzahl von Eigentümern geborgener Werte, kraft Landesrecht einen zu bezeichnen, der gegenüber dem Berger für die Bezahlung des Bergelohnes verantwortlich ist. Dabei steht ihm selbstverständlich ein Regressrecht auf die übrigen betroffenen Eigentümer zu. Diese Regelung entspricht der bisherigen Bestimmung von Artikel 121 Absatz 2 des SSG, die 1952 ins Gesetz aufgenommen worden war, «um zu vermeiden, dass der hilfeleistende Reeder (oder Berger) sich an die Eigentümer der einzelnen geretteten Werte, also an eine Vielzahl von Ladungsbeteiligten wen-

den muss» (BBl 1952 I 310). Diese Überlegungen haben auch heute nichts von ihrer Gültigkeit verloren, und wir schlagen Ihnen vor, sie in der Fassung des 89er-Bergungsübereinkommens im Gesetz zu behalten. Der Ausdruck «Bergung» ist dabei im Zusammenhang mit der Terminologie des Übereinkommens zu verstehen und beinhaltet «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» (Art. 1 Bst. a) Bergungsübereinkommen von 1989.

Das neue Bergungsübereinkommen ist bis heute noch nicht in Kraft getreten. Im Interesse der eingangs erwähnten Parallelität zwischen Völkerrecht und Landesrecht sehen wir daher vor, mit der Inkraftsetzung der neuen Fassung des vorliegenden Artikels zuzuwarten, bis das Bergungsübereinkommen von 1989 für unser Land Anwendung findet.

#### *Artikel 122 Absatz 2*

In Artikel 122 Absatz 2 werden die Bestimmungen der York-Antwerpener Regeln in der Fassung von Hamburg vom Jahr 1974 für die Havarie-Grosse als anwendbar erklärt. Diese heute weltweit anerkannten Regeln sind das Werk des Comité Maritime International, eines, privater Initiative entsprungenen, Ausschusses international ausgewiesener Seerechtsexperten. Dieser Ausschuss hat es übernommen, die York-Antwerpener Regeln jeweils an die neuen seerechtlichen Gegebenheiten anzupassen. Letztmals erfolgte eine solche Anpassung im Sommer 1990. Damit das SSG nicht bei jeder Änderung der Regeln revidiert werden muss, empfehlen wir Ihnen, an der grundsätzlichen Geltung dieser Regeln festzuhalten, jedoch die Festlegung der jeweils gültigen Fassung dem Bundesrat zu überlassen.

#### *Artikel 126 Absatz 2*

Gestützt auf Artikel 5 Absatz 3 SSG setzte der Bundesrat in einer Änderung der Seeschiffsverordnung (Art. 44a) neue Haftungshöchstbeträge für den Binnenreeder fest (vgl. hierzu auch BBl 1986 II 758). Artikel 126 Absatz 2 enthält indessen nach wie vor die alten Haftungshöchstbeträge, obwohl diese seit der Änderung der Seeschiffsverordnung materiell keine Bedeutung mehr haben. Um diesen missverständlichen Rechtszustand zu beheben, schlagen wir Ihnen die Streichung der Buchstaben a und b von Absatz 2 zu Artikel 126 vor.

#### *Artikel 148*

In zunehmendem Masse schreiben internationale Übereinkommen das Mitführen von bestimmten Dokumenten zwingend vor. Artikel 148 geht von einer «gesetzlichen Pflicht» aus, die vorgeschriebenen Bücher ordnungsgemäss zu führen und aufzubewahren. Bei dieser Formulierung wird nicht restlos klar, ob die durch die erwähnten internationalen Übereinkommen vorgeschriebenen Dokumente von dieser Strafnorm ebenfalls erfasst sind. Um allfällige Unklarheiten zu beheben, schlagen wir Ihnen nun eine ausdrückliche Erwähnung der internationalen Übereinkommen im Gesetzestext vor. Gleichzeitig nehmen wir – ohne materielle Änderung – eine klarere Strukturierung des Gesetzestextes vor.

*Artikel 158 Absatz 5*

Der Ursprung der vorliegenden Regelung, wonach die an das Seeschiffahrtsamt überwiesenen Disziplinarbussen zur Unterstützung notleidender Seeleute zu verwenden sind, stammt bereits aus dem Bundesbeschluss vom 20. Januar 1942 über den Heuervertrag der Seeleute. Die Bestimmung hat in der Zwischenzeit von ihrer grundsätzlichen Berechtigung zwar nichts verloren, doch zeigt ein Blick auf die Entwicklung des Fonds, dass dieser nur sehr selten beansprucht wurde. Bei einem Bestand von heute über 290 000 Franken wurden in den letzten 30 Jahren Mittel von insgesamt bloss 72 000 Franken entnommen. Die verhältnismässig geringe Beanspruchung dieses Fonds ist wohl in erster Linie darauf zurückzuführen, dass auch die Seeleute durch das seit Ende des Zweiten Weltkriegs in der Schweiz ausgebaute Sozialversicherungssystem in der Regel hinreichend abgesichert sind. Aus diesem Grund empfiehlt sich eine Erweiterung des Verwendungszwecks; neben einer Ausdehnung der Fondsleistungen auf fürsorgebedürftige Familienangehörige der Seeleute soll das Seeschiffahrtsamt beispielsweise auch die Möglichkeit erhalten, besondere Leistungen von Seeleuten unter Schweizer Flagge – beispielsweise bei der Rettung von Menschenleben auf See – belohnen zu können oder die Veröffentlichung von Werken über die schweizerische Hochseeschifffahrt mit einem Publikationsbeitrag zu unterstützen. Gleichermassen fielen auch Unterstützungsbeiträge für Forschungsvorhaben etwa im Bereich des Seerechts in Betracht, sofern sie für die schweizerische Schifffahrt von Interesse sind. Erste Priorität soll dabei auch weiterhin den eigentlichen Fürsorgeleistungen zukommen. Diese Prioritätenordnung sowie eine genaue Umschreibung der möglichen Verwendungszwecke wird in einem durch das EDA als Aufsichtsbehörde erlassenen Fondsreglement festgelegt.

**23      Finanzielle und personelle Auswirkungen**

Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen haben weder finanzielle noch personelle Mehrbelastungen des Bundes zur Folge.

**24      Legislaturplanung**

Die Vorlage ist in der Legislaturplanung von 1991–1995 angekündigt.

**25      Verhältnis zum europäischen Recht**

Die vorgeschlagenen Änderungen des Gesetzes beschränken sich, soweit sie nicht blosse Anpassungen an das mit dem europäischen Recht vereinbarte Völkerrecht sind (vgl. Ziff. 15), weitgehend auf die Verlagerung der detaillierten Registrierungsbedingungen für Schweizer Schiffe von Gesetzes- auf Verordnungsebene. Die damit angestrebte Flexibilisierung geschieht insbesondere auch mit Blick auf eine zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls notwendige Anpassung des schweizerischen Registerrechts an das europäische Recht.

## 26      **Verfassungsmässigkeit**

Artikel 24<sup>ter</sup> der Bundesverfassung erklärt die Gesetzgebung über die Schifffahrt zur Bundessache.

Die Ihnen vorgeschlagenen Änderungen stützen sich grundsätzlich auf diese Verfassungsnorm sowie auf die Artikel 64 und 64<sup>bis</sup> der Bundesverfassung über die zivil- und strafrechtliche Zuständigkeit des Bundes.

5337

# Bundesbeschluss über internationale Seeschiffahrtsübereinkommen

*Entwurf*

vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. Februar 1992<sup>1)</sup>,  
*beschliesst:*

## Art. 1

- <sup>1</sup> Die folgenden Übereinkommen werden genehmigt;
- a. Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt;
  - b. Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsokkel befinden;
  - c. Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung;
  - d. Protokoll von 1990 zur Änderung des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See.
- <sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Übereinkommen zu ratifizieren.

## Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

5337

<sup>1)</sup> BBl 1992 II 1561

# Seeschiffahrtsgesetz

Entwurf

## Änderung vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrats vom 19. Februar 1992<sup>1)</sup>,  
*beschliesst:*

### I

Das Bundesgesetz vom 23. September 1953<sup>2)</sup> über die Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge wird wie folgt geändert:

#### *Art. 10 Abs. 2*

<sup>2</sup> Auf die Einrichtung und Führung des Registers der schweizerischen Seeschiffe ist die Gesetzgebung des Bundes über das Schiffsregister sinngemäss anzuwenden, soweit dieses Gesetz oder die gestützt darauf erlassenen Verordnungen keine abweichenden Bestimmungen enthalten.

#### *Art. 19*

III. Privat-  
rechtliche  
Unternehmen  
1. Anspruch  
auf Eintragung

Im schweizerischen Handelsregister eingetragene Einzelfirmen, Handelsgesellschaften und Genossenschaften (Unternehmen), welche die Bedingungen nach den Artikeln 20–24 erfüllen und deren Sitz und tatsächlicher Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit sich in der Schweiz befindet, können ihre Seeschiffe im Register der schweizerischen Seeschiffe auf ihren Namen eintragen lassen.

#### *Art. 20*

2. Staats-  
angehörigkeit  
und Wohnsitz

Solange internationales Recht es nicht anders vorsieht, bestimmt der Bundesrat, welche Bedingungen die natürlichen Personen, die Inhaber einer Einzelfirma, die Gesellschafter, Kommanditäre, Aktionäre, Genossenschafter oder sonstigen Teilhaber sowie alle Geschäftsführer einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung hinsichtlich Staatsangehörigkeit und Wohnsitz erfüllen müssen.

