

# Politisch–rechtliches Gef(1)echt für Reeder

Iran-Konflikt & IMO 2020 – Schifffahrtstreibende  
müssen derzeit mit einigen rechtlichen und  
politischen Unsicherheiten leben. Juristen raten zu  
erhöhter Aufmerksamkeit. Unsere jährliche  
»Kanzlei-Umfrage«

Die britische Marine beteiligt sich an einer  
Schutzmission in der Straße von Hormuz

Wie in den vergangenen Jahren hat die HANSA die hiesigen maritimen Kanzleien zu aktuellen Themen befragt. Nach der Festsetzung der »Stena Impero« durch den Iran und den Vorfällen um die »Grace 1« blickt die Schifffahrt noch immer mit Sorge auf die Straße von Hormuz. Bei den Themenkomplexen Brexit und IMO 2020 steht zwar weniger die Sicherheit von Schiff und Crew im Mittelpunkt, dafür treiben die Beteiligten vor allem ökonomische Bedenken um. Es geht zum Teil um ganze Geschäftsmodelle und grundlegende Strategien im Flottenbetrieb, beispielsweise bei der Wahl des Kraftstoffs beziehungsweise einer Ergänzungstechnologie mit Blick auf die ab 2020 geltende Schwefelobergrenze. Das Resultat sind oft große Unsicherheiten in den Kontoren der Reedereien, externe juristische Expertise ist nicht selten gefragt.

Aus der Kanzlei **Clyde & Co.** empfiehlt Philippa Reid bei allen Reisen in dieser Region »eine gründliche Vorausplanung unter Verwendung aller verfügbaren Informationen.« Die Bedrohungen für die Sicherheit des Seeverkehrs seien dynamisch, weshalb es unerlässlich sei, für jede Reise und Tätigkeit in der Region eine detaillierte Bedrohungs- und Risikobewertung durchzuführen. Neben der Einhaltung der Flaggenstaat-Vorgaben sollten Kapitäne sich bei den United Kingdom Marine Trade Operations (UKMTO) anmelden und alle nötigen Informationen bereitstellen, wenn beziehungsweise bevor sie die Voluntary Reporting Area (VRA) des Indischen Ozeans betreten. Sollte man dennoch von einem Fall wie der »Stena Impero« betroffen sein, rät die Juristin dazu, sich unter anderem an den aus der Piraterie-Bekämpfung bekannten Best Management Practices (BMP 5) zu orientieren, die auch für andere Bedrohungen relevant sind, die sich aus regionalen Konflikten ergeben.

Kommerzielle Folgen könnte die Entwicklung nach Ansicht von Reid etwa für Versicherungspolicen und Charterverträge haben. So hat das maßgebliche Joint War Committee das Risikogebiet bereits um den Oman, den Persischen Golf und angrenzende Gewässer, einschließlich des Golfs von Oman westlich des 58. Breitengrades und die Vereinigten Arabischen Emirate erweitert. Es können demzufolge zusätzliche Prämien anfallen.

»In der Praxis ist es wahrscheinlich, dass es den Charterern untersagt sein

### **Abstract: Shipping industry faces legal uncertainties**

*Iran Conflict, IMO 2020 – Shipping companies currently have to cope with several legal and political challenges. Lawyers advise increased attention, as our annual »Law Firm Survey« shows. As in previous years, HANSA consulted Hamburg based maritime law experts on current issues. The results include, above all, the advice to mind timely preparation with a view to contracts and security measures.*

*Further information: [redaktion@hansa-online.de](mailto:redaktion@hansa-online.de)*

wird, ein Schiff an einen Ort zu bestellen, an dem nach vernünftigem Ermessen des Kapitäns oder der Eigentümer die Situation gefährlich ist oder werden könnte und eine Gefährdung für das Schiff, seine Ladung oder seine Besatzung besteht«, meint Reid. Wenn der Eigentümer jedoch zustimme, seien alle zusätzlich anfallenden Versicherungskosten (in der Regel zusammen mit anderen Zusatzkosten wie zusätzlichen Heuern) wahrscheinlich von den Charterern unter ausdrücklichen oder stillschweigenden Bedingungen zu tragen.

### *»Sicherlich besteht die Möglichkeit für vermehrte Rechtsstreitigkeiten«*

Katarina Solf, Clyde & Co.

