

Wir fertigen das vorliegende Gesetz aus und ordnen an, dass es mit dem Staatssiegel versehen und durch das *Belgische Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Gegeben zu Brüssel, den 5. Mai 2014

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Pensionen

A. DE CROO

Mit dem Staatssiegel versehen:

Die Ministerin der Justiz

Frau A. TURTELBOOM

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2015/00254]

20 JUILLET 1976. — Loi portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969. — Coordination officielle en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officielle en langue allemande de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969 (*Moniteur belge* du 13 avril 1977, *err.* du 26 juin 1979), telle qu'elle a été modifiée successivement par :

- la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime (*Moniteur belge* du 6 octobre 1989, *err.* du 8 décembre 1990);
- la loi du 10 août 1998 portant assentiment au Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et Annexe, faits à Londres le 27 novembre 1992 (*Moniteur belge* du 16 mars 1999);
- la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aérienne et de la police des chemins de fer dans la police fédérale (*Moniteur belge* du 29 mai 1999);
- la loi du 26 juin 2000 relative à l'introduction de l'euro dans la législation concernant les matières visées à l'article 78 de la Constitution (*Moniteur belge* du 29 juillet 2000);
- la loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution (*Moniteur belge* du 26 avril 2013);
- la loi du 10 janvier 2013 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution (*Moniteur belge* du 26 avril 2013).

Cette coordination officielle en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2015/00254]

20 JULI 1976. — Wet houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969. — Officiële coördinatie in het Duits

De hierna volgende tekst is de officiële coördinatie in het Duits van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 (*Belgisch Staatsblad* van 13 april 1977, *err.* van 26 juni 1979), zoals ze achtereenvolgens werd gewijzigd bij :

- de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (*Belgisch Staatsblad* van 6 oktober 1989, *err.* van 8 december 1990);
- de wet van 10 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, en de Bijlage, gedaan te Londen op 27 november 1992 (*Belgisch Staatsblad* van 16 maart 1999);
- de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie (*Belgisch Staatsblad* van 29 mei 1999);
- de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet (*Belgisch Staatsblad* van 29 juli 2000);
- de wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet (*Belgisch Staatsblad* van 26 april 2013);
- de wet van 10 januari 2013 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet (*Belgisch Staatsblad* van 26 april 2013).

Deze officiële coördinatie in het Duits is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C – 2015/00254]

20. JULI 1976 — Gesetz zur Billigung und Ausführung des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und seiner Anlage, abgeschlossen in Brüssel am 29. November 1969 — Inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache

Der folgende Text ist die inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache des Gesetzes vom 20. Juli 1976 zur Billigung und Ausführung des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und seiner Anlage, abgeschlossen in Brüssel am 29. November 1969, so wie es nacheinander abgeändert worden ist durch:

- das Gesetz vom 11. April 1989 zur Billigung und Ausführung verschiedener Internationaler Rechtsakte auf dem Gebiet der Seeschifffahrt,
- das Gesetz vom 10. August 1998 zur Zustimmung zum Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und Anlage, abgeschlossen in London am 27. November 1992,
- das Gesetz vom 3. Mai 1999 zur Regelung der Verteilung der Befugnisse infolge der Integration der Schifffahrtspolizei, der Luftfahrtspolizei und der Eisenbahnpolizei in die föderale Polizei,

- das Gesetz vom 26. Juni 2000 über die Einführung des Euro in die Rechtsvorschriften in Bezug auf die in Artikel 78 der Verfassung erwähnten Angelegenheiten,
- das Gesetz vom 19. Dezember 2012 zur Ausführung verschiedener Internationaler Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für die Verschmutzung durch Schiffe mit Bezug auf in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheiten,
- das Gesetz vom 10. Januar 2013 zur Ausführung verschiedener Internationaler Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für die Verschmutzung durch Schiffe mit Bezug auf in Artikel 77 der Verfassung erwähnte Angelegenheiten.