<sup>1)</sup> BBl 1992 II 1561

<sup>2)</sup> SR 747.30

*Art. 21*

3. Verwaltungs-  
und Kontroll-  
organe

Solange internationales Recht es nicht anders vorsieht, bestimmt der Bundesrat, welche Bedingungen die Mitglieder der Verwaltung und Geschäftsführung einer Aktiengesellschaft, Kommanditaktiengesellschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer Genossenschaft sowie die mit der Kontrolle dieser Gesellschaften betrauten Personen hinsichtlich Staatsangehörigkeit und Wohnsitz erfüllen müssen.

*Art. 22 Abs. 1*

<sup>1</sup> Alle Aktien müssen auf den Namen lauten. Die Gesellschaft kann, unter Einhaltung der Vorschriften des Obligationenrechts<sup>1)</sup>, die Zustimmung zur Übertragung von Namenaktien insbesondere dann ablehnen, wenn der Erwerber die Bedingungen dieses Gesetzes oder der gestützt darauf erlassenen Verordnungen nicht erfüllt.

*Art. 23*

5. Beteiligte  
Gesellschaften  
und Gläubiger

Der Bundesrat bestimmt im Sinne der Artikel 20 und 21, welche Bedingungen Handelsgesellschaften oder juristische Personen erfüllen müssen, die

- a. als Gesellschafter, Kommanditäre, Aktionäre, Genossenschafter oder sonstige Teilhaber an Unternehmen der schweizerischen Schiffseigentümer beteiligt sind;
- b. als Gläubiger investierter Mittel schweizerischer Herkunft, als Nutzniesser oder in anderer Weise an Unternehmen beteiligt sind;
- c. das Amt als Kontrollstelle ausüben.

*Art. 24*

6. Finanzielle  
Mittel

<sup>1</sup> Solange internationales Recht es nicht anders vorsieht, erlässt der Bundesrat Vorschriften über die erforderlichen eigenen Mittel des Schiffseigentümers sowie über die Herkunft der in dessen Seeschiff investierten fremden Mittel.

<sup>2</sup> Der Schiffseigentümer muss über eigene Mittel verfügen, welche mindestens 20 Prozent des Buchwerts der auf seinen Namen eingetragenen Schiffe entsprechen; für jedes neu einzutragende Seeschiff gilt der Erwerbspreis als erster Buchwert.

<sup>1)</sup> SR 220

<sup>3</sup> Der Bundesrat bestimmt, bis zu welchem Grad und für welche Dauer die eigenen Mittel infolge von Verlusten den nach Absatz 2 festgelegten Mindestsatz unterschreiten dürfen.

*Art. 25*

7. Übereinstimmungsbescheinigung

Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt stellt eine Bescheinigung aus, wenn die Bedingungen nach den Artikeln 18–24 erfüllt sind.

*Art. 30 Abs. 2 und 2<sup>bis</sup>*

<sup>2</sup> Die Zulassung zur Seeschiffahrt kann nur für seetüchtige Seeschiffe erteilt werden, welche einen Bruttoreaumgehalt von mindestens 300 t aufweisen und von einer vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt anerkannten Klassifikationsgesellschaft klassifiziert worden sind.

<sup>2bis</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann die Zulassung zur Seeschiffahrt ausnahmsweise auch für Seeschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 300 t erteilen, sofern nachweislich ein besonderes schweizerisches Interesse an der Eintragung besteht.

*Art. 33 Abs. 2*

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt die Angaben, welche der Antrag zu enthalten hat, sowie die dem Antrag beizulegenden Nachweise.

*Art. 34*

*Aufgehoben*

*Art. 35 Abs. 1*

<sup>1</sup> Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten kann ausnahmsweise einer natürlichen Person, einer Handelsgesellschaft oder einer juristischen Person, welche die gesetzlichen Anforderungen nach den Artikeln 20 und 21 erfüllen und die ein Seeschiff für einen philanthropischen, humanitären, wissenschaftlichen, kulturellen oder ähnlichen Zweck betreiben, das Recht verleihen, das Seeschiff in das Register der schweizerischen Seeschiffe einzutragen; es legt die Bedingungen dafür von Fall zu Fall fest.



*Art. 37 Abs. 3*

<sup>3</sup> Eine Schiffsverschreibung kann im Register der schweizerischen Seeschiffe nur eingetragen werden, wenn das Schweizerische Seeschiffahrtsamt bescheinigt, dass die Vorschriften über die Herkunft der fremden Mittel nach Artikel 24 Absatz 1 eingehalten sind.

*Art. 46 Abs. 1*

<sup>1</sup> Der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes muss die für den Eigentümer nach den Artikeln 18–23 aufgestellten Bedingungen sowie die vom Bundesrat über die Herkunft der in seinem Unternehmen investierten Mittel vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllen, auch wenn er nicht Eigentümer des Seeschiffes ist. Desgleichen muss er die Vorschriften über die Staatsangehörigkeit der Schiffsbesatzung einhalten.

*Art. 56 Randtitel*

Zivilrechtliche  
Aufgaben

*Art. 60 Abs. 1*

<sup>1</sup> Mitglieder der Schiffsbesatzung sind der Kapitän und die Seeleute, die einen Dienst an Bord versehen und in der Musterrolle eingetragen sind.

*Art. 61 Abs. 1*

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften erlassen über die Mindestzahl von Kapitänen und Seeleuten schweizerischer Staatsangehörigkeit an Bord schweizerischer Seeschiffe.

*Art. 87 Abs. 2*

<sup>2</sup> Alle Ansprüche aus einer Schiffsmiete, einem Chartervertrag und einem Seefrachtvertrag verjähren mit Ablauf eines Jahres, und zwar im Falle der Schiffsmiete und des Chartervertrages seit der Beendigung des Vertrages und im Falle des Seefrachtvertrages vom Tage hinweg, an dem die Güter dem Empfänger ausgeliefert worden sind oder hätten ausgeliefert werden müssen.

*Art. 91 Abs. 3*

<sup>3</sup> Auf die Miete und Untermiete eines Seeschiffes finden die allgemeinen mietrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> SR 220

insoweit Anwendung, als sie mit den Besonderheiten der Schifffahrt vereinbar sind.

*Art. 92 Abs. 4 und 5 (neu)*

<sup>4</sup> Eine auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Schiffsmiete kann jederzeit mit einer Kündigungsfrist von vier Monaten gekündigt werden.

<sup>5</sup> Die Miete eines Seeschiffes kann nach Artikel 261b des Obligationenrechts<sup>1)</sup> im Schiffsregister vorgemerkt werden.

*Art. 118 Abs. 1*

<sup>1</sup> Für die Haftung des Beförderers und seiner Hilfspersonen gegenüber Passagieren und für deren Reisegepäck gelten die Artikel 1 und 3–21 des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See vom 13. Dezember 1974<sup>2)</sup> und, nach deren Inkrafttreten, der dazugehörigen Protokolle von 1976<sup>3)</sup> und 1990<sup>4)</sup>.

*Art. 121 Abs. 2*

<sup>2</sup> Die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 28. April 1989<sup>5)</sup> über Bergung finden auf die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge Anwendung. Die Zahlung des Bergelohnes ist vom Eigentümer des geborgenen Schiffes zu leisten. Dieser Eigentümer kann auf die Personen, die auf die übrigen geborgenen Werte Anspruch haben im Verhältnis zu deren jeweiligem Anteil Rückgriff nehmen.

*Art. 122 Abs. 2*

<sup>2</sup> Die Bestimmungen der York-Antwerpener Regeln<sup>6)</sup> gelten für die Havarie-Grosse. Der Bundesrat legt fest, welche Bestimmungen und welche Fassung anwendbar sind.

<sup>1)</sup> SR 220

<sup>2)</sup> SR 0.747.356.1

<sup>3)</sup> SR 0.747.356.11

<sup>4)</sup> AS ...

<sup>5)</sup> AS ...

<sup>6)</sup> Anhang IX des vorliegenden Gesetzes

*Art. 126 Abs. 2*

<sup>2</sup> Der Binnenreeder haftet nach den Artikeln 48 Absätze 1 und 2 sowie 49, jedoch mit der Massgabe, dass seine Haftung nach den vom Bundesrat festgesetzten Höchstgrenzen beschränkt ist. Bezüglich der Beschränkung der Haftung sind der Schiffseigentümer, der Verfrachter und der Frachtführer dem Binnenreeder gleichgestellt.

*Art. 148*

Unterlassen  
der Führung der  
Schiffsbücher

Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der seine durch Gesetz oder internationale Übereinkommen vorgeschriebene Pflicht,

- a. das Schiffstagebuch, die Musterrolle, das Maschinentagebuch oder sonstige Bücher, Protokolle und Kontrollen ordnungsmässig zu führen und aufzubewahren;
- b. die vorgeschriebenen Schiffsbücher, Schiffspapiere, Urkunden und Dokumente an Bord des Schiffes mitzuführen, vernachlässigt,

wird mit Busse bestraft.

*Art. 158 Abs. 5*

<sup>5</sup> Die Ordnungsbussen sind dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt abzuliefern und von diesem zur Fürsorge für Seeleute und ihre Familienangehörigen zu verwenden. Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann mit diesen Mitteln auch Massnahmen insbesondere zur Förderung der Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge unterstützen oder Prämien für besondere Leistungen von Seeleuten ausrichten. Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten erlässt ein Reglement über die Verwendung dieser Mittel.