Mit Blick auf »IMO 2020« sieht Reids Kollegin Katarina Solf eine große Herausforderung in der faktischen Durchsetzung der neuen Schwefelgrenzwerte, nicht zuletzt, da die IMO selbst keine Sanktionen festsetzt, sondern Flaggen- und erfahrungsgemäß vor allem Hafenstaaten, zum Teil auf Grundlage von regionalen Vereinbarungen wie z.B. der Pariser Vereinbarung zur Hafenstaatkontrolle (Paris MoU). »Als Mechanismen zur Durchsetzung der Grenzwerte stehen den Hafenstaaten dabei u.a. Geldstrafen und die Festhaltung von Schiffen zur Verfügung. Sicherlich besteht daher die Möglichkeit für vermehrte Rechtsstreitigkeiten«, meint die Juristin.

Flaggenstaaten könnten theoretisch die Marpol-Zeugnisse von Schiffen unter ihrer Flagge widerrufen oder zumindest aussetzen, wenn sie die Vorgaben nicht einhalten. »Hierdurch kann es insbesondere zu Auseinandersetzungen der Schiffseigner mit der Klasse und natürlich zu Schwierigkeiten bei der Versicherungsdeckung und den Charterverträgen kommen«, meint Solf.

Insgesamt ist es ihrer Ansicht nach »wahrscheinlich«, dass es »zu einer Viel-

zahl von Ansprüchen unter Charterverträgen« kommt. Darunter könnten verschiedene Streitigkeiten fallen, etwa wegen fehlender See- bzw. Betriebstauglichkeit des Schiffs, der erhöhten Kraftstoffkosten, Motorschäden, Stilllegung oder Arrest sowie über die Zahlung von Geldstrafen wegen der Nichteinhaltung der Grenzwerte. »Eigentümer und Charterer sollten deswegen ihre Charterbedingungen überprüfen und gegebenenfalls neu verhandeln«, sagt Solf.

Klaus Ramming aus der Kanzlei **Lebuhn & Puchta** sieht bei Vorfällen in der Straße von Hormuz den Flaggenstaat in der Pflicht: »Er ist aufgrund der Flaggenhoheit verpflichtet, dem Schiff beizustehen, außerdem wird durch die Maßnahmen der iranischen Kräfte gegen das Schiff in Hoheitsbefugnisse des Flaggenstaates eingegriffen.« Eine umfassende Vorbereitung und Abstimmung mit den Versicherern sei seitens der Reederei unerlässlich. Eine europäische Flagge biete keine volle Sicherheit gegen Maßnahmen des Iran. Auch in Charterverträgen sollten Regelungen getroffen werden.

Die juristischen Folgen der aktuellen Entwicklungen sind nach Ansicht von Ramming schwer einzuschätzen: »In erster Linie geht es um Fragen des Völkerrechts, hier des Seevölkerrechts. Leider sind weder der Iran noch die USA Vertragsstaaten des UN-Seerechtsübereinkommens, sodass die hier vorgesehenen Mechanismen der Streitbeilegung nicht zum Tragen kommen.« Möglicherweise könne der Konflikt Anlass für eine umfassende völkerrechtliche Regelung einer ungehinderten Schifffahrt in der Straße von Hormuz sein. »Eine solche steht allerdings in weiter Ferne und wird nicht zustande kommen, ohne dass die großen Streitfragen in Bezug auf den Iran gelöst werden, namentlich das iranische Atomprogramm, die Rolle des Iran im Nahen Osten und die Sanktionen insbesondere der USA und der EU gegen den Iran«, so Ramming.



Die Bunkerung wird ab Januar 2020 nicht nur Reeder, sondern wohl auch verstärkt Juristen beschäftigen



© Wägener

Seine Kollegin Simone Claußen beschäftigt sich intensiv mit dem Thema »IMO 2020«. Wie engmaschig die Kontrollen und die Durchsetzung seitens der Hafen- und Flaggenstaaten ausfällt, hängt ihrer Ansicht nach von den Kapazitäten und Ressourcen, aber auch dem Willen der Behörden ab. Eine potenzielle »Nichtverfügbarkeit von niedrigschwefeligem Kraftstoff wird die Verfolgung eines Verstoßes nicht ausschließen, sondern höchstens als Entschuldigungsgrund in Betracht kommen«, meint Claußen. Zwischen den Parteien Schiff und Flagge sieht sie aufgrund der klaren Regelungen »kein großes Streitpotenzial.«

Anders könnte es ihrer Ansicht nach im Verhältnis zwischen Schiffseigner und Charterer oder Manager aussehen, »da der Schiffseigner gegenüber den Vollzugsbehörden verantwortlich ist, aber der Charterer das Schiff in der Regel mit Kraftstoff zu versorgen hat.« In Gebieten, in denen nicht ausreichend niederschwefeliger Kraftstoff hergestellt werden kann und wo daher ausreichende Mengen durch Vermengung hergestellt werden müssen, besteht zudem die Gefahr minderwertigen Treibstoffs, wofür der Charterer in der Regel einzustehen hat.