Diese inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

**MINISTERIUM DER AUSWÄRTIGEN ANGELEGENHEITEN,
DES AUSSENHANDELS UND DER ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT**

20. JULI 1976 — Gesetz zur Billigung und Ausführung des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und seiner Anlage, abgeschlossen in Brüssel am 29. November 1969

Artikel 1 - [Für die Anwendung des vorliegenden Gesetzes versteht man unter "das Übereinkommen": das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und seine Anlage, abgeschlossen in Brüssel am 29. November 1969, so wie sie abgeändert wurden durch das Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, abgeschlossen in London am 27. November 1992.]

[Art. 1 ersetzt durch Art. 3 des G. vom 10. August 1998 (B.S. vom 16. März 1999)]

Art. 2 - [...]

[Art. 2 aufgehoben durch Art. 3 des G. vom 10. Januar 2013 (B.S. vom 26. April 2013)]

Art. 3 - [§ 1] - Der in Artikel V Absatz 3 des Übereinkommens vorgesehene Fonds zur Beschränkung der Haftung muss entweder durch die Hinterlegung einer Geldsumme in bar [bei der gemäß Buch II Artikel 48 § 4 des Handelsgesetzbuches bestimmten Einrichtung] errichtet werden oder durch die Leistung einer Bankgarantie oder irgendeiner anderen finanziellen Sicherheit, unter der Bedingung, dass sie vom Präsidenten des in Artikel 2 § 1 erwähnten Gerichts angenommen und als ausreichend angesehen wird.

[§ 2 - Unbeschadet der Befugnis des Präsidenten des in § 1 erwähnten Gerichts wird der Fonds zur Beschränkung der Haftung gemäß Buch II Artikel 48 bis 52 des Handelsgesetzbuches errichtet, liquidiert und verteilt. Die dem Konkursrichter zugewiesene Aufgabe wird jedoch von einem Richter, der vom Präsidenten bestimmt wird, erfüllt.]

[Art. 3 § 1 (früherer einziger Absatz) nummeriert durch Art. 20 des G. vom 11. April 1989 (B.S. vom 6. Oktober 1989) und abgeändert durch Art. 20 Nr. 1 des G. vom 11. April 1989 (B.S. vom 6. Oktober 1989); § 2 eingefügt durch Art. 20 Nr. 2 des G. vom 11. April 1989 (B.S. vom 6. Oktober 1989)]

Art. 4 - 14 - [...]

[Art. 4 bis 14 aufgehoben durch Art. 10 des G. vom 19. Dezember 2012 (B.S. vom 26. April 2013)]

Art. 15 - [Abänderungsbestimmungen]

Art. 16 - Die Artikel 2 bis 15 des vorliegenden Gesetzes treten in Kraft an dem Tag, an dem das Übereinkommen, das durch dieses Gesetz gebilligt und ausgeführt wird, für Belgien verbindlich wird, und bleiben in Kraft, solange dieses Übereinkommen für Belgien nicht unwirksam wird.

ÜBERSETZUNG

**29. NOVEMBER 1969 — [Internationales Übereinkommen von 1992
über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden]**

[Überschrift ersetzt durch Art. 11 Abs. 2 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Artikel I

Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. ["Schiff" bedeutet ein Seeschiff oder ein sonstiges Seefahrzeug jeder Art, das zur Beförderung von Öl als Bulkladung gebaut oder hergerichtet ist; jedoch wird ein Schiff, das Öl und andere Ladungen befördern kann, als Schiff nur angesehen, wenn es tatsächlich Öl als Bulkladung befördert, und während jeder Fahrt, die auf eine solche Beförderung folgt, sofern nicht nachgewiesen wird, dass es keine Rückstände solcher Beförderung von Öl als Bulkladung an Bord hat.]

2. "Person" bedeutet eine natürliche Person oder eine juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts einschließlich von Staaten und ihren Gebietskörperschaften.

3. "Eigentümer" bedeutet die Person oder Personen, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, oder, wenn keine Eintragung vorliegt, die Person oder Personen, denen das Schiff gehört.

