



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.11.2005  
KOM(2005) 593 endgültig

2005/0242 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern**

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2005) 1517}

## BEGRÜNDUNG

### 1) HINTERGRUND

- Gründe und Ziele des Vorschlags

Fragen im Zusammenhang mit der Haftung der Beteiligten an der Beförderungskette im Seeverkehr rücken immer stärker in den Mittelpunkt der gemeinschaftlichen Seeverkehrspolitik. Die beiden folgenden Initiativen können als Beispiele hierfür gelten:

- Die Europäische Gemeinschaft hat unlängst ein System für strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Sanktionen im Falle der Meeresverschmutzung durch Schiffe verabschiedet (Richtlinie 2005/35/EG, ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11). Dieses System stützt sich auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und zielt darauf ab, durch Stärkung der Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) alle Beteiligten an der Beförderungskette im Seeverkehr noch mehr in die Verantwortung zu nehmen.
- Im Rahmen dieses Pakets wurden das Europäische Parlament und der Rat mit einem Vorschlag für eine Verordnung über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Reisenden auf See befasst. Durch diesen Vorschlag soll das unter der Federführung der IMO angenommene Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in das Gemeinschaftsrecht eingefügt werden. Bei Verabschiedung des Vorschlags sollten die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten in der Lage sein, diesem Protokoll beizutreten.

Der vorliegende Richtlinienvorschlag hat diesbezüglich ergänzende Wirkung. Durch ihn soll auf Ebene der Europäischen Union ein System zivilrechtlicher Haftung für Schiffseigner (d.h., alle für den Betrieb eines Schiffes verantwortlichen Personen) bei Schädigung Dritter geschaffen werden.

Mit der Vorlage dieses Vorschlags reagiert die Kommission auf die von Europäischem Parlament und Europäischem Rat geäußerten Bedenken.

Am 21. März 2004 hat das Europäische Parlament eine „umfassende und kohärente europäische Meerespolitik“ gefordert, „die darauf ausgerichtet sein sollte, einen europäischen Raum der Sicherheit im Seeverkehr zu schaffen“, insbesondere durch ein „umfassendes Haftungssystem, das auf die gesamte Kette des Seeverkehrs (...) ausgeweitet ist“.

Am 21. März 2003 hat der Europäische Rat mit Blick auf eine etwaige Überarbeitung des internationalen Haftungssystems für Schäden aufgrund von Ölverschmutzungen gefordert, die Haftung für Beteiligte am Seeverkehr auszuweiten.

Der Ministerrat Verkehr hat am 20. Dezember 2000 Schlussfolgerungen zur Sicherheit im Seeverkehr angenommen und die Mitgliedstaaten darin ersucht, „die Änderung der geltenden Regelung in Aussicht zu nehmen um auch andere haftpflichtige Parteien als

die Schiffseigner haftbar zu machen und um eine unbegrenzte Haftung der Schiffseigner im Falle einer schwerwiegenden oder willentlichen Verletzung ihrer Pflichten im Bereich der Sicherheit einzuführen.“

- **Allgemeiner Kontext**

Auf dem Gebiet der zivilrechtlichen Haftung von Schiffseignern wurden einige internationale Übereinkommen verabschiedet.

All diese Übereinkommen unterliegen Einschränkungen, so sind die meisten dieser Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten und wenn ja, gelten sie nur in einigen Ländern.

Es geht jedoch im Grundsatz darum, dass die mit diesen Übereinkommen geschaffenen Regeln nicht zufrieden stellend sind, da sie weder zur Verhinderung von Schäden wirklich beitragen, noch die Instandsetzung gewährleisten.

- Vermeidung von Schäden

Was die Prävention und Abschreckung anbelangt, sind die internationalen Vorschriften nur bedingt tauglich. Mit diesen Übereinkommen wird eigentlich nur das traditionelle Prinzip des Seerechts festgeschrieben, d. h. die quasi absolute Haftungsbeschränkung der Beteiligten.

Aufgrund all dieser Übereinkommen kann der Schiffseigner sich auf sein Recht auf Haftungsbeschränkung berufen. Dieses Recht verliert er nur dann, wenn nachgewiesen werden kann, dass „der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurden, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden“.

In ihrer Mitteilung zu ERIKA II hatte die Kommission die Tragweite dieses die Beschränkung ausschließenden Verhaltens untersucht und vorgeschlagen, im Zusammenhang mit der Überarbeitung eines dieser internationalen Übereinkommen hier Änderungen vorzunehmen.

