

DIE HEINRICH ELBRACHT OHG INFORMIERT:

DIE WICHTIGSTEN KONSEQUENZEN DER NEUEN
"NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS"
FÜR DIE P & I-DECKUNG:

Am 14.04.2015 wird die von bisher 12 Staaten (darunter auch Deutschland) unterzeichnete neue "Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks" in Kraft treten. Wesentlicher Inhalt dieser neuen Regelung ist es, den zeichnenden Vertragsstaaten innerhalb der "Exclusive Economic Zone" nach UNCLOS (also innerhalb einer Zone von 200 Seemeilen ab der Basislinie) die rechtliche Handhabe zu geben, im Falle von Schiffshavarien mit potentiellen von Schiffswracks ausgehenden Gefahren jenseits der eigenen Hoheitsgewässer angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um diesen Gefahren zu begegnen (Art. II Ziff.1.-3.).

Die Konvention statuiert nicht nur Vorschriften über die Zusammenarbeit und Rechte und Pflichten von Vertragsstaat, Flaggen- und Schiffsregisterstaat und Eigner des betreffenden Schiffes im Falle des Eintretens einer solchen Gefahr, sondern regelt auch eine entsprechende Versicherungs- und Garantiepflicht für die Eigner von Schiffen über 300 GT unter Flagge eines Vertragsstaates für eine solche Gefahr (Art. XII). Der Eigner muss mittels eines vom Schiffsregisterstaat erstellten Versicherungszertifikates in der Form der "Model Wreck Convention Act 2011 (c.8) Schedule" nachweisen, dass er dieser Versicherungspflicht nachkommt (Art 12 XII Ziff.2.).

Dieses Versicherungszertifikat wird auf Basis einer entsprechenden vom P & I-Club dem Eigner ausgestellten "Blue Card" zur Verfügung gestellt. Für die Ausstellung dieser "Blue Card" durch den P&I-Club gibt es wiederum zwei Bedingungen. Zum einen muss der Eigner dem ausstellenden P & I-Club eine bestehende Kriegsrisikoversicherung mit eigenständigem Limit für P & I-Kriegsrisiko-Schäden nachweisen. Zum anderen muss der Eigner den ausstellenden P & I-Club für den Fall von Zahlungen von Kriegsrisiko-Schäden durch diesen im Rahmen der Deckung dieser bestehenden Kriegsrisikoversicherung freistellen und ihm alle Rechte hieraus abtreten. Das Versicherungszertifikat ist in der Sprache des für die Registratur des Schiffes zuständigen Staates abzufassen und wenn es sich bei dieser Sprache nicht um Englisch, Französisch oder Spanisch handelt, soll der Text eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten (Art.XII Ziff.4.). Das Original des Versicherungszertifikates ist an Bord zu führen, eine Kopie davon erhält die für die Registratur des Schiffes zuständige Behörde des Vertragsstaates und soweit das Schiff nicht im Register eines Vertragsstaates geführt wird, die das Zertifikat ausstellende Behörde (Art. XII Ziff.5.). Alle Vertragsstaaten werden verpflichtet nur noch den Schiffen die Führung ihrer Flagge zu gestatten, für die vorher das oben beschriebene Versicherungszertifikat erstellt wurde (Art. XII Ziff. 11.).

ALLES GUTE UND VIEL ERFOLG FÜR DAS JAHR 2015