Jedoch bedeutet "Eigentümer" in Fällen, in denen ein Schiff einem Staat gehört und von einer Gesellschaft betrieben wird, die in dem betreffenden Staat als Ausrüster oder Reeder des Schiffes eingetragen ist, diese Gesellschaft.

4. "Staat des Schiffsregisters" bedeutet in Bezug auf eingetragene Schiffe den Staat, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, und in Bezug auf nicht eingetragene Schiffe den Staat, dessen Flagge das Schiff führt.

5. ["Öl" bedeutet beständiges Kohlenwasserstoffmineralöl wie Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl, gleichviel ob es als Ladung oder in den Bunkern des Schiffes befördert wird.]

6. [“Verschmutzungsschäden” bedeuten:

a) Verluste oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Öl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung hervorgerufen werden, gleichviel wo das Ausfließen oder Ablassen erfolgt; jedoch wird der Schadenersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt, ausgenommen der auf Grund dieser Beeinträchtigung entgangene Gewinn, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt,

b) die Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden.]

7. “Schutzmaßnahmen” bedeuten die von einer Person nach Eintreten eines Ereignisses getroffenen angemessenen Maßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung von Verschmutzungsschäden.

8. [“Ereignis” bedeutet einen Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Verschmutzungsschäden verursachen oder eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung solcher Schäden darstellen.]

9. [“Organisation” bedeutet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.]

[10. “Haftungsübereinkommen von 1969” bedeutet das Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden. Für Vertragsstaaten des Protokolls von 1976 zu jenem Übereinkommen bezeichnet dieser Ausdruck das Haftungsübereinkommen von 1969 in der durch das Protokoll geänderten Fassung.]

[Art. I Abs. 1 ersetzt durch Art. 2 Abs. 1 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 5 ersetzt durch Art. 2 Abs. 2 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 6 ersetzt durch Art. 2 Abs. 3 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 8 ersetzt durch Art. 2 Abs. 4 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 9 ersetzt durch Art. 2 Abs. 5 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 10 eingefügt durch Art. 2 Abs. 6 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Artikel II

[Dieses Übereinkommen gilt ausschließlich:

a) für Verschmutzungsschäden, die verursacht worden sind:

i) im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers eines Vertragsstaats und

ii) in der nach Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaats oder, wenn ein Vertragsstaat eine solche Zone nicht festgelegt hat, in einem jenseits des Küstenmeers dieses Staates gelegenen, an dieses angrenzenden Gebiet, das von diesem Staat nach Völkerrecht festgelegt wird und sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, von denen aus die Breite seines Küstenmeers gemessen wird;

b) für Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden, gleichviel wo sie getroffen worden sind.]

[Art. II ersetzt durch Art. 3 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Artikel III

1. [Außer in den Fällen der Absätze 2 und 3 haftet der Eigentümer eines Schiffes im Zeitpunkt des Ereignisses oder, wenn das Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen besteht, im Zeitpunkt des ersten Vorfalls für alle Verschmutzungsschäden, die infolge des Ereignisses durch das Schiff verursacht wurden.]

2. Der Eigentümer haftet nicht für Verschmutzungsschäden, wenn er nachweist, dass die Schäden:

a) durch Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis entstanden sind,

b) ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurden, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde, oder

c) ausschließlich durch die Fahrlässigkeit oder eine andere rechtswidrige Handlung einer Regierung oder einer anderen für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlichen Stelle in der Wahrnehmung dieser Aufgabe verursacht wurden.

3. Beweist der Eigentümer, dass die Verschmutzungsschäden ganz oder teilweise entweder auf eine in Schädigungsabsicht begangene Handlung oder Unterlassung der geschädigten Person oder auf deren Fahrlässigkeit zurückzuführen sind, so kann er von seiner Haftung gegenüber dieser Person ganz oder teilweise befreit werden.