## II

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

# Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt

Übersetzung<sup>1)</sup>

---

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens –

in Anbetracht der Ziele und Grundsätze der Charta der Vereinten Nationen betreffend die Wahrung des Weltfriedens und der internationalen Sicherheit sowie die Förderung freundschaftlicher Beziehungen und der Zusammenarbeit zwischen den Staaten,

insbesondere in der Erkenntnis, dass jeder das Recht auf Leben sowie persönliche Freiheit und Sicherheit hat, wie es die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte und der Internationale Pakt über bürgerliche und politische Rechte vorsehen,

tief besorgt über die weltweite Eskalation terroristischer Handlungen aller Art, die das Leben unschuldiger Menschen gefährden oder vernichten, die Grundfreiheiten beeinträchtigen und eine ernste Verletzung der Menschenwürde darstellen,

in der Erwägung, dass widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt die Sicherheit von Personen und Sachen gefährden, den Betrieb von Seeschiffahrtsdiensten ernstlich beeinträchtigen und das Vertrauen der Völker der Welt in die Sicherheit der Seeschifffahrt untergraben,

in der Erwägung, dass solche Handlungen der Völkergemeinschaft insgesamt Anlass zu ernster Besorgnis geben,

überzeugt, dass es dringend notwendig ist, eine internationale Zusammenarbeit zwischen den Staaten bei der Ausarbeitung und Annahme wirksamer und durchführbarer Massnahmen zur Verhütung aller widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zur strafrechtlichen Verfolgung und Bestrafung der Täter zu entwickeln,

eingedenk der Resolution 40/61 der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 9. Dezember 1985, in der unter anderem «alle Staaten nachdrücklich aufgefordert werden, einzeln und in Zusammenarbeit mit anderen Staaten sowie mit den entsprechenden Organen der Vereinten Nationen zur schrittweisen Beseitigung der tieferen Ursachen des internationalen Terrorismus beizutragen und ihre besondere Aufmerksamkeit auf alle Situationen zu richten – unter anderem den Kolonialismus, den Rassismus sowie Situationen, mit denen massive und flagrante Verletzungen der Menschenrechte und Grundfreiheiten einhergehen, und Situationen im Zusammenhang mit (ausländischer/fremder) Beset-

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes

## Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt

---

zung –, die zu internationalem Terrorismus führen und den Weltfrieden und die internationale Sicherheit gefährden können»,

eingedenk ferner dessen, dass die Resolution 40/61 «alle terroristischen Handlungen, Methoden und Praktiken, einschliesslich solcher, die die freundschaftlichen Beziehungen zwischen Staaten und ihre Sicherheit gefährden, gleich wo und von wem sie begangen werden, unmissverständlich als verbrecherisch verurteilt»,

sowie eingedenk, dessen, dass durch die Resolution 40/61 die Internationale Seeschifffahrts-Organisation aufgefordert wurde, «das Problem des an Bord von Schiffen oder gegen Schiffe verübten Terrorismus zu untersuchen, um Empfehlungen über geeignete Massnahmen abzugeben»,

in Anbetracht der Resolution A. 584 (14) der Versammlung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation vom 20. November 1985, in der zur Ausarbeitung von Massnahmen zur Verhütung widerrechtlicher Handlungen aufgerufen wurde, welche die Sicherheit von Schiffen sowie deren Fahrgästen und Besatzungen bedrohen,

im Hinblick darauf, dass Handlungen der Besatzung, die der üblichen Borddisziplin unterliegen, von diesem Übereinkommen nicht erfasst werden,

in Bekräftigung dessen, dass es wünschenswert ist, die Regeln und Normen zur Verhütung und Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen Schiffe und gegen Menschen an Bord von Schiffen zu überwachen mit dem Ziel, sie nach Bedarf zu aktualisieren, und deshalb die vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation empfohlenen Massnahmen zur Verhütung widerrechtlicher Handlungen gegen Fahrgäste und Besatzungen an Bord von Schiffen mit Befriedigung zur Kenntnis nehmend

sowie in Bekräftigung des Grundsatzes, dass für Fragen, die in diesem Übereinkommen nicht geregelt sind, weiterhin die Regeln und Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts gelten,

in der Erkenntnis, dass alle Staaten bei der Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt die Regeln und Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts streng einhalten müssen –

sind wie folgt übereingekommen:

### Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet «Schiff» ein nicht dauerhaft am Meeresboden befestigtes Wasserfahrzeug jeder Art, einschliesslich Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb, Unterwassergerät und anderes schwimmendes Gerät.

**Artikel 2**

1. Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf
  - a) Kriegsschiffe oder
  - b) einem Staat gehörende oder von ihm eingesetzte Schiffe, wenn sie als Flottenhilfsschiffe oder für Zoll- oder Polizeizwecke benutzt werden, oder
  - c) Schiffe, die aus dem Verkehr gezogen oder aufgelegt sind.
2. Dieses Übereinkommen lässt die Immunitäten der Kriegsschiffe und der sonstigen Staatsschiffe, die anderen als Handelszwecken dienen, unberührt.

**Artikel 3**

1. Eine Straftat begeht, wer widerrechtlich und vorsätzlich
  - a) durch Gewalt oder Drohung mit Gewalt oder durch eine andere Form der Einschüchterung ein Schiff in Besitz nimmt oder die Herrschaft darüber ausübt oder
  - b) eine gewalttätige Handlung gegen eine Person an Bord eines Schiffes verübt, wenn diese Handlung geeignet ist, die sichere Führung des Schiffes zu gefährden, oder
  - c) ein Schiff zerstört oder einem Schiff oder seiner Ladung eine Beschädigung zufügt, die geeignet ist, die sichere Führung des Schiffes zu gefährden, oder
  - d) in ein Schiff auf welche Art auch immer eine Vorrichtung oder eine andere Sache bringt oder bringen lässt, die geeignet ist, dieses Schiff zu zerstören oder dem Schiff oder seiner Ladung eine Beschädigung zuzufügen, welche die sichere Führung des Schiffes gefährdet oder zu gefährden geeignet ist, oder
  - e) Seenavigationseinrichtungen zerstört oder ernstlich beschädigt oder ihren Betrieb ernstlich beeinträchtigt, wenn eine solche Handlung geeignet ist, die sichere Führung eines Schiffes zu gefährden, oder
  - f) wissentlich unrichtige Angaben macht und dadurch die sichere Führung eines Schiffes gefährdet oder
  - g) im Zusammenhang mit der Begehung oder der versuchten Begehung einer der unter den Buchstaben a bis f genannten Straftaten eine Person verletzt oder tötet.
2. Eine Straftat begeht auch, wer
  - a) eine der in Absatz 1 genannten Straftaten zu begehen versucht oder
  - b) eine Person zur Begehung einer der in Absatz 1 genannten Straftaten anstiftet, sofern die Straftat tatsächlich begangen wird, oder sich sonst an der Begehung einer solchen Straftat beteiligt oder
  - c) droht, eine der in Absatz 1 Buchstaben b, c und e genannten Straftaten zu begehen, sofern diese Drohung geeignet ist, die sichere Führung des betreffenden Schiffes zu gefährden, gleichviel ob die Drohung nach innerstaatlichem Recht mit einer Bedingung verknüpft ist, die darauf abzielt,

eine natürliche oder juristische Person zu einem Tun oder Unterlassen zu nötigen.

#### Artikel 4

1. Dieses Übereinkommen findet Anwendung, wenn das Schiff in Gewässer einfährt, Gewässer durchfährt oder aus Gewässern kommt, die jenseits der seawärtigen Grenze des Küstenmeers eines einzelnen Staates oder jenseits der seitlichen Grenzen seines Küstenmeers zu angrenzenden Staaten liegen, oder wenn der Fahrplan des Schiffes dies vorsieht.

2. In Fällen, in denen dieses Übereinkommen nicht nach Absatz 1 Anwendung findet, ist es dennoch anzuwenden, wenn der Täter oder der Verdächtige im Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats als des in Absatz 1 bezeichneten Staates aufgefunden wird.

#### Artikel 5

Jeder Vertragsstaat bedroht die in Artikel 3 genannten Straftaten mit angemessenen Strafen, welche die Schwere der Tat berücksichtigen.

#### Artikel 6

1. Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Massnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die in Artikel 3 genannten Straftaten zu begründen, wenn die Straftat begangen wird

- a) gegen ein Schiff, das zur Zeit der Begehung der Straftat die Flagge dieses Staates führt, oder an Bord eines solchen Schiffes oder
- b) im Hoheitsgebiet dieses Staates einschliesslich seines Küstenmeers oder
- c) von einem Angehörigen dieses Staates.

2. Ein Vertragsstaat kann seine Gerichtsbarkeit über eine solche Straftat auch begründen,

- a) wenn sie von einem Staatenlosen begangen wird, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt in diesem Staat hat, oder
- b) wenn bei ihrer Begehung ein Angehöriger dieses Staates festgehalten, bedroht, verletzt oder getötet wird oder
- c) wenn sie mit dem Ziel begangen wird, diesen Staat zu einem Tun oder Unterlassen zu nötigen.

3. Jeder Vertragsstaat, der seine Gerichtsbarkeit nach Absatz 2 begründet hat, notifiziert dies dem Generalsekretär der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (im folgenden als «Generalsekretär» bezeichnet). Hebt der Vertragsstaat diese Gerichtsbarkeit später wieder auf, so notifiziert er dies dem Generalsekretär.

4. Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Massnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die in Artikel 3 genannten Straftaten für den Fall zu begründen,

dass der Verdächtige sich in seinem Hoheitsgebiet befindet und er ihn nicht an einen der Vertragsstaaten ausliefert, die in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels ihre Gerichtsbarkeit begründet haben.

5. Dieses Übereinkommen schliesst eine Strafgerichtsbarkeit, die nach innerstaatlichem Recht ausgeübt wird, nicht aus.

### Artikel 7

1. Hält der Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Täter oder der Verdächtige befindet, es in Anbetracht der Umstände für gerechtfertigt, so nimmt er ihn nach seinem Recht in Haft oder trifft andere Massnahmen, um seine Anwesenheit für die Zeit sicherzustellen, die zur Einleitung eines Straf- oder Auslieferungsverfahrens benötigt wird.

2. Dieser Staat führt nach seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften umgehend eine vorläufige Untersuchung zur Feststellung des Sachverhalts durch.

3. Jeder, gegen den die in Absatz 1 bezeichneten Massnahmen getroffen werden, ist berechtigt,

a) unverzüglich mit dem nächsten zuständigen Vertreter des Staates, dessen Angehöriger er ist oder der anderweitig zur Herstellung einer solchen Verbindung berechtigt ist, oder, wenn der Betreffende staatenlos ist, des Staates, in dem er seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, in Verbindung zu treten;

b) den Besuch eines Vertreters dieses Staates zu empfangen.

4. Die in Absatz 3 bezeichneten Rechte werden in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften des Staates ausgeübt, in dessen Hoheitsgebiet sich der Täter oder der Verdächtige befindet, wobei jedoch diese Gesetze und sonstigen Vorschriften die volle Verwirklichung der Zwecke gestatten müssen, für welche die Rechte nach Absatz 3 gewährt werden.

5. Hat ein Vertragsstaat eine Person aufgrund dieses Artikels in Haft genommen, so zeigt er unverzüglich den Staaten, die in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 1 ihre Gerichtsbarkeit begründet haben, sowie, wenn er es für angebracht hält, jedem anderen interessierten Staat die Tatsache, dass diese Person in Haft ist, und die Umstände an, welche die Haft rechtfertigen. Der Staat, der die vorläufige Untersuchung nach Absatz 2 durchführt, unterrichtet die genannten Staaten unverzüglich über das Ergebnis der Untersuchung und teilt ihnen mit, ob er seine Gerichtsbarkeit auszuüben beabsichtigt.

### Artikel 8

1. Der Kapitän eines Schiffes eines Vertragsstaats («Flaggenstaat») kann den Behörden eines anderen Vertragsstaats («Empfangsstaat») jede Person übergeben, bei der er begründeten Anlass zu der Annahme hat, dass sie eine der in Artikel 3 genannten Straftaten begangen hat.



2. Der Flaggenstaat stellt sicher, dass der Kapitän seines Schiffes, wenn er eine Person an Bord mitführt, die er in Übereinstimmung mit Absatz 1 zu übergeben beabsichtigt, verpflichtet ist, die Behörden des Empfangsstaats sofern praktisch durchführbar, nach Möglichkeit vor Einlaufen in das Küstenmeer des Empfangsstaats, von dieser Absicht sowie den Gründen dafür zu unterrichten.
3. Der Empfangsstaat übernimmt die Person, sofern er nicht Gründe zu der Annahme hat, dass das Übereinkommen auf die Handlungen, die zu der Übergabe Anlass geben, nicht anwendbar ist, und verfährt in Übereinstimmung mit Artikel 7. Die Ablehnung der Übernahme ist mit einer Darstellung der Gründe zu versehen.
4. Der Flaggenstaat stellt sicher, dass der Kapitän seines Schiffes verpflichtet ist, das in seinem Besitz befindliche Beweismaterial, das sich auf die angebliche Straftat bezieht, den Behörden des Empfangsstaats zur Verfügung zu stellen.
5. Ein Empfangsstaat, der eine Person in Übereinstimmung mit Absatz 3 übernommen hat, kann seinerseits den Flaggenstaat ersuchen, die betreffende Person zu übernehmen. Der Flaggenstaat prüft ein solches Ersuchen und verfährt, wenn er ihm stattgibt, in Übereinstimmung mit Artikel 7. Lehnt der Flaggenstaat ein Ersuchen ab, so übermittelt er dem Empfangsstaat eine Darstellung der Gründe dafür.

#### **Artikel 9**

Dieses Übereinkommen lässt die Regeln des Völkerrechts über die Zuständigkeit von Staaten für Untersuchungs- oder Durchsetzungsmassnahmen an Bord von Schiffen, die nicht ihre Flagge führen, unberührt.

#### **Artikel 10**

1. Der Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Täter oder der Verdächtige aufgefunden wird, ist in Fällen, auf die Artikel 6 Anwendung findet, wenn er ihn nicht ausliefert, verpflichtet, den Fall unverzüglich ohne irgendeine Ausnahme und unabhängig davon, ob die Tat in seinem Hoheitsgebiet begangen wurde, seinen zuständigen Behörden zum Zweck der Strafverfolgung in einem Verfahren nach seinem Recht zu unterbreiten. Diese Behörden treffen ihre Entscheidung in der gleichen Weise wie im Fall einer anderen Straftat schwerer Art nach dem Recht dieses Staates.
2. Jedem, gegen den ein Verfahren wegen einer der in Artikel 3 genannten Straftaten durchgeführt wird, ist während des gesamten Verfahrens eine gerechte Behandlung zu gewährleisten, die den Genuss aller Rechte und Garantien einschliesst, die das Recht des Staates, in dessen Hoheitsgebiet er sich befindet, für das Verfahren vorsieht.

**Artikel 11**

1. Die in Artikel 3 genannten Straftaten gelten als in jeden zwischen Vertragsstaaten bestehenden Auslieferungsvertrag einbezogene, der Auslieferung unterliegende Straftaten. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, diese Straftaten als der Auslieferung unterliegende Straftaten in jeden künftig zwischen ihnen zu schliessenden Auslieferungsvertrag aufzunehmen.

2. Erhält ein Vertragsstaat, der die Auslieferung vom Bestehen eines Vertrags abhängig macht, ein Auslieferungsersuchen von einem anderen Vertragsstaat, mit dem er keinen Auslieferungsvertrag hat, so steht es dem ersuchten Staat frei, dieses Übereinkommen als Rechtsgrundlage für die Auslieferung in bezug auf die in Artikel 3 genannten Straftaten anzusehen. Die Auslieferung unterliegt im übrigen den im Recht des ersuchten Vertragsstaats vorgesehenen Bedingungen.

3. Vertragsstaaten, welche die Auslieferung nicht vom Bestehen eines Vertrags abhängig machen, erkennen unter sich die in Artikel 3 genannten Straftaten vorbehaltlich der im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen an.

4. Falls erforderlich, werden die in Artikel 3 genannten Straftaten für die Zwecke der Auslieferung zwischen Vertragsstaaten so behandelt, als seien sie nicht nur an dem Ort, an dem sie sich ereignet haben, sondern auch an einem der Hoheitsgewalt des Vertragsstaats, der um Auslieferung ersucht, unterstehenden Ort begangen worden.

5. Ein Vertragsstaat, der mehrere Auslieferungsersuchen von Staaten erhält, die in Übereinstimmung mit Artikel 7 ihre Gerichtsbarkeit begründet haben, und der beschliesst, keine strafrechtliche Verfolgung durchzuführen, berücksichtigt bei der Auswahl des Staates, an den der Täter oder der Verdächtige ausgeliefert werden soll, gebührend die Interessen und Verantwortlichkeiten des Vertragsstaats, dessen Flagge das Schiff zu der Zeit führte, als die Straftat begangen wurde.

6. Bei der Prüfung eines Ersuchens um Auslieferung eines Verdächtigen nach diesem Übereinkommen berücksichtigt der ersuchte Staat gebührend, ob die in Artikel 7 Absatz 3 genannten Rechte des Verdächtigen in dem ersuchenden Staat wahrgenommen werden können.

7. Hinsichtlich der Straftaten im Sinne dieses Übereinkommens werden die Bestimmungen aller zwischen den Vertragsstaaten anwendbaren Auslieferungsverträge und -übereinkommen im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten geändert, soweit sie mit dem vorliegenden Übereinkommen unvereinbar sind.

**Artikel 12**

1. Die Vertragsstaaten gewähren einander die weitestgehende Hilfe im Zusammenhang mit Verfahren, die in bezug auf die in Artikel 3 genannten Straftaten

eingeleitet werden, einschliesslich der Hilfe bei der Beschaffung der ihnen zur Verfügung stehenden und für das Verfahren erforderlichen Beweismittel.

2. Die Vertragsstaaten erfüllen ihre Verpflichtungen nach Absatz 1 im Einklang mit den zwischen ihnen bestehenden Verträgen über die gegenseitige Rechtshilfe. In Ermangelung solcher Verträge gewähren die Vertragsstaaten einander Rechtshilfe nach ihrem innerstaatlichen Recht.