Timo Noftz und Lena Haffner aus der Kanzlei **Norton Rose Fulbright** sehen ebenfalls die Unsicherheit hinsichtlich »IMO 2020«, wenn es um die Durchsetzung der neuen Regeln geht: »Aus Sicht der deutschen Behörden begehen die Umweltsünder unter den Reedern lediglich einen Verstoß gegen die Schadstoffgrenzwerte und damit eine Ordnungswidrigkeit. Das wiederum zieht ein Bußgeld in der Bandbreite einiger Hundert Euro mit sich. In Spanien oder Schweden etwa liegen diese Summen um ein Vielfaches höher. Der asiatische Stadtstaat Singapur droht Kapitänen sogar mit einer Gefängnisstrafe, sollten sie mit Schiffen in den Hafen kommen, die die neuen Grenzwerte nicht einhalten. Auch hohe Geldstrafen sind dort vorgesehen. Zuständig für das Thema in Deutschland ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) in Hamburg. Das BSH wird Verstöße wohl sanktionieren wie bisher, auch wenn der Bußgeldkatalog regelmäßig aktualisiert wird.«

Um das Streitrisiko zwischen Schiffseigner und/oder Manager zu reduzieren, sollten klare Vertragsregelungen geschaffen werden. Zwar gibt es seitens der Bimco bereits Musterklauseln. »Aber auch die Anwendung und die Auslegung dieser Klauseln im Einzelfall birgt ein nicht unerhebliches Streit-Risiko«, meinen die Juristen, die empfehlen, ebenfalls die Vertragskonstrukte mit Versicherern im Auge zu behalten. Einige Versicherer würden sich beispielsweise durch neue Vertragsklauseln vor Maschinenschäden im Zuge der Umstellung auf schwefelarmen Treibstoff schützen wollen. Weiterhin wurden Bedingungen formuliert, nach denen die Eignung des gebunkerten Treibstoffs und der Abgasreinigungsanlagen, sofern welche installiert sind, durch Sachverständige zu überprüfen sind. »Es gilt also, wie immer, je unklarer und mehrdeutiger die Vertragsklausel, desto höher das Rechtstreitrisiko. Es lohnt sich im Vorfeld klare Regelungen zu treffen und bestehende Verträge juristisch prüfen und anpassen zu lassen«, so Noftz und Haffner.

Hinsichtlich der zunehmenden Spannungen in der Region bewerten sie die Lage um die »Stena Impero« als sehr ungewiss. Um in solchen Fällen aufzuklären, was tatsächlich in der Straße von Hormus und in den Gebieten von Gibraltar passierte und wie das rechtlich zu bewerten ist, wird der Internationale Seegerichtshof in Hamburg ins Spiel gebracht: »Die Einschaltung des Seegerichtshofes, wie er von Deutschen Reedern derzeit gefordert wird, hat in der Vergangenheit vergleichbare Fälle tatsächlich schnell verhandelt und die Freigabe festgehaltener Schiffe erwirkt.« Da der Iran jedoch nicht Mitglied der Konvention für diesen Gerichtshof ist, müsste eine entsprechende Verabredung mit Großbritannien getroffen werden.

Aufgrund der politisch hochbrisanten Lage werde es statt der »juristischen Keule« mehr um konstruktive Dialoge und Deeskalation gehen. Solange sich keine Entspannung abzeichnet, könne es ihrer Meinung nach erwogen werden, die entsprechende Region vorerst – soweit möglich – zu meiden, wie es die Reederei P&O Cruises aktuell tut. Auch die Möglichkeit von Konvoi-Fahr-

ten wird als Option beschrieben: »Derartige Maßnahmen haben beispielsweise 2009 und 2010 am Horn von Afrika zu einer Eindämmung der Piraterie geführt.«

Oliver Rossbach von der Kanzlei **Pier 11** meint, dass man sich in diesen Regionen auch in Zukunft vor solchen staatlichen Übergriffen kaum wird schützen können. »Als betroffenes Unternehmen sollte man sich umgehend an die zuständigen Behörden in Deutschland wenden. Die Aussichten, rein juristisch in angemessener Zeit mit Erfolg gegen ausländische staatliche Stellen vorgehen zu können, dürften gleich Null sein.« Besondere juristische Folgen, welche die derzeitige Entwicklung für die Schifffahrt haben könnten, sehe man bei Pier 11 nicht.

