

**Bekanntmachung
der Neufassung des
Internationalen Übereinkommens von 1969
über die zivilrechtliche Haftung für Överschmutzungsschäden
in der Fassung des Protokolls von 1992**

Vom 23. April 1996

Auf Grund des Artikels 3 Nr. 1 des Gesetzes zu den Protokollen vom 27. November 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Överschmutzungsschäden und zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Överschmutzungsschäden vom 25. Juli 1994 (BGBl. 1994 II S. 1150) wird nachstehend der Wortlaut des Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Överschmutzungsschäden in der durch das Protokoll vom 27. November 1992 zur Änderung dieses Übereinkommens geänderten Fassung unter der Bezeichnung und Kurzbezeichnung „Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Överschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen von 1992)“ mit der amtlichen deutschen Übersetzung in der Neufassung bekanntgemacht. Das Protokoll vom 27. November 1992 tritt für Deutschland am 30. Mai 1996 in Kraft (vgl. die Bekanntmachung vom 6. Oktober 1995, BGBl. II S. 974).

Bonn, den 23. April 1996

Der Bundesminister der Justiz
Schmidt-Jortzig

**Internationales Übereinkommen von 1992
über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden
(Haftungsübereinkommen von 1992)**

**International Convention
on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992
(1992 Liability Convention)**

**Convention Internationale de 1992
sur la responsabilité civile pour les dommages
dus à la pollution par les hydrocarbures
(Convention de 1992 sur la responsabilité)**

(Übersetzung)

Article I

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any sea-going vessel and sea-borne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.
2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.
4. "State of the ship's registry" means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.

Article I

Au sens de la présente Convention:

1. «Navire» signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.
2. «Personne» signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.
3. «Propriétaire» signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression «propriétaire» désigne cette compagnie.
4. «Etat d'immatriculation du navire» signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés l'Etat dont le navire bat pavillon.

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. "Oil" means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.
6. "Pollution damage" means:
- (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;
- (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
8. "Incident" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
9. "Organization" means the International Maritime Organization.
10. "1969 Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.
5. «Hydrocarbures» signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.
6. «Dommage par pollution» signifie:
- (a) le préjudice ou le dommage causé l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;
- (b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.
7. «Mesures de sauvegarde» signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.
8. «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.
9. «Organisation» signifie l'Organisation maritime internationale.
10. «Convention de 1969 sur la responsabilité» signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les États Parties au Protocole de 1976 de cette Convention, l'expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.
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 genannte Protokoll geänderten Fassung.

Article II

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
- (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and
- (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than

Article II

La présente Convention s'applique exclusivement:

- (a) aux dommages par pollution survenus:
- (i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et
- (ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant

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

200 nautical miles from the base-lines from which the breadth of its territorial sea is measured;

- b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

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.

Article III

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or
- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on

Article III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution:

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
- c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;
- c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du

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 Vorfalles 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

the instructions of a competent public authority;

- (e) any person taking preventive measures;
- (f) all servants or agents of persons mentioned in sub-paragraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Article IV

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article V

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

- (a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;
- (b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 420 units of account in addition to the amount mentioned in sub-paragraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 59,7 million units of account.

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article, the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought, under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by

propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

- e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;
- f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article IV

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article III, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article V

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

- a) 3 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 420 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 59,7 millions d'unités de compte.

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX ou, à défaut d'une telle action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action peut être engagée en vertu de l'article IX. Le fonds

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 nicht die Schäden 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.

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.

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;

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

(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

depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting state where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

9. (a) The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International

peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant dans lequel le fonds est constitué, et jugé satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. a) L'«unité de compte» visée au paragraphe 1 du présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au paragraphe 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses

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 jeder sonstigen zuständigen Stelle für ausreichend erachteten Garantie errichtet werden.

(4) Der Fonds wird unter die Geschädigten 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 darin 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 sein 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,

Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

(b) Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9 (a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9 (a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

(c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9 (a) and the conversion mentioned in paragraph 9 (b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9 (a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9 (a), or the result of the conversion in paragraph 9 (b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

(b) Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 9 a) est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

(c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9 b) sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 9 a). Les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9 a) ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

10. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

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) Dessenungeachtet 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 65½ Milligramm Gold von ⁹⁰⁰/₁₀₀₀ 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.

