

039225/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 13/06/08

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.6.2008  
KOM(2008) 375 endgültig

2005/0241 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag**

**zum**

**Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen**

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag**

**zum**

**Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

**1. HINTERGRUND**

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und an den Rat (Dok. KOM(2005) 592 endg. – 2005/0241 (COD)):	13. Februar 2006
Stellungnahme des Ausschusses der Regionen:	15. Juni 2006
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:	13. September 2006
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung:	25. April 2007
Übermittlung des geänderten Vorschlags der Kommission:	22. Oktober 2007
Festlegung des Gemeinsamen Standpunkts:	6 Juni 2008

**2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS**

Die Verordnung dient dem Zweck, einen einheitlichen Rechtsrahmen zu schaffen, der für alle Reisenden an Bord von Schiffen - unabhängig von der befahrenen Strecke - und für alle Beförderer gleichermaßen gilt, und in dem ihre Rechte und Pflichten festgelegt sind. Diese Harmonisierung der Vorschriften muss so weit gehen, dass nicht nur ein gerechterer Schadenersatz gewährleistet ist, sondern auch Schäden wirksamer verhindert werden.

Zweck des Vorschlags ist die Aufnahme des unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommenen Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See („Athener Übereinkommen von 2002“) in das Gemeinschaftsrecht. Das Athener Übereinkommen von 2002 ist ein moderner Rechtstext, in dem Rechte und Pflichten von Reisenden und Beförderern klar definiert werden; für Schäden, die durch Schiffsereignisse verursacht wurden, ist die verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers vorgesehen, die Entschädigungshöchstbeträge werden ausreichend hoch angesetzt, alle Beförderer werden zum Abschluss einer

Versicherung verpflichtet und Geschädigte erhalten die Möglichkeit, Schadenersatz unmittelbar beim Versicherer einzufordern.

Zeitgleich mit dieser Initiative treffen die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft Maßnahmen, um dem Athener Übereinkommen von 2002<sup>1</sup> beizutreten.

Die Aufnahme des Athener Übereinkommens von 2002 in das Gemeinschaftsrecht erfordert einige Anpassungen:

- Das Athener Übereinkommen von 2002 findet ausschließlich Anwendung auf den internationalen Seeverkehr. Die Kommission schlägt vor, seinen Geltungsbereich auch auf den Seeverkehr im Gebiet ein- und desselben Mitgliedstaats (Kabotage) und auf die Binnenschifffahrt auszuweiten;
- Im Sinne einer Harmonisierung der Rechtsvorschriften, von der sowohl die Fahrgäste als auch die Beförderer profitieren, schlägt die Kommission vor, eine Klausel des Athener Übereinkommens von 2002 zu streichen, nach der ein Mitgliedstaat im Alleingang höhere Entschädigungshöchstgrenzen festlegen kann, als sie im Übereinkommen vorgesehen sind. Im Übrigen hat die Kommission in ihrem geänderten Vorschlag<sup>2</sup> eine Abänderung des Europäischen Parlaments übernommen, durch die gewährleistet werden soll, dass die Opfer in jedem Fall entsprechend den im Athener Übereinkommen festgelegten Höchstgrenzen entschädigt werden und die Festlegung der Gesamthaftungsobergrenze nicht auf der Grundlage anderer Regelungen erfolgen kann.
- Einfügung einer zusätzlichen Vorschrift, die höhere Schadenersatzleistungen bei Schäden an Ausrüstungen für Behinderte vorsieht;
- Einführung einer Verpflichtung zur Leistung einer Vorauszahlung;
- Einführung einer Verpflichtung zur Aufklärung der Fahrgäste über ihre Rechte.

### **3. BEMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT**

Nach Ansicht der Kommission hat der Rat ihren Vorschlag weitgehend seines Inhalts beraubt.

Zunächst werden in dem Gemeinsamen Standpunkt die Binnenschifffahrt und ein Großteil des Inlandseeverkehrs aus dem Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Verordnung ausgeklammert. Das Europäische Parlament hatte seinerseits in seiner Stellungnahme in erster Lesung keine eindeutige Haltung hinsichtlich der Binnenschifffahrt eingenommen. Es hatte sich dagegen klar für die Einbeziehung des Inlandseeverkehrs ausgesprochen, mit einer längeren Anpassungsfrist für bestimmte betroffene Betreiber. Diese Abänderungen des Parlaments wurden von der Kommission unterstützt, jedoch vom Rat nicht übernommen.

---

<sup>1</sup> Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss durch die Europäische Gemeinschaft des Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See - KOM(2003) 375 vom 24. Juni 2003. Noch im Annahmeverfahren.

<sup>2</sup> KOM(2007) 645 vom 22. Oktober 2007.

Darüber hinaus hat der Rat zwei Mechanismen verworfen, mit denen eine Harmonisierung der Entschädigungshöchstgrenzen erreicht werden sollte. In der derzeitigen Fassung des Textes sind Entschädigungshöchstgrenzen vorgesehen, die in zweierlei Hinsicht variieren können:

- Es würden nicht überall in Europa die gleichen Entschädigungshöchstgrenzen Anwendung finden. Der Rat hat nämlich festgelegt, dass Artikel 7 des Athener Übereinkommens von 2002 auch weiterhin gelten soll, nach dem die Vertragsstaaten die durch das Übereinkommen festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten können.
- Die Entschädigung für die Opfer wäre abhängig von der Schwere des Unfalls. Der Rat hat die Anwendbarkeit von Artikel 19 des Athener Übereinkommens von 2002 aufrechterhalten, nach dem die Bestimmungen des Übereinkommens durch andere Mechanismen zur Begrenzung der globalen Haftungshöchstgrenzen ausgehebelt werden können, was zur Konsequenz haben kann, dass die Entschädigungshöchstgrenzen niedriger sind als die im Übereinkommen vorgesehenen.

Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass der Rat zu klären beabsichtigt, welche Regeln für die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung der Urteile gelten. Diese Regeln können sich auf das Athener Übereinkommen selbst oder auf das Gemeinschaftsrecht gründen (Verordnung (EG) Nr. 44/2001, „Brüssel I-Verordnung“). In jedem Fall ist die Kommission der Ansicht, dass der Wortlaut des Gemeinsamen Standpunkts (Erwägungsgrund 3e) nicht angemessen ist. Aus diesem Wortlaut lässt sich eine Begrenzung der ausschließlichen Zuständigkeiten der Gemeinschaft ableiten, die nicht mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs in Einklang steht.

Es ist anzumerken, dass der Gemeinsame Standpunkt nur mit qualifizierter Mehrheit festgelegt wurde. Die Kommission hätte sich dieser mehrheitlichen Einigung widersetzen und den Fortgang des Verfahrens in zweiter Lesung behindern können. Sie hat sich entschlossen, dies nicht zu tun, weil sie der Ansicht ist, dass die Diskussion zwischen den Institutionen weitergeführt werden muss.

Die Kommission gab bei der Festlegung des Gemeinsamen Standpunkts folgende Erklärung ab:

*„Die Kommission möchte einer mehrheitlichen Einigung über diesen wichtigen Vorschlag, mit dem ein harmonisierter Rechtsrahmen geschaffen werden soll, der Schiffsreisenden bei Unfällen eine angemessene Entschädigung garantiert, nicht entgegenstehen.“*

*Die Kommission bedauert jedoch, dass der Rat nicht an den ambitionierten Zielen ihres Vorschlags festgehalten hat. Indem er die Binnenschifffahrt sowie einen Großteil der Inlandsbeförderung ausgeklammert hat, hat der Rat den Anwendungsbereich der Verordnung eingeschränkt. Darüber hinaus hat er zwei Mechanismen verworfen, mit denen eine Harmonisierung der Entschädigungsbeträge sowohl zugunsten der Opfer als auch der Industrie gewährleistet werden sollte: Im Rahmen der aktuellen politischen Einigung können zum einen die Opfer nicht in allen denkbaren Fällen Entschädigungen bis zu den im*

*Athener Übereinkommen vorgesehenen Höchstgrenzen erhalten, zum anderen sähen sich die Beförderer in bestimmten Fällen verpflichtet, höhere Entschädigungen zu zahlen als im Athener Übereinkommen vorgesehen.*

*Schließlich ist die Kommission auch mit dem Wortlaut des Erwägungsgrunds 3e insofern nicht einverstanden, als dieser darauf abzielt, den Umfang der ausschließlichen Zuständigkeiten der Gemeinschaft infrage zu stellen.“*

#### **4. DETAILLIERTE ANMERKUNGEN DER KOMMISSION ZU DEN ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS**

##### **4.1 Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission gebilligt und ganz oder teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden**

Abänderung 6, durch die den Leitlinien der IMO vom Oktober 2006 in Bezug auf Schäden durch terroristische Anschläge Rechnung getragen werden soll.

Die Abänderungen 2 und 10 in Bezug auf die Rückforderung von Vorschüssen, auf die kein Anspruch bestand.

Die Abänderungen 3 und 11 mit näheren Angaben zu den Informationen für die Reisenden.

##### **4.2 Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission gebilligt, jedoch nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden**

Abänderung 5 zur Rolle des Hafenstaates.

Die Abänderungen 7 und 8 in Bezug auf Entschädigungshöchstgrenzen.

Abänderung 12 hinsichtlich der Modalitäten für die Weitergabe von Informationen an die Reisenden.

Abänderung 13, in der eine zeitliche Staffelung für die Anwendung der Verordnung auf Linienfährdienste vorgesehen ist.

Abänderung 14, in der eine zeitliche Staffelung für die Anwendung der Verordnung auf die Beförderung in der Binnenschifffahrt vorgesehen ist.

Abänderung 15, in der eine zeitliche Staffelung für die Anwendung der Verordnung auf die inländische Beförderung durch Linienfährdienste in den überseeischen Departements und Gebieten vorgesehen ist.

##### **4.3. Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission abgelehnt, aber dennoch in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden**

Abänderung 9, nach der die Zahlung eines Vorschusses nur auf Grund eines Zwischenfalls oder Unfalls mit dem Schiff vorgesehen ist.

Die Abänderungen 16 bis 27, die den Ausschluss der Binnenschifffahrt betreffen.

#### **4.4 Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission abgelehnt und nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden**

Abänderung 4 zur Rolle der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs.

#### **5. SCHLUSSFOLGERUNG**

Die Kommission nimmt den vom Rat mit qualifizierter Mehrheit festgelegten Gemeinsamen Standpunkt zur Kenntnis, weist jedoch auf ihre eigene Haltung in Bezug auf die Beschränkung des Anwendungsbereichs sowie in Bezug auf die erforderliche Harmonisierung der Höhe der Entschädigung für die Opfer auf europäischer Ebene hin.