Bezüglich »IMO 2020« erwartet Rossbach, dass die meisten Reedereien darauf bedacht sein werden, sich »fully compliant« zu verhalten. Schon allein aus Reputationsgründen werde man sich bei diesem sensiblen, stark öffentlichkeitswirksamen Thema keine Rechtsverstöße leisten wollen. »Klar ist aber auch, dass es »schwarze Schafe« geben wird, die vor allem in einer Anfangszeit versuchen werden, sich durch die Weiterverwendung preiswerteren Schweröls Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Und dann gibt es sicherlich Fälle, in denen die Richtigkeit bzw. Genauigkeit der Messwerte der zuständigen Hafenbehörden angezweifelt werden wird«, meint der Jurist. Verwal-

tungsrechtliche Streitigkeiten zwischen Schiffseignern und Hafenbehörden seien dann programmiert. Solche Streitigkeiten hätten Potenzial, sich im Verhältnis Schiffseigner und Flaggenstaaten fortzusetzen.

*»Flaggenstaaten achten penibel auf ein sauberes Image«*

Oliver Rossbach, Pier 11

»Denn letztere stehen untereinander im harten Wettbewerb und achten daher penibel auf ein sauberes Image. Sie werden daher nicht dulden, dass Schiffe unter ihrer Flagge sich nicht an geltende Gesetze halten.« Schließlich hat dieses Thema seiner Ansicht nach auch eine zivilrechtliche Dimension im Verhältnis der Reedereien zu ihren Kunden, soweit diese explizit auf regelkonformem, nachhaltigem Verhalten der Reedereien bestehen. Dann kann das Nichteinhalten der neuen Schwefelgrenzwerte zu Vertragsstrafen führen. Nicht zuletzt könnten Reedereien Probleme mit den sie finanzierenden Banken bekommen, wenn sie die Schwefelgrenzwerte nicht einhalten, da sie dann die (inzwischen marktüblichen) IMO-bezogenen »Covenants« in den zugrunde liegenden Darlehensverträgen verletzen.

Kai Busch aus der Kanzlei **Schackow & Partner** hat den Eindruck, dass die Schifffahrt auf die neuen Erfordernisse

für »IMO 2020« gut eingestellt ist, schwer zu sagen sei allerdings, ob sich die Zahl der Verfahren zwischen Schiff und Hafenstaat erhöhen wird. In der Kanzlei hält man es für wahrscheinlich, dass die Flaggenstaaten es als Angelegenheit der Hafenstaaten ansehen werden. Das bleibe aber abzuwarten. »Sofern Bußgelder gegen eine Partei verhängt werden, die mit der Beschaffung des Bunkeröls nichts zu tun hat (z.B. der Eigner im Verhältnis zum Zeitcharterer) wird es sicherlich Regressverfahren geben. Hier gilt aber nichts anderes als bislang auch schon, wenn Verstöße gegen Umweltgesetze vorliegen«, sagt Busch.

Die Situation in der Straße von Hormuz ist für ihn »zunächst ein Versicherungsthema«. Reedereien sollten sehr sorgfältig mit Ihren Maklern/Versicherern prüfen, welcher Versicherungsschutz besteht, wenn Schiffe angegriffen werden. Hier sei eine Unterscheidung zwischen Terrorismus und staatlichem Handeln unter Umständen nicht möglich oder beweisbar. »Neben Verletzung von Leib und Leben der Besatzung und Schäden an Schiff und Ladung können sich Verzögerungen ergeben, deren Folgen in der Regel nicht versichert sind. Hier sollte, wenn möglich, eine klarstellende Regelung in den Charter- bzw. Frachtverträgen getroffen werden, dass die Reederei für Verzögerungen, die sich aus diesem Konflikt ergeben, nicht haftet.« Schiffe mit gegebenenfalls »kompromittierender



**GERMAN MARITIME  
ARBITRATION ASSOCIATION**

International Maritime Dispute Resolution  
Made in Germany

Mediation  
Project Adjudication  
**Arbitration**  
Conciliation Expert Opinion

[www.gmaa.de](http://www.gmaa.de)

The German Maritime Arbitration Association – short: GMAA – offers a tailor-made out-of-court procedure for the worldwide maritime industry to settle shipping disputes both in German and English. The GMAA is qualified, acknowledged, legally binding, unbiased, fast, efficient and works at reasonable and transparent costs.