Article VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,

- (a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;
- (b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

Article VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of busi-

Article VI

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

- a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,
- b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article VII

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente de l'Etat contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat contractant, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un Etat contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat contractant. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) type de garantie;
- d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu

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 2000 Tonnen Öl als Bulkladung befördert, hat eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, z. B. 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,

ness where the insurance or security is established;

(e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

6. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other

de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;

e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat contractant, auprès de l'autorité de l'Etat qui a délivré ou visé le certificat.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

6. L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant en application du paragraphe 2 sont reconnus par d'autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat contractant. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, se prévaloir des limites de

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; sie messen ihnen die gleiche Wirkung bei wie den von ihnen selbst ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen, und zwar auch dann, wenn sie für ein Schiff ausgestellt oder bestätigt worden sind, das nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist. Ein Vertragsstaat kann jederzeit den ausstellenden oder bestätigenden Staat um eine Konsultation ersuchen, wenn er glaubt, daß der in der 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 Haftung 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 Ab-

than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.

11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed by Article V, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

Article VIII

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six year's period shall run from the date of the first such occurrence.

responsabilité prévues à l'article V, paragraphe, 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un Etat contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'ailleurs de près le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

satz 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 Küstenmeers gelegenen Umschlagplatz anläuft oder verläßt, ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in dem in Absatz 1 bezeichneten Umfang besteht, 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.

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 Vorfalles.

Article IX

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article X

1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article XI

1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article IX and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article XII

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the

Article IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces Etats contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article X

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf:

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'Etat.

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

Article XII

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont

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.

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 daß ihm keine angemessene Gelegenheit zur Vertretung seiner Sache vor Gericht gegeben worden ist.

(2) Ein nach Absatz 1 anerkanntes Urteil ist in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem betreffenden Staat vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Diese Förmlichkeiten dürfen 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 Übereinkom-

date on which the Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

Article XII^{bis}

Transitional provisions

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

- (a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;
- (b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund to compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of sub-paragraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;
- (c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression "this Convention" shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;
- (d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with sub-paragraph (a) of this Article.

Article XII^{ter}

Final clauses

The final clauses of this Convention shall be Articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

Article XII^{bis}

Dispositions transitoires

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent dans le cas d'un Etat qui, à la date d'un événement, est Partie à la fois à la présente Convention et à la Convention de 1969 sur la responsabilité:

- a) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention, la responsabilité régie par celle-ci est considérée comme assumée au cas et dans la mesure où elle est également régie par la Convention de 1969 sur la responsabilité;
- b) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention et que l'Etat est Partie à la présente Convention et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la responsabilité qui reste à assumer après application des dispositions du paragraphe a) du présent article n'est régie par la présente Convention que dans la mesure où les dommages par pollution n'ont pas été pleinement réparés après application des dispositions de ladite Convention de 1971;
- c) aux fins de l'application de l'article III, paragraphe 4, de la présente Convention, les termes «la présente Convention» sont interprétés comme se référant à la présente Convention ou à la Convention de 1969 sur la responsabilité, selon le cas;
- d) aux fins de l'application de l'article V, paragraphe 3, de la présente Convention, le montant total du fonds à constituer est réduit du montant par lequel la responsabilité est considérée comme assumée conformément au paragraphe a) du présent article.

Article XII^{ter}

Clauses finales

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 12 à 18 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité. Dans la présente Convention, les références aux Etats contractants sont considérées comme des références aux Etats contractants à ce protocole.

men 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 XII^{bis}

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 auch 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.

Artikel XII^{ter}

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.

*) Vom Abdruck der im BGBl. 1994 II S. 1150, 1160 ff. abgedruckten Schlußbestimmungen wurde abgesehen.

**Annex
Certificate
of Insurance or other Financial Security
in respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage**

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security

Duration of Security

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

At On

(Place)

(Date)

.....
Signature and Title
of issuing or certifying official

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

Annexe
Certificat
d'assurance ou autre garantie financière
relative à la responsabilité civile
pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Délivré conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et adresse du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie

Durée de la garantie

Non et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

Adresse

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le gouvernement de

(nom complet de l'Etat)

Fait à le
(lieu) (date)

.....
 Signature et titre
 de l'agent qui délivre ou vise le certificat

Notes explicatives:

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, le montant fourni par chacune d'elles devrait être indiqué.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il conviendrait de les énumérer.
4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il faut préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

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

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

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	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

.....

Geltungsdauer 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:

1. Auf Wunsch kann die Bezeichnung des Staates einen Hinweis auf die zuständige Behörde des Landes enthalten, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird.
2. Ist der Gesamtbetrag der Sicherheit von mehreren Seiten zur Verfügung gestellt worden, so sollen alle Einzelbeträge angegeben werden.
3. Wird die Sicherheit in verschiedener Form gestellt, so sollen diese Formen angegeben werden.
4. Die Eintragung „Geltungsdauer der Sicherheit“ hat das Datum zu enthalten, an dem die Sicherheit wirksam wird.