4. [Schadenersatzansprüche wegen Verschmutzungsschäden können gegen den Eigentümer nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden. Vorbehaltlich des Absatzes 5 können Schadenersatzansprüche wegen Verschmutzungsschäden weder auf Grund dieses Übereinkommens noch auf anderer Grundlage geltend gemacht werden gegen:

a) die Bediensteten oder Beauftragten des Eigentümers oder die Mitglieder der Besatzung;

b) den Lotsen oder eine andere Person, die, ohne Mitglied der Besatzung zu sein, Dienste für das Schiff leistet;

c) einen Charterer (wie auch immer er bezeichnet ist, einschließlich Bareboat-Charterer), Ausrüster oder Betreiber des Schiffes sowie einen mit der Betriebsführung Beauftragten;

d) eine Person, die mit Einwilligung des Eigentümers oder auf Weisung einer zuständigen Behörde Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten ausführt;

e) eine Person, die Schutzmaßnahmen trifft;

f) alle Bediensteten oder Beauftragten der unter den Buchstaben c), d) und e) bezeichneten Personen,

sofern die Schäden nicht auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihnen selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden.]

5. Dieses Übereinkommen beeinträchtigt nicht das Rückgriffsrecht des Eigentümers gegen Dritte.

[Art. III Abs. 1 ersetzt durch Art. 4 Abs. 1 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 4 ersetzt durch Art. 4 Abs. 2 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Artikel IV

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

[Art. IV ersetzt durch Art. 5 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Artikel V

1. [Der Eigentümer eines Schiffes ist berechtigt, seine Haftung auf Grund dieses Übereinkommens für jedes Ereignis auf einen Gesamtbetrag zu beschränken, der sich wie folgt errechnet:

a) 3 Millionen Rechnungseinheiten für ein Schiff mit bis zu 5.000 Raumgehaltseinheiten,

b) für ein Schiff mit einem darüber hinausgehenden Raumgehalt erhöht sich der unter Buchstabe a) genannte Betrag für jede zusätzliche Raumgehaltseinheit um 420 Rechnungseinheiten,

wobei dieser Gesamtbetrag 59,7 Millionen Rechnungseinheiten jedoch nicht überschreiten darf.]

2. [Der Eigentümer ist nicht berechtigt, seine Haftung auf Grund dieses Übereinkommens zu beschränken, wenn nachgewiesen wird, dass die Verschmutzungsschäden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihm selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden.]

3. [Um sich auf die in Absatz 1 vorgesehene Beschränkung berufen zu können, hat der Eigentümer für den Gesamtbetrag seiner Haftung einen Fonds bei dem Gericht oder einer sonstigen zuständigen Stelle eines der Vertragsstaaten zu errichten, in dem nach Artikel IX Klage erhoben wird oder, wenn keine Klage erhoben wird, bei jedem Gericht oder jeder sonstigen zuständigen Stelle in einem der Vertragsstaaten, in denen nach Artikel IX Klage erhoben werden kann. Der Fonds kann entweder durch Hinterlegung des Betrags oder durch Vorlage einer Bankgarantie oder einer anderen nach den Rechtsvorschriften des Vertragsstaats, in dem der Fonds errichtet wird, zulässigen und von dem Gericht oder der sonstigen zuständigen Stelle für ausreichend erachteten Garantie errichtet werden.]

4. Der Fonds wird unter die Gläubiger im Verhältnis der Höhe ihrer nachgewiesenen Forderungen verteilt.

5. Hat der Eigentümer oder sein Bediensteter oder Beauftragter oder eine Person, die ihm eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit gewährt, vor Verteilung des Fonds infolge des betreffenden Ereignisses Schadenersatz für Verschmutzungsschäden gezahlt, so tritt diese Person bis zur Höhe des gezahlten Betrags in die Rechte ein, die dem Schadenersatzempfänger auf Grund dieses Übereinkommens zugestanden hätten.