Nach Auffassung der Kommission „(erfüllt) Fahrlässigkeit und selbst grobe Fahrlässigkeit seitens des Eigentümers (...) [diese Kriterien] nicht und es ist offensichtlich, dass es in den meisten Fällen sehr schwierig wäre nachzuweisen, dass diese Schwelle überschritten wurde.“ „Das Recht der Schiffseigner, ihre Haftung zu beschränken, ist praktisch unangreifbar.“ „Zumindest der Nachweis grober Fahrlässigkeit seitens des Schiffseigners sollte unbeschränkte Haftung bewirken. Eine solche Maßnahme würde die Haftung stärker vom Verhalten des Schiffseigners abhängig machen und hätte damit gleichzeitig Präventiv- und Strafwirkung.“

Die Legitimität des Grundsatzes der Haftungsbeschränkung wird immer häufiger in Frage gestellt. Hierfür sei auf ein Beispiel außerhalb des Seeverkehrs hingewiesen – die Verabschiedung der Richtlinie über die Umwelthaftung im Frühjahr 2004, für die der Grundsatz der unbeschränkten Haftung der Beteiligten gilt (Richtlinie 2004/35/EG, ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 56).

– Instandsetzung von Schäden

Bei jedweder Haftungsregelung dürften einige Schiffseigner versucht sein, ihre Insolvenz herbeizuführen. Im übrigen besteht auf dem Gebiet des Seeverkehrs keine generelle Verpflichtung zum Abschluss einer Versicherung.

Zum Schutz der Interessen der Opfer kommt es daher insbesondere darauf an, den Abschluss einer Versicherung oder zumindest die Stellung einer Sicherheitsleistung durch den Eigner zwingend vorzuschreiben. Diese Auflage dürfte im übrigen zu einer sichereren Betriebsführung der Handelsmarine führen (zumal die Versicherer im Prinzip selbst zwischen nicht normgemäßen und anderen Schiffen unterscheiden müssten) und zwischen den Beteiligten am Seeverkehr wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen herstellen (Schätzungen zufolge beläuft sich der Anteil von Schiffen ohne Versicherungsschutz auf 5 %).

Diese Überlegungen haben dazu geführt, dass in einigen, für bestimmte Arten von Verschmutzungen geltenden internationalen Übereinkommen festgeschrieben wurde, dass Schiffseigner finanzielle Sicherheitsleistungen stellen müssen (das Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, das Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See, das noch nicht in Kraft getreten ist, und das Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung, das ebenfalls noch nicht in Kraft getreten ist). Abgesehen von den durch diese Übereinkommen erfassten Bereichen, gibt es in diesen Fragen keine bindenden internationalen Vorschriften. Allerdings hat die IMO im 1999 Leitlinien verabschiedet, in denen sie den Schiffseignern empfiehlt, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen. Bleibt festzustellen, dass einige Drittländer Systeme eingeführt haben, die den Abschluss von Versicherungen zwingend vorschreiben.

Sicherheitsleistungen werden bis zu einer bestimmten Höhe gewährt, bei deren Überschreitung die Entschädigung der Opfer allein zu Lasten des Schiffseigners geht. Mit der Abschaffung der Höchstgrenzen der zivilrechtlichen Haftung wird ein Anreiz geschaffen, den mit der Tätigkeit des Schiffseigners verbundenen Risiken auch wirklich Rechnung zu tragen, was die Beteiligten am Seeverkehr wiederum stärker in die Verantwortung nimmt.

Um mit den Entwicklungen Schritt halten zu können, müssen die internationalen Übereinkommen überarbeitet werden. Für das Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden wurde ein Revisionsverfahren eingeleitet. Die Kommission wird sich dafür einsetzen, dass dieses Übereinkommen zum Beispiel durch die Aufhebung der Höchstgrenzen für die zivilrechtliche Haftung nachgebessert wird.

Bei den anderen geltenden internationalen Übereinkommen ist in naher Zukunft nicht mit einer Modernisierung zu rechnen. Daher schlägt die Kommission hiermit ein pragmatisches Vorgehen in zwei Schritten vor.

