



CLYDE&CO

Dark Fleet

Disruption des maritimen Haftungssystems?

Jakob Haas

8. November 2023 – VHT Seminar 2023

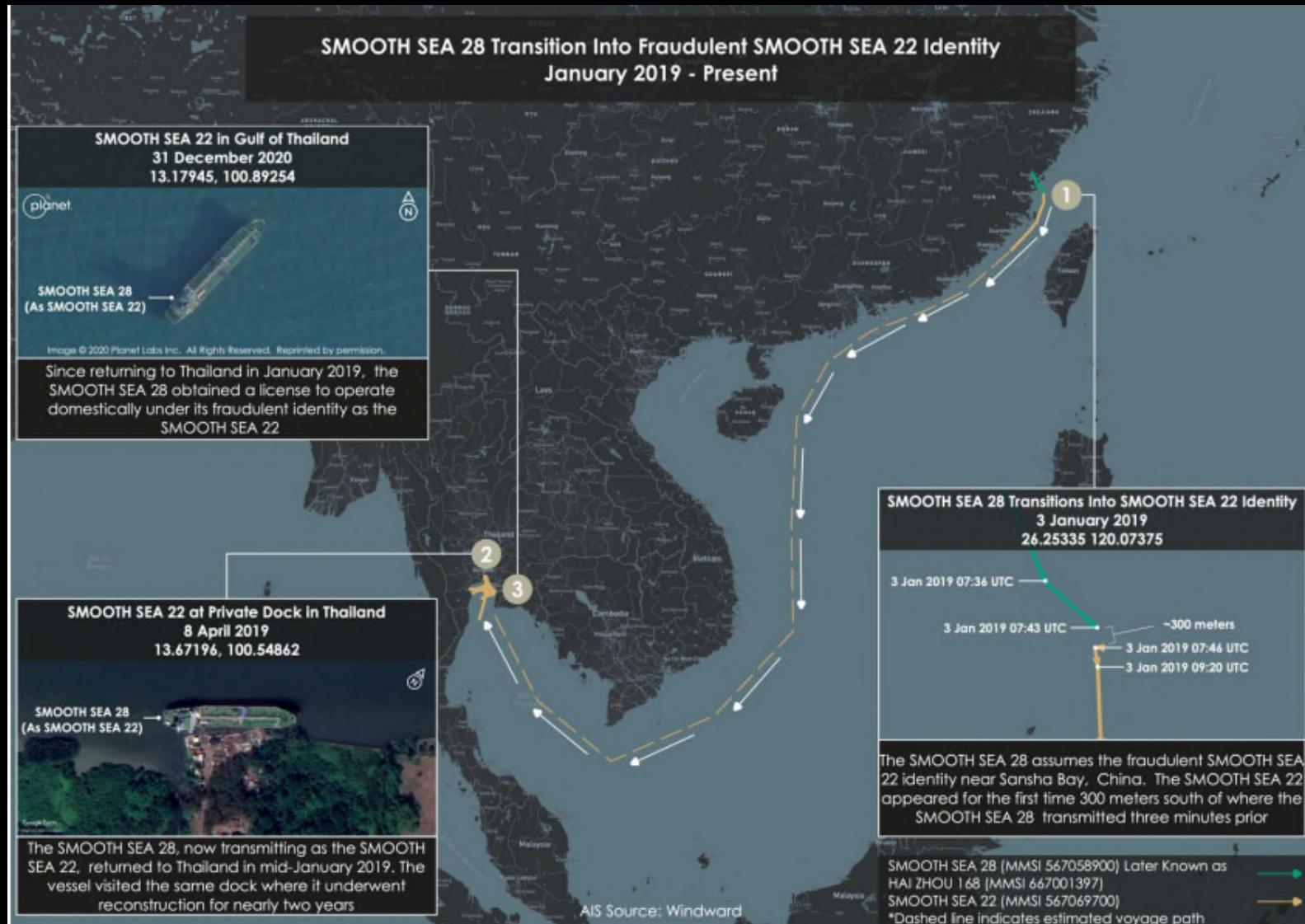


Fallbeispiel: Smooth Sea 22

Severe consequences of ship identity laundering

Fallbeispiel: Smooth Sea 22

- P&I Eintrag: Smooth Sea 22, erbaut 2018
- Tatsächlich: Smooth Sea 28, erbaut 1986
- Wie?
 - **Schritt 1:** Manipulation des äußeren Erscheinungsbildes
 - **Schritt 2:** Erlangen einer neuen IMO-Nummer durch Kreieren einer Scheinidentität
 - **Schritt 3:** Annehmen der Scheinidentität durch Übernahme der AIS-Daten
- Was geschieht mit frei gewordener Identität der Smooth Sea 28?