6. Das in Absatz 5 vorgesehene Eintrittsrecht kann auch von einer anderen als der dort genannten Person für einen von ihr gezahlten Schadenersatzbetrag für Verschmutzungsschäden ausgeübt werden, soweit ein derartiger Eintritt nach dem anzuwendenden innerstaatlichen Recht zulässig ist.

7. Weist der Eigentümer oder ein anderer nach, dass er gezwungen werden könnte, einen solchen Schadenersatzbetrag, für den ihm ein Eintrittsrecht nach Absatz 5 oder 6 zugestanden hätte, wenn der Schadenersatz vor Verteilung des Fonds bezahlt worden wäre, zu einem späteren Zeitpunkt ganz oder teilweise zu zahlen, so kann das Gericht oder die sonstige zuständige Stelle des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist, anordnen, dass ein ausreichender Betrag vorläufig zurückgestellt wird, um es dem Betroffenen zu ermöglichen, zu dem genannten späteren Zeitpunkt seinen Anspruch gegen den Fonds geltend zu machen.

8. Ansprüche auf Grund von angemessenen Kosten oder Opfern, die der Eigentümer freiwillig auf sich nimmt, um Verschmutzungsschäden zu verhüten oder einzuschränken, sind anderen Ansprüchen gegen den Fonds gleichrangig.

9. a) Die in Absatz 1 genannte "Rechnungseinheit" ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Absatz 1 genannten Beträge werden in die Landeswährung entsprechend dem Wert dieser Währung gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Errichtung des in Absatz 3 genannten Fonds umgerechnet. 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 Staat bestimmte Weise errechnet.

b) Dessen ungeachtet kann ein Vertragsstaat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung des Buchstabens a) nicht zulässt, bei der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung dieses Übereinkommens oder dem Beitritt zu dem Übereinkommen oder jederzeit danach erklären, dass die unter Buchstabe a) genannte Rechnungseinheit 15 Goldfranken entspricht. Der unter diesem Buchstaben genannte Goldfranken entspricht 65 ^{1/2} Milligramm Gold von 900/1.000 Feingehalt. Die Umrechnung des Goldfranken in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

c) Die unter Buchstabe a) letzter Satz genannte Berechnung und die unter Buchstabe b) genannte Umrechnung erfolgen in der Weise, dass die Beträge nach Absatz 1, in der Landeswährung des Vertragsstaats ausgedrückt, soweit wie möglich dem tatsächlichen Wert entsprechen, der sich aus der Anwendung des Buchstabens a) Sätze 1 bis 3 ergeben würde. Die Vertragsstaaten teilen dem Verwahrer die Art der Berechnung nach Buchstabe a) oder das Ergebnis der Umrechnung nach Buchstabe b) bei der Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.]

10. [Raumgehalt des Schiffes im Sinne dieses Artikels ist die Bruttoreaumzahl, errechnet nach den in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 enthaltenen Bestimmungen über die Vermessung des Raumgehalts.]

11. Der Versicherer oder sonstige finanzielle Sicherheitsgeber ist berechtigt, nach diesem Artikel einen Fonds zu denselben Bedingungen und mit derselben Wirkung zu errichten wie der Eigentümer. [Dieser Fonds kann selbst dann errichtet werden, wenn nach Absatz 2 der Eigentümer nicht berechtigt ist, seine Haftung zu beschränken, beeinträchtigt jedoch dann nicht die Rechte der Geschädigten gegen den Eigentümer.]