Eignerstruktur« oder Ladung sollten diesen Bereich besser meiden, so die Empfehlung.

Fälle wie der der »Stena Impero«, der hochpolitisch sei und eine Freilassung »wohl auf dem Rechtswege« kaum erreicht werden könne, lassen sich mit juristischen Mitteln nicht verhindern. »Juristisch lässt sich nur im Vorhinein unter den an dem Risiko Beteiligten ein etwaiger Schaden verteilen, indem entsprechende Regelungen in den Verträgen geschaffen respektive bestehende Regelungen sorgfältig geprüft werden. Auch dies ist letztlich eine Versicherungsfrage«, sagt der Jurist.



Nach Ansicht von Christian Finnern aus der Kanzlei **Watson Farley & Williams**, sollten Schiffe angesichts der iranischen Vorwürfe, die »Stena Impero« habe Schiffsfahrtsrecht gebrochen, genauestens darauf achten, sich im Einklang mit den in der Region geltenden Regeln für die Schifffahrt zu verhalten, was insbesondere bedeutet, die Meerenge »ununterbrochen« und »zügig« zu passieren. »Unseres Erachtens wäre es in diesem Zusammenhang wichtig, dass die Unternehmen der maritimen Wirtschaft die Bundesregierung in die Pflicht zu nehmen versuchen, damit zusätzliche (diplomatische) Maßnahmen zum besseren Schutz von Handelsschiffen ergriffen werden«, sagt Finnern.

Ob neben den diplomatischen und den sich in den Anfängen befindlichen (militärischen) Initiativen in dieser Region

juristische Konsequenzen für die Schifffahrt folgen, ist für ihn derzeit noch nicht abzusehen. Der (komplexe) Rechtsrahmen dafür umfasst grundsätzlich die UN-Charta, gegebenenfalls den NATO-Vertrag, das UN-Seerechtsübereinkommen und auch die nationalen Rechtsordnungen der relevanten Küstenstaaten.

Bekanntermaßen sind Versicherungen jedoch bereits teilweise dazu übergegangen, die Region zu einem Hochrisikogebiet zu erklären und Versicherungsprämien für Schiffe anzuheben, die dort operieren.

Daneben muss die Drohung Irans, die Straße von Hormus sperren zu wollen, ernst genommen werden. Die internationale Staatengemeinschaft müsste im Fal-

le von völkerrechtlichen Verstößen, wie etwa einer Schließung der Meerenge (ggf. mit Hilfe des UN-Sicherheitsrates und mittels Sanktionen) versuchen, den Iran zur Wiederherstellung rechtmäßiger Zustände in dieser Region zu bewegen, damit ein geordneter Schiffsverkehr gewährleistet ist.

Zum Thema »IMO 2020« sagt Finnern: »Wie bei jeder rechtlichen Neuerung und der damit verbundenen Ungewissheit sind Rechtsstreitigkeiten wohl programmiert. Grundsätzlich bleibt aber abzuwarten, wie

konsequent die Schifffahrt die Vorschriften umsetzen (kann) und wie konsequent Hafen- und Flaggenstaaten die Einhaltung kontrollieren und Verstöße verfolgen.«

Da besonders die Hafenstaaten prüfen sollen, berge zumindest auf den ersten Blick das Verhältnis zwischen Schiff und Hafenstaat die höchste Gefahr für Rechtsstreitigkeiten. Die durch den Hafenstaat festgestellten Verstöße könnten dann wiederum zu rechtlichen Auseinandersetzungen zwischen dem Schiffseigner und dem Charterer und/oder dem Manager führen. » Auch an der Einheitlichkeit der etwaigen Sanktionen dürfte es zunächst fehlen, denn zum einen legt jede Partei des MARPOL Annexes VI (innerhalb gewisser Grenzen) ihre Strafen und Sanktionen selbst fest. Zum anderen wird es einige Zeit dauern, bis die Rechtsprechung gewisse Konturen aufgezeigt hat.«

MM

## Ihr Spezialist für Maritimes Recht

440  
Partner

1,800  
Anwälte

4,000  
Kollegen weltweit

50+  
Büros weltweit\*  
\*inklusive assoziierter Büros

CLYDE & CO

Besuchen Sie uns unter [clydeco.com](http://clydeco.com)