### Artikel 13

1. Die Vertragsstaaten arbeiten bei der Verhütung der in Artikel 3 genannten Straftaten zusammen, indem sie insbesondere

- a) alle durchführbaren Massnahmen treffen, um Vorbereitungen in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten für die Begehung dieser Straftaten innerhalb oder ausserhalb ihrer Hoheitsgebiete zu verhindern;
- b) nach ihrem innerstaatlichen Recht Informationen austauschen sowie die getroffenen Verwaltungs- und anderer Massnahmen, soweit geeignet, miteinander abstimmen, um die Begehung der in Artikel 3 genannten Straftaten zu verhindern.

2. Ist wegen der Begehung einer in Artikel 3 genannten Straftat die Fahrt eines Schiffes verzögert oder unterbrochen worden, so ist jeder Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich das Schiff, die Fahrgäste oder die Besatzung befinden, verpflichtet, alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um zu vermeiden, dass ein Schiff, seine Fahrgäste, seine Besatzung oder seine Ladung ungebührlich lange zurückgehalten oder aufgehalten werden.

### Artikel 14

Jeder Vertragsstaat, der Grund zu der Annahme hat, dass eine in Artikel 3 genannte Straftat begangen werden wird, übermittelt nach seinem innerstaatlichen Recht so schnell wie möglich alle in seinem Besitz befindlichen sachdienlichen Angaben den Staaten, bei denen es sich nach seiner Auffassung um die Staaten handelt, die in Übereinstimmung mit Artikel 6 ihre Gerichtsbarkeit begründet haben.

### Artikel 15

1. Jeder Vertragsstaat stellt dem Generalsekretär nach seinem innerstaatlichen Recht so schnell wie möglich alle in seinem Besitz befindlichen sachdienlichen Angaben zur Verfügung über

- a) die Umstände der Straftat;
- b) die nach Artikel 13 Absatz 2 getroffenen Massnahmen;
- c) die in bezug auf den Täter oder den Verdächtigen getroffenen Massnahmen und insbesondere das Ergebnis eines Auslieferungsverfahrens oder eines anderen Verfahrens.

2. Der Vertragsstaat, in dem der Verdächtige strafrechtlich verfolgt wird, teilt nach seinem innerstaatlichen Recht den Ausgang des Verfahrens dem Generalsekretär mit.

3. Der Generalsekretär teilt allen Vertragsstaaten, den Mitgliedern der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (im folgenden als «Organisation» bezeichnet), den anderen betroffenen Staaten und den in Betracht kommenden internationalen zwischenstaatlichen Organisationen die in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 übermittelten Angaben mit.

#### **Artikel 16**

1. Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die nicht innerhalb einer angemessenen Frist durch Verhandlungen beigelegt werden kann, wird auf Verlangen eines dieser Staaten einem Schiedsverfahren unterworfen. Können sich die Parteien binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem das Schiedsverfahren verlangt worden ist, über seine Ausgestaltung nicht einigen, so kann jede dieser Parteien die Streitigkeit dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten, indem sie einen seinem Statut entsprechenden Antrag stellt.

2. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens oder dem Beitritt zu diesem erklären, dass er sich durch einzelne oder alle Bestimmungen des Absatzes 1 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsstaaten sind gegenüber einem Vertragsstaat, der einen solchen Vorbehalt angebracht hat, durch diese Bestimmungen nicht gebunden.

3. Ein Staat, der einen Vorbehalt nach Absatz 2 angebracht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Notifikation zurückziehen.

#### **Artikel 17**

1. Dieses Übereinkommen liegt am 10. März 1988 in Rom für die Teilnehmerstaaten der Internationalen Konferenz über die Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und vom 14. März 1988 bis zum 9. März 1989 am Sitz der Organisation für alle Staaten zur Unterzeichnung auf. Danach steht es zum Beitritt offen.

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

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

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

#### **Artikel 18**

1. Dieses Übereinkommen tritt 90 Tage nach dem Tag in Kraft, an dem 15 Staaten es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

2. Für einen Staat, der eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen hinterlegt, nachdem die Bedingungen für sein Inkrafttreten erfüllt sind, wird die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt 90 Tage nach der Hinterlegung wirksam.

#### **Artikel 19**

1. Dieses Übereinkommen kann von jedem Vertragsstaat jederzeit nach Ablauf eines Jahres nach dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens für den betreffenden Staat gekündigt werden.

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

3. Eine Kündigung wird ein Jahr oder einen gegebenenfalls in der Kündigungsurkunde angegebenen längeren Zeitabschnitt nach Eingang der Kündigungsurkunde beim Generalsekretär wirksam.

#### **Artikel 20**

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

2. Der Generalsekretär beruft eine Konferenz der Vertragsstaaten dieses Übereinkommens zur Revision oder Änderung des Übereinkommens ein, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten oder zehn Vertragsstaaten, je nachdem, welche Zahl grösser ist, dies verlangen.

3. Jede nach Inkrafttreten einer Änderung dieses Übereinkommens hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde gilt für das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung.

#### **Artikel 21**

1. Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt.

2. Der Generalsekretär

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

- i) jede neue Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde sowie den jeweiligen Zeitpunkt;
- ii) den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
- iii) die Hinterlegung jeder Kündigungsurkunde zu diesem Übereinkommen sowie den Zeitpunkt, zu dem sie eingegangen ist, und den Zeitpunkt, zu dem die Kündigung wirksam wird;
- iv) den Eingang jeder Erklärung oder Notifikation nach diesem Übereinkommen;

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

3. Sogleich nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens übermittelt der Depositär dem Generalsekretär der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

#### **Artikel 22**

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

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

Geschehen zu Rom am 10. März 1988.

*Es folgen die Unterschriften*

# Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden

---

Die Vertragsstaaten dieses Protokolls –

als Vertragsparteien des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt,

in der Erkenntnis, dass die Gründe für die Ausarbeitung des Übereinkommens auch hinsichtlich fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden, zutreffen,

unter Berücksichtigung der Bestimmungen des genannten Übereinkommens,

in Bekräftigung des Grundsatzes, dass für Fragen, die in diesem Protokoll nicht geregelt sind, weiterhin die Regeln und Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts gelten –

sind wie folgt übereingekommen:

## Artikel 1

1. Die Artikel 5 und 7 sowie 10 bis 16 des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (im folgenden als «Übereinkommen» bezeichnet) finden *mutatis mutandis* auch auf die in Artikel 2 dieses Protokolls genannten Straftaten Anwendung, wenn diese auf festen Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden, oder gegen solche festen Plattformen begangen werden.

2. In Fällen, in denen dieses Protokoll nicht nach Absatz 1 Anwendung findet, ist es dennoch anzuwenden, wenn der Täter oder der Verdächtige im Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats als des Staates, in dessen inneren Gewässern oder Küstenmeer sich die feste Plattform befindet, aufgefunden wird.

3. Im Sinne dieses Protokolls bezeichnet der Ausdruck «feste Plattform» eine künstliche Insel, eine Anlage oder ein Bauwerk, die zum Zweck der Erforschung oder Ausbeutung von Ressourcen oder zu anderen wirtschaftlichen Zwecken dauerhaft am Meeresboden befestigt sind.

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes

**Artikel 2**

1. Eine Straftat begeht, wer widerrechtlich und vorsätzlich
  - a) durch Gewalt oder Drohung mit Gewalt oder durch eine andere Form der Einschüchterung eine feste Plattform in Besitz nimmt oder die Herrschaft darüber ausübt oder
  - b) eine gewalttätige Handlung gegen eine Person auf einer festen Plattform verübt, wenn diese Handlung geeignet ist, die Sicherheit dieser Plattform zu gefährden, oder
  - c) eine feste Plattform zerstört oder ihr eine Beschädigung zufügt, die geeignet ist, ihre Sicherheit zu gefährden, oder
  - d) auf eine feste Plattform auf welche Art auch immer eine Vorrichtung oder eine andere Sache bringt oder bringen lässt, die geeignet ist, die feste Plattform zu zerstören oder ihre Sicherheit zu gefährden, oder
  - e) im Zusammenhang mit der Begehung oder der versuchten Begehung einer der unter den Buchstaben a bis d genannten Straftaten eine Person verletzt oder tötet.
2. Eine Straftat begeht auch, wer
  - a) eine der in Absatz 1 genannten Straftaten zu begehen versucht oder
  - b) eine Person zur Begehung einer solchen Straftat anstiftet, sofern die Straftat tatsächlich begangen wird, oder sich sonst an der Begehung einer solchen Straftat beteiligt oder
  - c) droht, eine der in Absatz 1 Buchstaben b und c genannten Straftaten zu begehen, sofern diese Drohung geeignet ist, die Sicherheit der festen Plattform zu gefährden, gleichviel ob die Drohung nach innerstaatlichem Recht mit einer Bedingung verknüpft ist, die darauf abzielt, eine natürliche oder juristische Person zu einem Tun oder Unterlassen zu nötigen.

**Artikel 3**

1. Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Massnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die in Artikel 2 genannten Straftaten zu begründen, wenn die Straftat begangen wird
  - a) gegen eine feste Plattform, während sie sich auf dem Festlandssockel dieses Staates befindet, oder auf einer solchen festen Plattform oder
  - b) von einem Angehörigen dieses Staates.
2. Ein Vertragsstaat kann seine Gerichtsbarkeit über eine solche Straftat auch begründen,
  - a) wenn sie von einem Staatenlosen begangen wird, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt in diesem Staat hat, oder
  - b) wenn bei ihrer Begehung ein Angehöriger dieses Staates festgehalten, bedroht, verletzt oder getötet wird oder
  - c) wenn sie mit dem Ziel begangen wird, diesen Staat zu einem Tun oder Unterlassen zu nötigen.