[Art. V Abs. 1 ersetzt durch Art. 6 Abs. 1 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 2 ersetzt durch Art. 6 Abs. 2 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 3 ersetzt durch Art. 6 Abs. 3 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 9 ersetzt durch Art. 6 Abs. 4 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 10 ersetzt durch Art. 6 Abs. 5 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 11 abgeändert durch Art. 6 Abs. 6 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Artikel VI

1. Hat der Eigentümer nach einem Ereignis einen Fonds gemäß Artikel V errichtet und ist er berechtigt, seine Haftung zu beschränken,

a) so können Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden, die sich aus diesem Ereignis ergeben, nicht gegen andere Vermögenswerte des Eigentümers geltend gemacht werden.

b) so ordnet das Gericht oder die sonstige zuständige Stelle eines Vertragsstaats die Freigabe des Schiffes oder sonstiger dem Eigentümer gehörender Vermögenswerte, die auf Grund eines Anspruchs wegen sich aus dem Ereignis ergebender Verschmutzungsschäden beschlagnahmt worden sind, sowie die Freigabe jeder Kautions oder sonstigen zur Vermeidung dieser Beschlagnahme gestellten Sicherheit an.

2. Dies gilt jedoch nur, wenn der Kläger Zugang zu dem Gericht hat, das den Fonds verwaltet, und wenn der Fonds tatsächlich zur Befriedigung seines Anspruchs verwendet werden kann.

Artikel VII

1. Der Eigentümer eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes, das mehr als 2.000 Tonnen Öl als Bulkladung befördert, hat eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, zum Beispiel eine Bankbürgschaft oder eine von einem internationalen Schadenersatzfonds ausgestellte Bescheinigung über die nach Maßgabe der Haftungsgrenzen des Artikels V Absatz 1 festgesetzten Beträge aufrechtzuerhalten, um seine Haftung für Verschmutzungsschäden auf Grund dieses Übereinkommens abzudecken.

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

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

3. Die Bescheinigung wird in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefasst. Ist die verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

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

5. Eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit genügt nicht den Erfordernissen dieses Artikels, wenn sie aus anderen Gründen als dem Ablauf der in der Bescheinigung nach Absatz 2 bezeichneten Geltungsdauer binnen drei Monaten nach dem Tag, an dem ihre Beendigung der in Absatz 4 bezeichneten Behörde angezeigt wird, außer Kraft treten kann, sofern nicht innerhalb der genannten Frist die Bescheinigung dieser Behörde übergeben oder eine neue Bescheinigung ausgestellt worden ist. Diese Bestimmungen gelten auch für Änderungen, die dazu führen, dass die Versicherung oder Sicherheit den Erfordernissen dieses Artikels nicht mehr genügt.

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

7. [Die nach Absatz 2 im Namen eines Vertragsstaats ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen werden von anderen Vertragsstaaten für die Zwecke dieses Übereinkommens anerkannt; diese anderen Staaten messen den Bescheinigungen die gleiche Wirkung bei wie den von ihnen selbst ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen, und zwar auch dann, wenn sie für ein Schiff ausgestellt oder bestätigt worden sind, das nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist.] Ein Vertragsstaat kann jederzeit [den ausstellenden oder bestätigenden Staat] um eine Konsultation ersuchen, wenn er glaubt, dass der in der Bescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu erfüllen.

8. Ein Schadenersatzanspruch wegen Verschmutzungsschäden kann unmittelbar gegen den Versicherer oder eine andere Person, die für die Haltung des Eigentümers für Verschmutzungsschäden finanzielle Sicherheit leistet, geltend gemacht werden. [Hierbei kann sich der Beklagte, auch wenn der Eigentümer nach Artikel V Absatz 2 nicht berechtigt ist, seine Haftung zu beschränken, auf die in Artikel V Absatz 1 vorgesehene Haftungsbeschränkung berufen.] Er kann ferner dieselben Einreden (mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des Eigentümers) geltend machen, die der Eigentümer selbst hätte erheben können. Außerdem kann der Beklagte die Einrede geltend machen, dass sich die Verschmutzungsschäden aus einem vorsätzlichen Verschulden des Eigentümers selbst ergaben; jedoch kann der Beklagte keine anderen Einreden geltend machen, die er in einem vom Eigentümer gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte erheben können. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht, zu verlangen, dass dem Eigentümer der Streit verkündet wird.

9. Die aus einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach Absatz 1 verfügbaren Beträge sind ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen auf Grund dieses Übereinkommens zu verwenden.

