

002940/EU XXIV.GP
Eingelangt am 09/12/08

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 9.12.2008
KOM(2008)846 endgültig

2005/0242 (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 der Richtlinie über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 der Richtlinie über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (Dokument KOM(2005) 593 endgültig – 2005/0242 COD):	30.1.2006
Stellungnahme des Ausschusses der Regionen	15.6.2006
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses	13.9.2006
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung	29.3.2007
Übermittlung des geänderten Vorschlags	24.10.2007
Festlegung des gemeinsamen Standpunkts	9.12.2008

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Der Vorschlag wurde im Rahmen des dritten Maßnahmenpakets für die Sicherheit im Seeverkehr vorgelegt. Mit der Richtlinie sollen in allen Mitgliedstaaten einheitliche Mindestvorschriften für die zivilrechtliche Haftung und die Versicherung von Schiffseignern eingeführt und diesbezügliche inhaltliche Festlegungen getroffen werden mit dem Ziel, die Betreiber stärker in die Verantwortung zu nehmen und die Wiedergutmachung von Schäden zu gewährleisten.

Der Vorschlag sieht Folgendes vor:

- Ratifizierung des Übereinkommens der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen („Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims“) in der Fassung von 1996 (im Folgenden „LLMC 1996“ genannt) durch alle Mitgliedstaaten. Das LLMC 1996 beinhaltet im Wesentlichen zweierlei:
 - Bekräftigung des Grundsatzes der Haftungsbeschränkung, wobei die Schwelle, ab der Schiffseigner ihr Recht auf Haftungsbeschränkung verlieren, sehr hoch angesetzt wird („unentschuldbares Fehlverhalten“);

- Festlegung ausreichend hoher Haftungsgrenzen, so dass in den meisten Fallkonstellationen eine angemessene Entschädigung der Opfer gewährleistet ist (die Haftungsgrenzen liegen beim Dreifachen der im Vorgängerübereinkommen, dem LLMC von 1976, festgelegten Höchstgrenzen).
- Überführung dieses Übereinkommens in Gemeinschaftsrecht, wobei eine mit dem Übereinkommen kompatible Anpassung in Form einer Absenkung der Schwelle vorgesehen ist, ab der Eigentümer von Schiffen, die unter der Flagge eines Nichtvertragsstaates fahren, ihr Recht auf Haftungsbeschränkung verlieren („grobe Fahrlässigkeit“).
- Einführung eines Haftpflichtversicherungssystems für Schiffseigner:
 - Deckung in Höhe des Doppelten der im LLMC 1996 festgelegten Höchstbeträge;
 - Überprüfung des tatsächlichen Bestehens einer entsprechenden Versicherung durch die Mitgliedstaaten und Ausstellung von Bescheinigungen, die innerhalb Europas gegenseitig anerkannt werden;
 - Meldung durch den Schiffskapitän über die Mitführung der entsprechenden Bescheinigungen an Bord bei Einfahren eines Schiffs in Gewässer, die der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaates unterliegen (Meldepflicht für Schiffe im Transit);
 - direkte Geltendmachung der Haftungsansprüche des Opfers gegen den Versicherer.
- Darüber hinaus sieht der Vorschlag zwingend die Anwendung einer Entschließung der IMO und der Internationalen Arbeitsorganisation über finanzielle Sicherheitsleistungen im Falle der Zurücklassung von Seeleuten vor.

Unter anderem erhofft man sich von der Regelung eine sofortige provisorische Lösung der fortbestehenden Schwierigkeiten hinsichtlich der Umsetzung mehrerer überfälliger IMO-Übereinkommen, durch die insbesondere eine Pflichtversicherung für bestimmte durch Schiffe verursachte Schäden eingeführt werden soll.

3. BEMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Die ursprünglichen Ambitionen der Kommission, in denen sie durch die Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung bestärkt wurde, wurden in der Folge vom Rat erheblich beschnitten. Der ursprüngliche Vorschlag wurde nur zum Teil in den gemeinsamen Standpunkt übernommen.

