



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.10.2007  
KOM(2007) 674 endgültig

2005/0242 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern**

(gemäß Artikel 250, Absatz 2 des EG-Vertrages von der Kommission vorgelegt)

Geänderter Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

#### **1. STAND DES VERFAHRENS**

Der Vorschlag - KOM (2005) 593 – COD/2005/0242 - wurde am 23. November 2005 von der Kommission angenommen und am 30. Januar 2006 dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss gab am 13. September 2006 eine Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission ab.

Der Ausschuss der Regionen gab am 15. Juni 2006 eine Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission ab.

Das Europäische Parlament nahm am 29. März 2007 in erster Lesung 25 Abänderungen an.

#### **2. ZWECK DES VORSCHLAGS**

Der Vorschlag zielt darauf ab, einen Mindestbestand an Vorschriften im Bereich der zivilrechtlichen Haftung und der Versicherung der Schiffseigner zu schaffen, die in allen Mitgliedstaaten gleichermaßen gelten, und im Hinblick auf die Vermeidung von Unfällen und die Leistung von Schadenersatz Regeln inhaltlich festzulegen.

Folgende Regelwerke sollen durch den Vorschlag in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen werden

- das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in seiner geänderten Fassung von 1996,
- eine EntschlieÙung der IMO und der Internationalen Arbeitsorganisation über die Stellung einer finanziellen Sicherheitsleistung für Seeleute im Falle der Zurücklassung.

Ziel des Vorschlags ist die Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung für Schiffseigner, die sich auf eine EntschlieÙung der IMO über Sicherheitsleistungen stützt.

### 3. ZWECK DES GEÄNDERTEN VORSCHLAGS

Mit dem geänderten Vorschlag soll der ursprüngliche Vorschlag in einigen Punkten an die Abänderungen des Europäischen Parlaments angepasst werden.

### 4. ANMERKUNGEN ZU DEN VOM EUROPÄISCHEN PARLAMENT ANGENOMMENEN ABÄNDERUNGEN

#### 4.1 Von der Kommission übernommene Abänderungen

Die Kommission kann die Abänderungen 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 24 und 28 akzeptieren.

#### 4.2 Von der Kommission teilweise oder unter dem Vorbehalt der Neuformulierung akzeptierte Abänderungen

Die Änderungen 5, 21, 23, 26 und 27

– Abänderung 5

Im letzten Teil der Abänderung wird näher ausgeführt, durch welches Verhalten die Haftungsbeschränkung aufgehoben wird (Verhalten, das zur Folge hat, dass der Schiffseigner sein Recht auf Beschränkung seiner Haftung verliert). Diese Beschreibung ist jedoch unvollständig und muss daher so überarbeitet werden, dass sie die Vorschriften der Richtlinie vollständig wiedergibt, also nicht nur Artikel 4 Absatz 2a (unentschuldbares Fehlverhalten), sondern auch Artikel 4 Absatz 3 (grobe Fahrlässigkeit).

Erwägung 5a (neu):

**„Bei Schiffen unter der Flagge eines Staates, der das Übereinkommen von 1996 unterzeichnet hat, darf die Haftungsbeschränkung des Übereinkommens von 1996 gegenüber Opfern, die nicht an der Beförderung auf See beteiligt sind, nicht geltend gemacht werden können, wenn der Eigner des schadensverursachenden Schiffes nicht professionell gehandelt hat und sich der schädlichen Auswirkungen seiner Handlung bzw. seines Unterlassens bewusst sein musste. Bei Schiffen, die nicht die Flagge eines Staates führen, der das Übereinkommen von 1996 unterzeichnet hat, darf die Haftungsbeschränkung des Übereinkommens von 1996 gegenüber Opfern, die nicht an der Beförderung auf See beteiligt sind, nicht geltend gemacht werden können, wenn der Eigner des schadensverursachenden Schiffes grob fahrlässig gehandelt hat.“**

– Abänderung 21

Die Abänderung enthält eine inhaltliche Zusammenfassung der Entschließung A 930(22) der IMO. Diese Beschreibung ist jedoch nicht vollständig; es muss darin auch die Zahlung der ausstehenden Heuern genannt werden.

Artikel 6 Absatz 1:

„Jeder Mitgliedstaat ergreift die notwendigen Maßnahmen, damit jeder Eigner eines Schiffes, das seine Flagge führt, entsprechend der EntschlieÙung A 930(22) der IMO eine finanzielle Sicherheitsleistung zum Schutz der an Bord dieses Schiffes beschäuftigten oder verpflichteten Seeleute im Falle ihrer Zurückerlassung stellt, **die die Kosten für Unterkunft, ärztliche Versorgung und Rückführung sowie die Zahlung der ausstehenden Heuern abdeckt.**“

– Abänderungen 23, 26 und 27

Diese drei Abänderungen betreffen die Errichtung eines gemeinschaftlichen Amtes, das die Aufgabe hat, die Bescheinigungen über die finanzielle Sicherheit zu verwalten.

Der Versuch, die Verwaltung der Bescheinigungen über die finanzielle Sicherheit auf europäischer Ebene zu zentralisieren, könnte gerechtfertigt sein, um sowohl die Mitgliedstaaten zu entlasten als auch um die Einheitlichkeit der Verfahren zu gewährleisten. Die Errichtung eines solchen Amtes wird jedoch administrative und finanzielle Auswirkungen haben, die überdacht werden müssen. Daher möchte die Kommission eine solche Initiative eingehender prüfen.

Angesichts dessen könnte die Möglichkeit erwogen werden, kein neues Amt einzurichten, sondern diese Aufgaben der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs zu übertragen, wobei die organisatorischen und finanziellen Auswirkungen für die Agentur deutlich zu machen wären.

Neuer Erwägungsgrund:

„Es könnte sinnvoll sein, die Verwaltung der Bescheinigungen über die finanzielle Sicherheit zu einem späteren Zeitpunkt auf europäischer Ebene zu zentralisieren. Die entsprechenden Aufgaben könnten der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs übertragen werden. Dabei sollte jedoch bereits im Vorfeld im Einzelnen festgelegt werden, welche Auswirkungen dies auf organisatorischer und finanzieller Ebene für die Agentur haben könnte.“

#### **4.3. Von der Kommission nicht akzeptierte Abänderungen**

Die Abänderungen 7 und 25 kann die Kommission nicht akzeptieren.

#### **5. GEÄNDERTER VORSCHLAG**

Gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag ändert die Kommission ihren Vorschlag wie oben dargelegt.