10. Ein Vertragsstaat wird einem seine Flagge führenden Schiff, auf das dieser Artikel Anwendung findet, nur gestatten, Handel zu treiben, wenn eine Bescheinigung nach Absatz 2 oder 12 ausgestellt worden ist.

11. Vorbehaltlich dieses Artikels stellt jeder Vertragsstaat durch seine innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicher, dass für jedes Schiff, das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt oder das einen vor der Küste innerhalb seines Küstenmeeres gelegenen Umschlagsplatz anläuft oder verlässt, ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in dem in Absatz 1 bezeichneten Umfang besteht, wenn das Schiff tatsächlich mehr als 2.000 Tonnen Öl als Bulkladung befördert.

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

[Art. VII Abs. 2 abgeändert durch Art. 7 Abs. 1 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 4 ersetzt durch Art. 7 Abs. 2 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 7 abgeändert durch Art. 7 Abs. 3 und 4 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999); Abs. 8 abgeändert durch Art. 7 Abs. 5 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Artikel VIII

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

Artikel IX

1. [Sind durch ein Ereignis Verschmutzungsschäden im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers oder eines in Artikel II genannten Gebiets eines oder mehrerer Vertragsstaaten entstanden oder sind in diesem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers oder Gebiets Schutzmaßnahmen getroffen worden, um Verschmutzungsschäden zu verhüten oder einzuschränken, so können Schadenersatzklagen nur vor den Gerichten des oder der betreffenden Vertragsstaaten anhängig gemacht werden. Der Beklagte ist über derartige Klagen binnen angemessener Frist zu unterrichten.]

2. Jeder Vertragsstaat trägt dafür Sorge, dass seine Gerichte die erforderliche Zuständigkeit haben, um über derartige Schadenersatzklagen zu erkennen.

3. Nach Errichtung des Fonds gemäß Artikel V sind die Gerichte des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist, für die Entscheidung über alle Fragen der Zuteilung und Verteilung des Fonds ausschließlich zuständig.

[Art. IX Abs. 1 ersetzt durch Art. 8 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Artikel X

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

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

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

Artikel XI

1. Dieses Übereinkommen gilt nicht für Kriegsschiffe oder sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von diesem betrieben werden und die zu der betreffenden Zeit ausschließlich im nichtgewerblichen staatlichen Dienst eingesetzt sind.

2. Für Schiffe, die einem Vertragsstaat gehören und für gewerbliche Zwecke benutzt werden, kann jeder Staat vor den in Artikel IX bezeichneten Gerichten belangt werden; dabei verzichtet er auf alle Einreden, die sich auf seine Stellung als souveräner Staat gründen.

Artikel XII

Dieses Übereinkommen geht allen internationalen Übereinkünften vor, die an dem Tag, an dem das vorliegende Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wird, in Kraft sind oder zur Unterzeichnung, zur Ratifikation oder zum Beitritt aufgelegt sind, soweit solche Übereinkünfte mit dem vorliegenden Übereinkommen in Widerspruch stehen; dieser Artikel lässt jedoch die Verpflichtungen von Vertragsstaaten gegenüber Nichtvertragsstaaten auf Grund solcher internationaler Übereinkünfte unberührt.

[Artikel XIIbis - Übergangsbestimmungen]

Folgende Übergangsbestimmungen gelten hinsichtlich eines Staates, der im Zeitpunkt eines Ereignisses Vertragspartei sowohl dieses Übereinkommens als auch des Haftungsübereinkommens von 1969 ist:

a) Hat ein Ereignis Verschmutzungsschäden im Anwendungsbereich dieses Übereinkommens verursacht, so gilt die Haftung nach diesem Übereinkommen als abgegolten, falls und soweit sie nach dem Haftungsübereinkommen von 1969 besteht;