Identitätstausch



Identität 2

= Name+ IMO-Nummer
Smooth Sea 22, IMO 9870991



Identität 1

= Name + IMO-Nummer
Smooth Sea 28, IMO 8514045



Identität 1

= Name + IMO-Nummer
Hai Shou 168, IMMO 8514045

I. Dark Fleet – Zahlen und Fakten

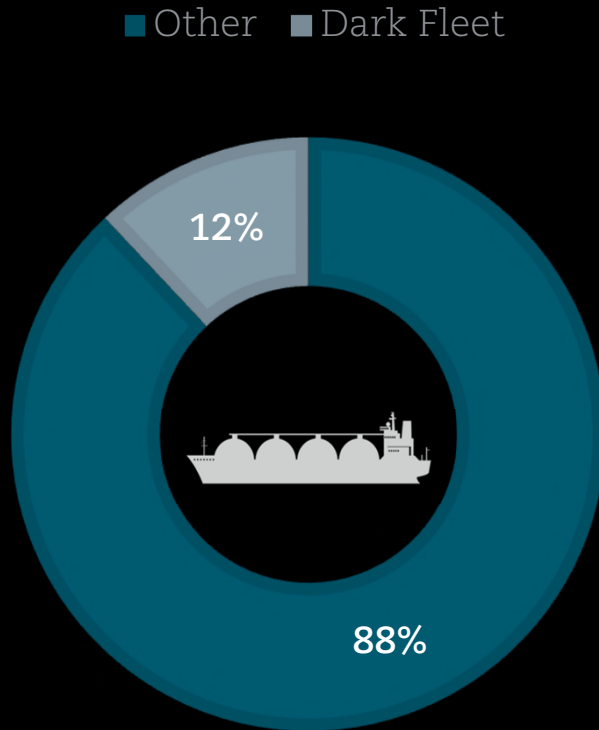
II. Rechtliche Konsequenzen am Beispiel von Schiffskollisionen

III. Rechtliche Konsequenzen für die Versicherungswirtschaft

IV. Q&A / Diskussion

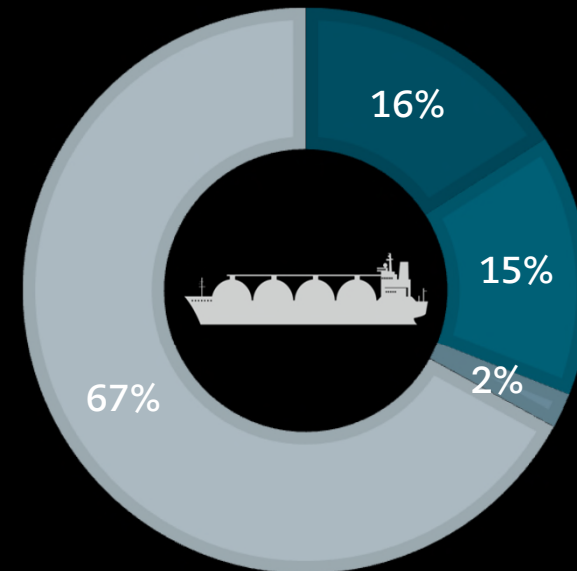
I. Dark Fleet – Quantitatives Problem

INTERNATIONALE FLOTTE



P&I VERSICHERUNG

- West of England ■ American Club
■ Other IG Insurance ■ No known insurance



I. Dark Fleet – Globales Problem



<https://blog.geogarage.com/2023/06/shadow-tanker-fleet-ticking-time-bomb.html>

I. Dark Fleet – Qualitatives Problem

- Hohes Schiffsalter (Altersdurchschnitt: 23 Jahre)
- Schlechter technischer Zustand
- Keine wirksame Kontrolle durch seriöse Klassifikationsgesellschaft, Flaggenstaat oder Hafenstaat
- Keine Überprüfung von SOLAS, MARPOL, STCW, MLC, ISM, etc.
- Kein P&I Schutz
- Regelmäßig riskanter Ship-to-ship transfer (STS)
- Schlechte Arbeitsbedingungen und Unzureichende Absicherung der Crew