3. Jeder Vertragsstaat, der seine Gerichtsbarkeit nach Absatz 2 begründet hat, notifiziert dies dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als «Generalsekretär» bezeichnet). Hebt der Vertragsstaat diese Gerichtsbarkeit später wieder auf, so notifiziert er dies dem Generalsekretär.

4. Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Massnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die in Artikel 2 genannten Straftaten für den Fall zu begründen, dass der Verdächtige sich in seinem Hoheitsgebiet befindet und er ihn nicht an einen der Vertragsstaaten ausliefert, die in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels ihre Gerichtsbarkeit begründet haben.

5. Dieses Protokoll schliesst eine Strafgerichtsbarkeit, die nach innerstaatlichem Recht ausgeübt wird, nicht aus.

#### **Artikel 4**

Dieses Protokoll lässt die Regeln des Völkerrechts über feste Plattformen, die sich auf dem Festlandssockel befinden, unberührt.

#### **Artikel 5**

1. Dieses Protokoll liegt am 10. März 1988 in Rom und vom 14. März 1988 bis zum 9. März 1989 am Sitz der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als «Organisation» bezeichnet) für jeden Staat, der das Übereinkommen unterzeichnet hat, zur Unterzeichnung auf. Danach steht es zum Beitritt offen.

2. Die Staaten können ihre Zustimmung, durch dieses Protokoll gebunden zu sein, ausdrücken,

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

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

4. Nur ein Staat, der das Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder der es ratifiziert, angenommen oder genehmigt hat oder ihm beigetreten ist, kann Vertragspartei dieses Protokolls werden.

#### **Artikel 6**

1. Dieses Protokoll tritt 90 Tage nach dem Tag in Kraft, an dem drei Staaten es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hin-

terlegt haben. Dieses Protokoll tritt jedoch nicht vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens in Kraft.

2. Für einen Staat, der eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Protokoll hinterlegt, nachdem die Bedingungen für sein Inkrafttreten erfüllt sind, wird die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt 90 Tage nach der Hinterlegung wirksam.

#### **Artikel 7**

1. Dieses Protokoll kann von jedem Vertragsstaat jederzeit nach Ablauf eines Jahres nach dem Tag des Inkrafttretens des Protokolls für den betreffenden Staat gekündigt werden.

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

3. Eine Kündigung wird ein Jahr oder einen gegebenenfalls in der Kündigungsurkunde angegebenen längeren Zeitabschnitt nach Eingang der Kündigungsurkunde beim Generalsekretär wirksam.

4. Eine Kündigung des Übereinkommens durch einen Vertragsstaat gilt als Kündigung dieses Protokolls durch den betreffenden Vertragsstaat.

#### **Artikel 8**

1. Die Organisation kann eine Konferenz zur Revision oder Änderung dieses Protokolls einberufen.

2. Der Generalsekretär beruft eine Konferenz der Vertragsstaaten dieses Protokolls zur Revision oder Änderung des Protokolls ein, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten oder fünf Vertragsstaaten, je nachdem, welche Zahl grösser ist, dies verlangen.

3. Jede nach Inkrafttreten einer Änderung dieses Protokolls hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde gilt für das Protokoll in seiner geänderten Fassung.

#### **Artikel 9**

1. Dieses Protokoll wird beim Generalsekretär hinterlegt.

2. Der Generalsekretär

- a) unterrichtet alle Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, sowie alle Mitglieder der Organisation über
  - i) jede neue Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde sowie den jeweiligen Zeitpunkt;
  - ii) den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls;

Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden

---

- iii) die Hinterlegung jeder Kündigungsurkunde zu diesem Protokoll sowie den Zeitpunkt, zu dem sie eingegangen ist, und den Zeitpunkt, zu dem die Kündigung wirksam wird;
  - iv) den Eingang jeder Erklärung oder Notifikation nach diesem Protokoll oder dem Übereinkommen, die sich auf dieses Protokoll bezieht;
  - b) übermittelt allen Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Protokolls.
3. Sogleich nach Inkrafttreten dieses Protokolls übermittelt der Depositär dem Generalsekretär der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

#### **Artikel 10**

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

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

Geschehen zu Rom am 10. März 1988

*Es folgen die Unterschriften*

5337

# Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung

Übersetzung<sup>1)</sup>

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens –  
in der Erkenntnis, dass es wünschenswert ist, durch eine Übereinkunft einheitliche internationale Regeln für Bergungsmassnahmen festzulegen,  
in Anbetracht dessen, dass wichtige neue Umstände, insbesondere die zunehmende Sorge um den Schutz der Umwelt, die Notwendigkeit der Überarbeitung der internationalen Regeln deutlich gemacht haben, die gegenwärtig in dem am 23. September 1910 in Brüssel beschlossenen Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot, eingedenk des bedeutenden Beitrags, den wirksame und rechtzeitige Bergungsmassnahmen zur Sicherheit von in Gefahr befindlichen Schiffen und anderen Vermögensgegenständen und zum Schutz der Umwelt leisten können,  
überzeugt von der Notwendigkeit sicherzustellen, dass ausreichende Anreize für diejenigen vorhanden sind, die für in Gefahr befindliche Schiffe und andere Vermögensgegenstände Bergungsmassnahmen unternehmen –  
sind wie folgt übereingekommen:

## Kapitel I Allgemeine Bestimmungen

### Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Im Sinn dieses Übereinkommens

- a) bedeutet *Bergungsmassnahme* jede Handlung oder Tätigkeit, die unternommen wird, um einem Schiff oder einem sonstigen Vermögensgegenstand, die sich in schiffbaren oder sonstigen Gewässern in Gefahr befinden, Hilfe zu leisten;
- b) bedeutet *Schiff* jedes See- oder Binnenschiff oder schwimmende Gerät oder jedes schwimmfähige Bauwerk;
- c) bedeutet *Vermögensgegenstand* jeden nicht auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigten Vermögensgegenstand und umfasst gefährdete Ansprüche auf Frachtgeld;
- d) bedeutet *Umweltschaden* eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten- oder Binnengewässern oder angren-

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes

- zenden Gebieten, die durch Verschmutzung Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse verursacht wird;
- e) bedeutet *Zahlung* jeden Bergelohn, jedes Entgelt oder jede Vergütung, die nach diesem Übereinkommen geschuldet werden;
  - f) bedeutet *Organisation* die Internationale Seeschiffahrts-Organisation;
  - g) bedeutet *Generalsekretär* den Generalsekretär der Organisation.

## Artikel 2 Anwendung des Übereinkommens

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

## Artikel 3 Plattformen und Bohreinrichtungen

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

## Artikel 4 Staatsschiffe

1. Dieses Übereinkommen ist unbeschadet des Artikels 5 auf einem Staat gehörende oder von ihm betriebene Kriegsschiffe oder sonstige nicht Handelszwecken dienende Schiffe, die im Zeitpunkt der Bergungsmassnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität geniessen, nicht anzuwenden, sofern dieser Staat nicht etwas anderes beschliesst.
2. Beschliesst ein Vertragsstaat, dieses Übereinkommen auf seine Kriegsschiffe oder anderen in Absatz 1 bezeichneten Schiffe anzuwenden, so hat er dies dem Generalsekretär unter Angabe der Bedingungen einer solchen Anwendung zu notifizieren.

## Artikel 5 Behördlich überwachte Bergungsmassnahmen

1. Dieses Übereinkommen lässt die Bestimmungen des innerstaatlichen Rechts oder internationaler Übereinkommen über behördliche oder behördlich überwachte Bergungsmassnahmen unberührt.
2. Jedoch stehen Bergern, die solche Bergungsmassnahmen durchführen, die Rechte und Rechtsbehelfe zu, die dieses Übereinkommen für Bergungsmassnahmen vorsieht.
3. Inwieweit die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Rechte und Rechtsbehelfe einer zur Durchführung von Bergungsmassnahmen verpflichteten Behörde zustehen, wird durch das Recht des Staates bestimmt, in dem sich diese Behörde befindet.

**Artikel 6** Bergungsverträge

1. Dieses Übereinkommen ist auf alle Bergungsmassnahmen anzuwenden, soweit nicht ein Vertrag ausdrücklich oder stillschweigend etwas anderes bestimmt.
2. Der Kapitän ist befugt, im Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmassnahmen abzuschliessen. Der Kapitän oder der Eigentümer des Schiffes ist befugt, solche Verträge im Namen des Eigentümers der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände abzuschliessen.
3. Dieser Artikel lässt in Anwendung des Artikels 7 sowie die Pflicht zur Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden unberührt.

**Artikel 7** Nichtigerklärung und Abänderung von Verträgen

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

- a) wenn der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder
- b) wenn die vertraglich vereinbarte Zahlung im Verhältnis zu den tatsächlichen erbrachten Leistungen übermässig hoch oder übermässig gering ist.