b) hat ein Ereignis Verschmutzungsschäden im Anwendungsbereich dieses Übereinkommens verursacht und ist der Staat Vertragspartei sowohl dieses Übereinkommens als auch des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, so besteht eine nach Anwendung des Buchstabens a) verbleibende Haftung auf Grund dieses Übereinkommens nur insoweit, als Verschmutzungsschäden nach Anwendung des genannten Übereinkommens von 1971 unentschädigt bleiben;

c) bei der Anwendung des Artikels III Absatz 4 ist der Ausdruck "dieses Übereinkommen" so auszulegen, als beziehe er sich je nach Fall auf dieses Übereinkommen oder auf das Haftungsübereinkommen von 1969;

d) bei der Anwendung des Artikels V Absatz 3 ist der Gesamtbetrag des zu errichtenden Fonds um den Betrag zu verringern, in dessen Höhe die Haftung nach Buchstabe a) als abgegolten gilt.]

[Art. XIIbis und Überschrift eingefügt durch Art. 9 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

[Artikel XIIter - Schlussbestimmungen]

Die Schlussbestimmungen dieses Übereinkommens sind die Artikel 12 bis 18 des Protokolls von 1992 zum Haftungsübereinkommen von 1969. Bezugnahmen in diesem Übereinkommen auf Vertragsstaaten gelten als Bezugnahmen auf die Vertragsstaaten des Protokolls.]

[Art. XIIter und Überschrift eingefügt durch Art. 9 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Anlage

[Bescheinigung über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden]

[Anlage ersetzt durch Art. 10 des Prot. vom 27. November 1992 (B.S. vom 16. März 1999)]

Ausgestellt nach Artikel VII des Internationalen Übereinkommens von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden

| Name des Schiffes | Unterscheidungs-signal | Heimathafen | Name und Anschrift des Eigentümers |
|-------------------|------------------------|-------------|------------------------------------|
| | | | |

Hiermit wird bescheinigt, dass für das vorgenannte Schiff eine Versicherungspolice oder sonstige finanzielle Sicherheit nach Maßgabe des Artikels VII des Internationalen Übereinkommens von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden besteht.

Art der Sicherheit:

Laufzeit der Sicherheit:

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

Name:

Anschrift:

Die Bescheinigung gilt bis:

Ausgestellt oder bestätigt von der Regierung:

(vollständige Bezeichnung des Staates)

in am

(Ort)

(Datum)

(Unterschrift und Amtsbezeichnung des ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten)

Erläuterungen

Fußnoten

1. Auf Wunsch kann die Bezeichnung des Staates einen Hinweis auf die zuständige Behörde des Landes enthalten, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird.

2. Ist der Gesamtbetrag der Sicherheit von mehreren Seiten zur Verfügung gestellt worden, so sollen alle Einzelbeträge angegeben werden.

3. Wird die Sicherheit in verschiedenen Formen gestellt, so sollen diese Formen angegeben werden.

4. Die Eintragung "Laufzeit der Sicherheit" hat das Datum zu enthalten, an dem die Sicherheit wirksam wird.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2015/00253]

6 AOUT 1993. — Loi portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles à cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003. — Coordination officielle en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officielle en langue allemande de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971 et du Protocole à cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976 (*Moniteur belge* du 5 novembre 1993), telle qu'elle a été modifiée successivement par :

— la loi du 10 août 1998 portant assentiment au Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992 (*Moniteur belge* du 16 mars 1999);

— la loi du 26 juin 2000 relative à l'introduction de l'euro dans la législation concernant les matières visées à l'article 78 de la Constitution (*Moniteur belge* du 29 juillet 2000);

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2015/00253]

6 AUGUSTUS 1993. — Wet houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003. — Officiële coördinatie in het Duits

De hierna volgende tekst is de officiële coördinatie in het Duits van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971 en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (*Belgisch Staatsblad* van 5 november 1993), zoals ze achtereenvolgens werd gewijzigd bij :

— de wet van 10 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, gedaan te Londen op 27 november 1992 (*Belgisch Staatsblad* van 16 maart 1999);

— de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet (*Belgisch Staatsblad* van 29 juli 2000);