“Major accident waiting to happen”

I. Dark Fleet – Zahlen und Fakten

II. Rechtliche Konsequenzen am Beispiel von Schiffskollisionen

- 1. Zivilrechtliche Regressansprüche: unzureichende Sicherheiten und Durchsetzbarkeit**
- 2. Zivilrechtliche Haftung: Erhöhtes Risiko**
- 3. Aushebelung des Haftungssystems für Umweltschäden**

III. Rechtliche Konsequenzen für die Versicherungswirtschaft

IV. Q&A / Diskussion

II. Rechtliche Konsequenzen: Regressansprüche

Unzureichende Sicherheiten und Durchsetzbarkeit

(1) Letter of Undertaking / Bankgarantie:

“Our clients are prepared in principle to accept security in the form of a first-class bank guarantee or IG Club LOU on wording to be agreed.”

- 2/3 der Dark Fleet fahren ohne P&I Schutz
- Eigentumsverhältnisse sind verschleiert
- Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird keine seriöse Versicherung oder Bank zur Verfügung stehen, um einen LOU oder eine Bankgarantie auszustellen

II. Rechtliche Konsequenzen: Regressansprüche

Unzureichende Sicherheiten und Durchsetzbarkeit

(2) Schiffsarrest

- Ship-to-Ship transfer → kaum Hafenanläufe → Arrest??
- Hafenanläufe wenn überhaupt in unattraktiven (Arrest-)Jurisdiktionen
- Herausforderung bei Identifikation des Ultimate Beneficial Owners (Sister Ship Arrest)

→ Konsequenz eines erfolgreichen Arrests?

II. Rechtliche Konsequenzen: Regressansprüche

Unzureichende Sicherheiten und Durchsetzbarkeit

(3) Gerichtsstand und anwendbares Recht

- Keine wechselseitige Sicherheit – keine nachträgliche Rechtswahl
- Jurisdiktion gemäß Arrestübereinkommen bzw. Kollisionsübereinkommen?