**Kapitel II Durchführung der Bergungsmassnahmen****Artikel 8** Pflichten des Bergers sowie des Eigentümers und des Kapitäns

1. Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des Schiffes oder der sonstigen Vermögensgegenstände, die sich in Gefahr befinden, verpflichtet,
  - a) die Bergungsmassnahmen mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen;
  - b) bei der Erfüllung der unter Buchstabe a bezeichneten Pflicht die gebotene Sorgfalt walten zu lassen, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen;
  - c) andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern;
  - d) das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn er von dem Kapitän oder dem Eigentümer des Schiffes oder der sonstigen Vermögensgegenstände, die sich in Gefahr befinden, vernünftigerweise darum ersucht wird, jedoch mit der Massgabe, dass die Höhe seines Bergelohns nicht beeinträchtigt wird, wenn sich ein solches Ersuchen als nicht vernünftig erweisen sollte.
2. Der Eigentümer und der Kapitän des Schiffes oder der Eigentümer der sonstigen Vermögensgegenstände, die sich in Gefahr befinden, sind gegenüber dem Berger verpflichtet,
  - a) mit diesem während der Bergungsmassnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten;

- b) hierbei die gebotene Sorgfalt walten zu lassen, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen;
- c) das Schiff oder die sonstigen Vermögensgegenstände, nachdem sie in Sicherheit gebracht worden sind, zurückzunehmen, wenn der Berger ihn vernünftigerweise darum ersucht.

#### **Artikel 9** Rechte der Küstenstaaten

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

#### **Artikel 10** Pflicht zur Hilfeleistung

1. Jeder Kapitän ist verpflichtet, jeder auf See in Lebensgefahr befindlichen Person Hilfe zu leisten, soweit er dazu ohne ernsthafte Gefährdung seines Schiffes und der Personen an Bord in der Lage ist.
2. Die Vertragsstaaten treffen die zur Durchsetzung der in Absatz 1 dargelegten Pflicht erforderlichen Massnahmen.
3. Der Schiffseigentümer hat für eine Verletzung der dem Kapitän nach Absatz 1 obliegenden Pflicht nicht einzustehen.

#### **Artikel 11** Zusammenarbeit

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

### **Kapitel III** Rechte der Berger

#### **Artikel 12** Voraussetzungen für den Anspruch auf Bergelohn

1. Erfolgreiche Bergungsmassnahmen begründen einen Anspruch auf Bergelohn.

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

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

### **Artikel 13** Kriterien für die Festsetzung des Bergelohns

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

- a) der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
- b) die Sachkunde und die Anstrengungen der Berger in bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden;
- c) das Ausmass des von dem Berger erzielten Erfolgs;
- d) Art und Erheblichkeit der Gefahr;
- e) die Sachkunde und die Anstrengungen der Berger in bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie die Rettung von Menschenleben;
- f) die von den Bergern aufgewendete Zeit sowie die ihnen entstandenen Unkosten und Verluste;
- g) die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der die Berger oder ihre Ausrüstung ausgesetzt waren;
- h) die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;
- i) die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmassnahmen bestimmt waren;
- j) die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

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

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



**Artikel 14** Sondervergütung

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

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

3. Im Sinn der Absätze 1 und 2 bedeutet Unkosten des Bergers die von ihm im Rahmen der Bergungsmassnahme vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie einen angemessenen Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmassnahme eingesetzt worden sind, wobei die in Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben h, i und j dargelegten Kriterien zu berücksichtigen sind.

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

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

6. Dieser Artikel lässt Rückgriffsrechte des Schiffseigentümers unberührt.

**Artikel 15** Aufteilung zwischen Bergern

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

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

**Artikel 16** Rettung von Menschen

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

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

**Artikel 17** Leistungen im Rahmen bestehender Verträge

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

**Artikel 18** Folge eines Fehlverhaltens des Bergers

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

**Artikel 19** Verbot von Bergungsmassnahmen

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

**Kapitel IV** Ansprüche**Artikel 20** Privileg

1. Dieses Übereinkommen lässt ein Privileg, das dem Berger nach einem internationalen Übereinkommen oder nach innerstaatlichem Recht zusteht, unberührt.

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

**Artikel 21** Pflicht zur Sicherheitsleistung

1. Wer für eine nach diesem Übereinkommen geschuldete Zahlung einzustehen hat, muss auf Verlangen des Bergers für dessen Forderung einschliesslich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten.
2. Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Eigentümer der Ladung für die gegen sie gerichteten Forderungen einschliesslich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.
3. Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände dürfen von dem Hafen oder Ort, den sie nach Abschluss der Bergungsmassnahmen zuerst erreicht haben, nicht ohne Zustimmung des Bergers entfernt werden, solange nicht für dessen Forderung hinsichtlich des betreffenden Schiffes oder Vermögensgegenstands eine ausreichende Sicherheit geleistet worden ist.

**Artikel 22** Vorläufige Zahlung

1. Das für den Anspruch des Bergers zuständige Gericht kann durch eine vorläufige Entscheidung anordnen, dass dem Berger ein als billig und gerecht erachteter Betrag als Abschlag gezahlt wird, und zwar zu Bedingungen – gegebenenfalls einschliesslich derjenigen für eine Sicherheitsleistung –, die nach den Umständen des Falles billig und gerecht sind.
2. Im Fall einer vorläufigen Zahlung nach diesem Artikel ermässigt sich die Sicherheit nach Artikel 21 entsprechend.

**Artikel 23** Verjährung

1. Jeder Anspruch auf Zahlung nach diesem Übereinkommen verjährt, wenn nicht innerhalb von zwei Jahren ein gerichtliches oder schiedsgerichtliches Verfahren anhängig gemacht wird. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Tag, an dem die Bergungsmassnahmen abgeschlossen worden sind.
2. Während des Laufs der Verjährungsfrist kann derjenige, der in Anspruch genommen wird, diese Frist jederzeit durch eine Erklärung gegenüber dem Anspruchsteller verlängern. Die Frist kann in gleicher Weise weiter verlängert werden.
3. Der Rückgriff eines Haftenden kann auch nach Ablauf der in den Absätzen 1 und 2 bestimmten Verjährungsfrist innerhalb der Frist erfolgen, die das Recht des Staates vorsieht, in dem das Verfahren anhängig gemacht wird.

**Artikel 24** Zinsen

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

**Artikel 25** Staatseigene Ladung

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

**Artikel 26** Ladung für humanitäre Zwecke

Dieses Übereinkommen darf nicht als Grundlage für eine Beschlagnahme, Sicherungsbeschlagnahme oder Zurückbehaltung von Ladung, die ein Staat für humanitäre Zwecke spendet, herangezogen werden, wenn sich ein solcher Staat bereit erklärt hat, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.

**Artikel 27** Veröffentlichung von Schiedssprüchen

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

**Kapitel V** Schlussbestimmungen**Artikel 28** Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

1. Dieses Übereinkommen liegt vom 1. Juli 1989 bis zum 30. Juni 1990 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf.
2. Staaten können ihre Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, ausdrücken,
  - a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,
  - b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und danach ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder
  - c) indem sie ihm beitreten.
3. Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.

**Artikel 29** Inkrafttreten

1. Dieses Übereinkommen tritt ein Jahr nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem 15 Staaten ihre Zustimmung ausgedrückt haben, durch das Übereinkommen gebunden zu sein.
2. Für einen Staat, der seine Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, nach Erfüllung der Voraussetzungen für dessen Inkrafttreten

ausdrückt, wird eine solche Zustimmung ein Jahr nach dem Zeitpunkt wirksam, in dem er die Zustimmung ausgedrückt hat.

### Artikel 30 Vorbehalte

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

- a) wenn die Bergungsmassnahmen in Binnenwässern stattfinden und alle beteiligten Schiffe zur Schifffahrt auf Binnengewässern bestimmt sind;
- b) wenn die Bergungsmassnahmen in Binnengewässern stattfinden und kein Schiff beteiligt ist;
- c) wenn alle Betroffenen Staatsangehörige dieses Staates sind;
- d) wenn es sich bei den betroffenen Vermögensgegenständen um Kulturgut des Meeres von prähistorischer, archäologischer oder historischer Bedeutung handelt und sie sich auf dem Meeresboden befinden.

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

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

### Artikel 31 Kündigung

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

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

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

### Artikel 32 Revision und Änderung

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

2. Der Generalsekretär hat eine Konferenz der Vertragsstaaten dieses Übereinkommens zur Revision oder Änderung des Übereinkommens einzuberufen,

wenn acht Vertragsstaaten oder ein Viertel der Vertragsstaaten, wenn diese Zahl höher ist, dies verlangen.

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

### Artikel 33 Depositar

1. Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt.
2. Der Generalsekretär
  - a) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, sowie alle Mitglieder der Organisation
    - i) von jeder weiteren Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des Zeitpunkts;
    - ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
    - iii) von der Hinterlegung jeder Urkunde zur Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts ihres Eingangs und des Zeitpunkts, zu dem die Kündigung wirksam wird;
    - iv) von jeder nach Artikel 32 angenommenen Änderung;
    - v) vom Eingang jedes Vorbehalts, jeder Erklärung oder jeder Notifikation aufgrund dieses Übereinkommens;
  - b) übermittelt allen Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens.
3. Sobald dieses Übereinkommen in Kraft tritt, übermittelt der Depositar dem Generalsekretär der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift des Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

### Artikel 34 Sprachen

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

Internationales Übereinkommen über Bergung

---

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

Geschehen zu London am 28. April 1989.