- Folgende Änderungen wurden vorgenommen:
 - Der Titel „Richtlinie über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern“ wurde ersetzt durch den neuen Titel „Richtlinie über die Versicherung von Schiffseignern für Seeforderungen“.
 - Die Verpflichtung zur Ratifizierung des LLMC 1996 entfällt. Stattdessen verpflichten sich die Mitgliedstaaten in einer gleichzeitig anzunehmenden

Erklärung, das Übereinkommen bis spätestens 1. Januar 2012 (zusammen mit den anderen einschlägigen Übereinkommen) zu ratifizieren. Des Weiteren ist nicht vorgesehen, das Übereinkommen in Gemeinschaftsrecht zu überführen.

- Die die Zurücklassung von Seeleuten betreffenden Bestimmungen entfallen.
- Eine Kontrolle auf europäischer Ebene des tatsächlichen Bestehens eines Versicherungsschutzes ist nicht vorgesehen.
- Eine Verpflichtung, bei Einfahren in Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten Meldung über die Mitführung der Versicherungsbescheinigung zu erstatten, wird nicht eingeführt.
- Eine direkte Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Versicherer ist nicht vorgesehen.
- Folgende Elemente des Vorschlags werden übernommen:
 - Für alle unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahrenden Schiffe (weltweit) sowie für alle Schiffe, die in die Hoheitsgewässer eines Mitgliedstaates einfahren, wird eine Versicherungspflicht eingeführt.
 - Der Umfang des Versicherungsschutzes muss den im LLMC 1996 festgelegten Höchstgrenzen entsprechen.
 - Der Nachweis über das Bestehen einer Versicherung wird in Form einer vom Versicherer ausgestellten Versicherungsbescheinigung erbracht.
 - Ob die Versicherungsbescheinigung an Bord mitgeführt wird, kann im Rahmen einer Inspektion auf der Grundlage der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle überprüft werden.
 - Wird keine Bescheinigung vorgelegt, kann das Schiff an der Weiterfahrt gehindert oder aus dem von ihm angelaufenen Hafen ausgewiesen werden – unbeschadet etwaiger finanzieller Sanktionen, die von den einzelnen Mitgliedstaaten festzulegen sind.
 - Die Frist für die Umsetzung der Richtlinie wird verlängert und auf den 1. Januar 2012 festgesetzt. Alle Mitgliedstaaten verpflichten sich (im Wege der oben genannten Erklärung der Mitgliedstaaten), bis zu diesem Zeitpunkt das LLMC 1996 zu ratifizieren.

Trotz der vom Rat vorgenommenen Streichungen bleiben im gemeinsamen Standpunkt einige Kernelemente des Richtlinienvorschlags erhalten. Eine Pflichtversicherung für Schiffe gibt es bisher nicht. Mit der Richtlinie wird für alle Schiffe – unabhängig davon, unter welcher Flagge sie fahren, – der Abschluss einer Versicherung in Höhe der im LLMC 1996 festgelegten Höchstbeträge vorgeschrieben. Diese Beträge entsprechen dem Dreifachen der im Vorgängerübereinkommen vorgesehenen Beträge. Dies ist ein starkes Signal für die Bürger und für die Betreiber. Bisher wird nur ein geringer Teil (20 %) der Welttonnage auf Schiffen unter Flaggen befördert, für die derart hohe Haftungsgrenzen gelten. Hinzu kommt, dass nicht unbedingt alle Schiffe versichert sind.

4. FAZIT

Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass es dem Rat – nachdem er sich auf seiner Tagung im April 2008 zunächst grundsätzlich gegen den Vorschlag ausgesprochen hatte – letztlich gelungen ist, sich einstimmig auf einen gemeinsamen Standpunkt zu verständigen, der einen Mehrwert erbringt.