→ Zu bestimmen gemäß lex fori des angerufenen Gerichts

II. Rechtliche Konsequenzen: Zivilrechtliche Haftung

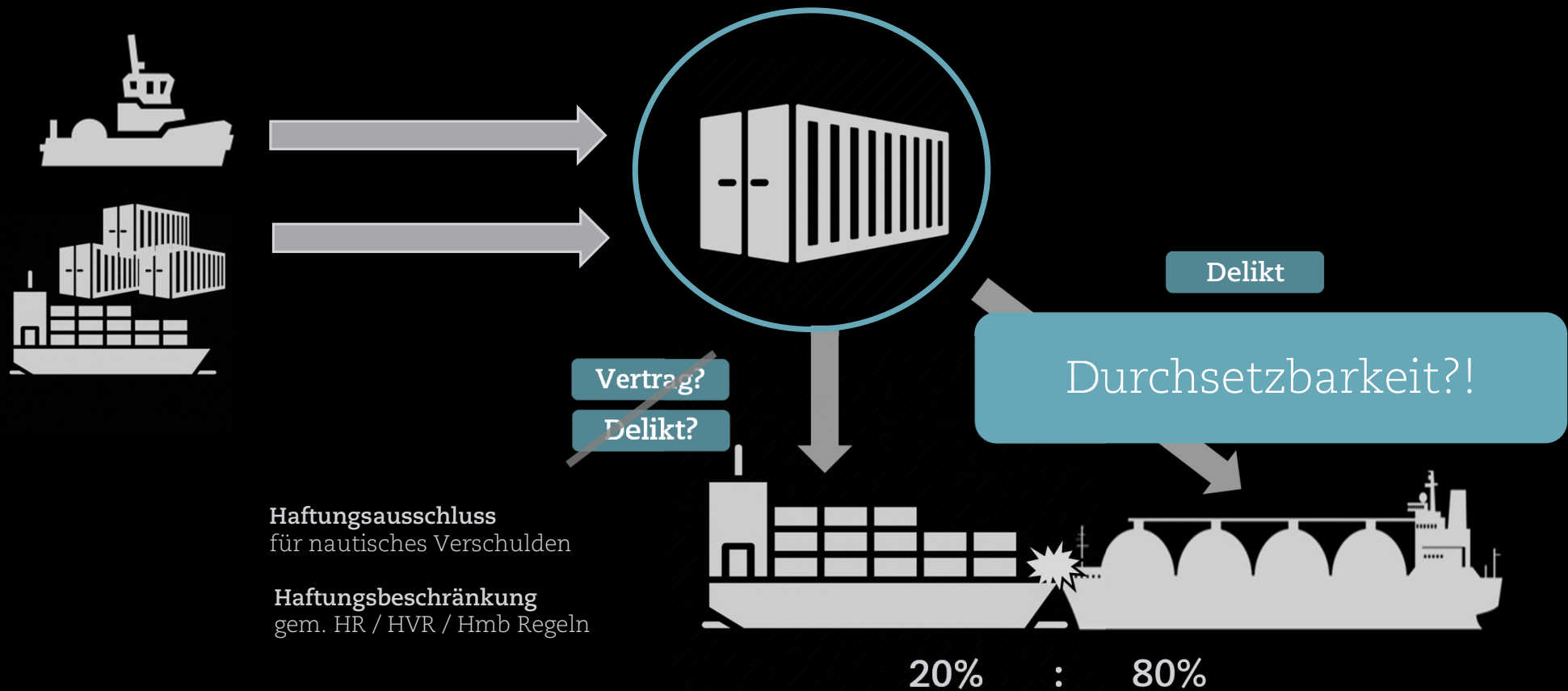
Erhöhtes Risiko bei Personenschäden

- Gesamtschuldnerische Haftung bei Personenschäden gemäß Art. 4 Abs. 3 IÜZ 1910
- Legales Schiff bzw. dessen Eigner bevorzugter Schuldner
- Regress nehmen bei anderem Schiff mitunter schwer bis nicht durchsetzbar

→ Risiko des Regresserfolgs liegt beim legalen Schiff/Eigner

II. Rechtliche Konsequenzen: Zivilrechtliche Haftung

Erhöhtes Risiko für Ladungsinteressenten und Transportversicherer



II. Rechtliche Konsequenzen: Umweltschäden

Aushebelung des Haftungssystems für Ölverschmutzungen

- ÖHÜ 1992 bzw. BunkerölÜ 2001
- Grds.: Verursacherprinzip
- Art. VII ÖHÜ 1992 sowie Art. VII BunkerölÜ 2001: Direktanspruch gegen P&I Versicherer
- Haftungsbegrenzung
- International Oil Pollution Compensation Funds
- Reputation der Schifffahrt

II. Rechtliche Konsequenzen: Umweltschäden

Aushebelung des Haftungssystems für Wrackbeseitigungen

- Wrackbeseitigungsübereinkommen 2007
- Grds.: Verursacherprinzip
- Art. XII Wrackbeseitigungsübereinkommen 2007: Direktanspruch gegen P&I Versicherer
- Geht ins Leere
- Auch kein Kaskoversicherer, auf den bei einem Totalschaden nach Zahlung der Versicherungssumme die Verantwortlichkeit übergehen würde
- Wrackbeseitigung durch Staaten
- Reputation der Schifffahrt

I. Dark Fleet – Zahlen und Fakten

II. Rechtliche Konsequenzen am Beispiel von Schiffskollisionen

III. Gefahren für Kasko- und P&I Versicherer

IV. Q&A / Diskussion

Identitätstausch



Identität 2
= Name+ IMO-Nummer
Smooth Sea 22, IMO 9870991



Identität 1
= Name + IMO-Nummer
Smooth Sea 28, IMO 8514045



Identität 1
= Name + IMO-Nummer
Hai Shou 168, IMMO 8514045

III. Gefahren für Kasko- und P&I Versicherer

- Regelmäßig Rückkehr in Clean Fleet nach Identitätswäsche
- Risiken trotz Befugnissen zur Begutachtung (s. Bsp. Smooth Sea 22)

→ Konsequenz: unbekannte Risiken im Portfolio

I. Dark Fleet – Zahlen und Fakten

II. Rechtliche Konsequenzen am Beispiel von Schiffskollisionen

III. Gefahren für Kasko- und P&I Versicherer

IV. Q&A / Diskussion

Thank you for your attention.

Clyde & Co LLP accepts no responsibility for loss occasioned to any person acting or refraining from acting as a result of material contained in this summary. No part of this summary may be used, reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, reading or otherwise without the prior permission of Clyde & Co LLP
© Clyde & Co LLP 2023

Jakob Haas, Rechtsanwalt

Jakob.haas@clydeco.com

Clyde & Co LLP

www.clydeco.com