*Es folgen die Unterschriften*

5337

**Protokoll von 1990** *Übersetzung<sup>1)</sup>*  
**zur Änderung des Athener Übereinkommens von 1974**  
**über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck**  
**auf See**

---

Die Vertragsparteien dieses Protokolls –  
 in der Erwägung, dass es wünschenswert ist, das am 13. Dezember 1974 in  
 Athen beschlossene Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisen-  
 den und ihrem Gepäck auf See zu ändern, um einen weitergehenden Schaden-  
 ersatz vorzusehen und ein vereinfachtes Verfahren zur Fortschreibung der Haf-  
 tungshöchstbeträge einzuführen –  
 sind wie folgt übereingekommen:

#### **Artikel I**

Im Sinn dieses Protokolls

1. bedeutet «Übereinkommen» das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Für Staaten, die Vertragsparteien des Protokolls von 1976 zu dem Übereinkommen sind, bezeichnet dieser Ausdruck das Übereinkommen in der Fassung jenes Protokolls;
2. bedeutet «Organisation» die Internationale Seeschiffahrts-Organisation;
3. bedeutet «Generalsekretär» den Generalsekretär der Organisation.

#### **Artikel II**

1) Artikel 1 Nummer 10 des Übereinkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

10. «Organisation» bedeutet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.

2) Artikel 7 Absatz 1 des Übereinkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

1. Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden ist in jedem Fall auf einen Betrag von 175 000 Rechnungseinheiten je Beförderung beschränkt. Wird nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Rente festgesetzt, so darf der Kapitalwert der Rente den genannten Höchstbetrag nicht übersteigen.

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes



## 3) Artikel 8 des Übereinkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

1. Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck ist in jedem Fall auf einen Betrag von 1800 Rechnungseinheiten je Reisenden und je Beförderung beschränkt.

2. Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen, einschliesslich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist in jedem Fall auf 10 000 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

3. Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist in jedem Fall auf 2700 Rechnungseinheiten je Reisenden und je Beförderung beschränkt.

4. Der Beförderer und der Reisende können vereinbaren, dass der Beförderer vorbehaltlich eines Selbstbehalts haftet, der bei Beschädigung eines Fahrzeugs 300 Rechnungseinheiten und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks 135 Rechnungseinheiten je Reisenden nicht übersteigen darf. Dieser Betrag wird von der Schadenssumme abgezogen.

## 4) Artikel 9 des Übereinkommens und seine Überschrift werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

## Rechnungseinheit und Umrechnung

1. Die in diesem Übereinkommen genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 genannten Beträge werden in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umgerechnet; die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert der betreffenden Währung gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Vertragsstaat bestimmte Weise errechnet.

2. Dessenungeachtet kann ein Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung des Absatzes 1 nicht zulässt, bei der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung dieses Übereinkommens oder dem Beitritt zu dem Übereinkommen oder jederzeit danach erklären, dass die in Absatz 1 genannte Rechnungseinheit 15 Goldfranken entspricht. Der in diesem Absatz genannte Goldfranken entspricht 65½ Milligramm Gold von  $\frac{900}{1000}$  Feingehalt. Die Umrechnung des Goldfrankens in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

3. Die in Absatz 1 letzter Satz genannte Berechnung und die in Absatz 2 genannte Umrechnung erfolgen in der Weise, dass die Beträge nach Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8, in der Landeswährung der Vertragsstaaten ausgedrückt, soweit wie möglich dem tatsächlichen Wert entsprechen, der sich aus der Anwendung des Absatzes 1 Sätze 1 bis 3 ergeben würde. Die Staaten teilen dem Generalsekretär die Art der Berechnung nach Absatz 1 oder das Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 2 bei der Hinterlegung ihrer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

### Artikel III

1. Das Übereinkommen und dieses Protokoll sind im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien dieses Protokolls als ein Vertragswerk anzusehen und auszulegen.

2. Ein Staat, der Vertragspartei dieses Protokolls, aber nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist, ist durch das Übereinkommen in der Fassung dieses Protokolls im Verhältnis zu den anderen Staaten, die Vertragsparteien dieses Protokolls sind, gebunden; er ist aber nicht durch das Übereinkommen im Verhältnis zu Staaten gebunden, die Vertragsparteien nur des Übereinkommens sind.

3. Dieses Protokoll berührt nicht die Verpflichtungen eines Staates, der Vertragspartei sowohl des Übereinkommens als auch dies Protokolls ist, gegenüber einem Staat, der Vertragspartei des Übereinkommens, aber nicht Vertragspartei dieses Protokolls ist.

### Schlussbestimmungen

**Artikel IV** Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

1. Dieses Protokoll liegt vom 1. Juni 1990 bis zum 31. Mai 1991 am Sitz der Organisation für alle Staaten zur Unterzeichnung auf.

2. Jeder Staat kann seine Zustimmung, durch dieses Protokoll gebunden zu sein, ausdrücken,

- a) indem er es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet;
- b) indem er es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder
- c) indem er ihm beiträgt.

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

4. Jede Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, die hinterlegt wird, nachdem eine Änderung des Übereinkommens in der Fassung

dieses Protokolls in Kraft getreten ist, gilt für das Übereinkommen in der durch dieses Protokoll und eine solche Änderung geänderten Fassung.

#### **Artikel V Inkrafttreten**

1. Dieses Protokoll tritt 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem zehn Staaten ihre Zustimmung ausgedrückt haben, durch dieses Protokoll gebunden zu sein.
2. Für jeden Staat, der seine Zustimmung, durch dieses Protokoll gebunden zu sein, ausdrückt, nachdem die Voraussetzungen in Absatz 1 für das Inkrafttreten erfüllt sind, tritt dieses Protokoll 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem er diese Zustimmung ausgedrückt hat.

#### **Artikel VI Kündigung**

1. Dieses Protokoll kann von jedem Staat, der Vertragspartei ist, jederzeit gekündigt werden, nachdem es für ihn in Kraft getreten ist.
2. Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Kündigungsurkunde beim Generalsekretär.
3. Die Kündigung wird nach Ablauf von zwölf Monaten oder eines in der Kündigungsurkunde bezeichneten längeren Zeitabschnitts nach Hinterlegung der Kündigungsurkunde beim Generalsekretär wirksam.
4. Im Verhältnis zwischen den Staaten, die Vertragsparteien dieses Protokolls sind, wird die Kündigung des Übereinkommens durch einen von ihnen nach Artikel 25 des Übereinkommens nicht als Kündigung des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls ausgelegt.

#### **Artikel VII Revision und Änderung**

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

#### **Artikel VIII Änderung der Höchstbeträge**

1. Auf Ersuchen von mindestens der Hälfte, jedoch nicht weniger als sechs der Staaten, die Vertragsparteien dieses Protokolls sind, übermittelt der Generalsekretär allen Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsstaaten jeden Vorschlag zur Änderung der in Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls bezeichneten Höchstbeträge einschliesslich der Selbstbehalte.

2. Jede vorgeschlagene und auf die obige Weise übermittelte Änderung wird dem Rechtsausschuss der Organisation (im folgenden als «Rechtsausschuss» bezeichnet) frühestens sechs Monate nach dem Zeitpunkt der Übermittlung zur Beratung vorgelegt.
3. Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls, gleichviel ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, sind berechtigt, an dem Verfahren des Rechtsausschusses zur Beratung von Änderungen und zur Beschlussfassung darüber teilzunehmen.
4. Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls beschlossen, die in dem nach Absatz 3 erweiterten Rechtsausschuss anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls bei der Abstimmung anwesend ist.
5. Bei der Beratung eines Vorschlags zur Änderung der Höchstbeträge hat der Rechtsausschuss die aus Ereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung auf die Versicherungskosten zu berücksichtigen.
6. a) Eine Änderung der Höchstbeträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt, in dem dieses Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.  
b) Ein Höchstbetrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er einen Betrag übersteigt, der dem im Übereinkommen in der Fassung dieses Protokolls festgesetzten Höchstbetrag zuzüglich sechs v. H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip, von dem Zeitpunkt an, in dem dieses Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.  
c) Ein Höchstbetrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er einen Betrag übersteigt, der dem Dreifachen des im Übereinkommen in der Fassung dieses Protokolls festgesetzten Höchstbetrags entspricht.
7. Die Organisation notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 4 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Zeitpunkt der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zur Zeit der Beschlussfassung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Generalsekretär mitgeteilt haben, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und wird nicht wirksam.
8. Eine nach Absatz 7 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.

9. Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Protokoll nach Artikel VI Absätze 1 und 2 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.

10. Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 7 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Protokoll für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

#### **Artikel IX** Depositär

1. Dieses Protokoll und alle nach Artikel VIII angenommenen Änderungen werden beim Generalsekretär hinterlegt.

2. Der Generalsekretär

a) unterrichtet alle Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,

- i) von jeder weiteren Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Urkunde unter Angabe des Zeitpunkts;
- ii) von jeder Erklärung und Mitteilung nach Artikel 9 Absätze 2 und 3 des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls;
- iii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls;
- iv) von jedem Vorschlag zur Änderung der Höchstbeträge, der nach Artikel VIII Absatz 1 gemacht worden ist;
- v) von jeder Änderung, die nach Artikel VIII Absatz 4 beschlossen worden ist;
- vi) von jeder Änderung, die nach Artikel VIII Absatz 7 als angenommen gilt, unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem die Änderung nach Artikel VIII Absätze 8 und 9 in Kraft tritt;
- vii) von der Hinterlegung jeder Urkunde zur Kündigung dieses Protokolls unter Angabe des Zeitpunkts der Hinterlegung und des Zeitpunkts, zu dem die Kündigung wirksam wird;

b) übermittelt allen Unterzeichnerstaaten und allen Staaten, die diesem Protokoll beitreten, beglaubigte Abschriften dieses Protokolls.

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

**Artikel X Sprachen**

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

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

Geschehen zu London am 29. März 1990.

*Es folgen die Unterschriften*

5337