In einem ersten Schritt wird vorgeschlagen, dass alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien des internationalen Rahmenübereinkommens zur Haftung für den Seeverkehr werden. Dies ist das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen von 1996. Die Richtlinie würde zudem dieses Übereinkommen in das

Gemeinschaftsrecht aufnehmen, um seine volle und einheitliche Anwendung überall in der EU sicherzustellen. Mit diesem Vorschlag legt die Kommission außerdem nahe, von der in dem Übereinkommen vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen, Drittstaaten dazu anzuregen, ebenfalls dem Übereinkommen beizutreten. Dabei ist zu beachten, dass parallel zu dieser Richtlinie die Mitgliedstaaten ohnehin die Ratifizierung der oben genannten Übereinkommen zu gefährlichen und schädlichen Stoffen und Bunkeröl vorbereiten.

In einem zweiten Schritt wird die Kommission um ein Mandat ersuchen, innerhalb der IMO die Überarbeitung des erwähnten Übereinkommens von 1996 zu verhandeln, um die Grenze zu überprüfen, bei der Schiffseigner das Recht verlieren, ihre Haftung zu begrenzen. Diese ergänzende künftige Initiative der Kommission wird sich auf eine Konsultation der verschiedenen betroffenen Parteien und eine gründliche wirtschaftliche Analyse des Themas gründen, wobei Entwicklungen im internationalen Transportsektor berücksichtigt werden sollen.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts gibt es keine Rechtsvorschriften.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Der Vorschlag ist Teil eines Maßnahmenpakets zur Stärkung der Sicherheit im Seeverkehr und fällt unter den Schwerpunkt „Sicherheit“ der jährlichen Strategieplanung der Kommission. Er trägt zum Schutz der Umwelt bei, indem die Verursacher etwaiger Schäden stärker in die Verantwortung genommen werden. Mit dem Vorschlag sollen auch die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute verbessert werden.

## 2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

*Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten*

Im Zuge der Vorbereitung dieser neuen Rechtsvorschriften hat die Kommission auf der Grundlage der Arbeitspapiere ihrer Dienststellen, die auch eine detaillierte Auflistung von Fragen zu den geplanten Initiativen enthielten, im Mai 2004 und nochmals im Februar 2005 eine Reihe von Sitzungen zur Anhörung von Vertretern der Mitgliedstaaten und verschiedener Bereiche der Schifffahrtsindustrie, auch von Vertretern der Seeleute, abgehalten. Darüber hinaus hat die Kommission schriftlich detaillierte Stellungnahmen zu diesen Fragen erhalten.

*Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung*

Zur Frage der Aufhebung der Höchstgrenzen für die zivilrechtliche Haftung haben die Vertreter der Industrie darauf hingewiesen, dass man sich besser auf die laufenden internationalen Gespräche über die etwaige Überarbeitung der Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden konzentrieren sollte.

Was die Versicherungspflicht anbelangte waren die Vertreter der Industrie sehr unterschiedlicher Auffassung. Die Vertreter der Schiffseigner zeigten sich bezüglich der Initiative der Kommission sehr skeptisch. Die Vertreter der Versicherer machten deutlich, für wie wichtig sie eine derartige Maßnahme hielten. Die Vertreter der Seeleute haben mit Wohlwollen aufgenommen, dass die Schäden Dritter sowie die Rückführung von Seeleuten bei Zurücklassung zwingend versichert werden sollen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Die zwei folgenden Möglichkeiten bestehen:

- Unterstützung für die Umsetzung internationaler Übereinkommen. Angesichts der langwierigen nationalen Ratifizierungsverfahren ist es jedoch ungewiss, zu welchem Zeitpunkt diese Übereinkommen in Kraft treten und welchen geographischen Geltungsbereich diese haben werden. Diese Richtlinie wäre das sauberste Mittel, um sicherzustellen, dass diese Übereinkommen in der EU schnell und einheitlich Anwendung finden. Darüber hinaus würde diese Richtlinie mittelfristig die Möglichkeit eröffnen, die zivilrechtliche Haftung im Seeverkehr zu modernisieren.
- Schaffung einer geeigneten gemeinschaftsweiten Regelung, mit der einerseits die Höchstgrenzen der zivilrechtlichen Haftung aufgehoben werden und andererseits den Schiffseignern eine Versicherungspflicht auferlegt wird. Die Folgen dieser zweiten Möglichkeit stellen sich wie folgt dar:

Von der Aufhebung der Höchstgrenzen sind nur die Schiffseigner betroffen, die grob fahrlässig handeln, zum großen Vorteil der Eigner, die darauf achten, die Sicherheitsnormen einzuhalten und die auch in Zukunft unter die Regelung der Haftungsbeschränkung fallen. Ferner sei darauf hingewiesen, dass die Einführung der Versicherungspflicht dazu beitragen wird, gegen nicht normgemäße Schiffe vorzugehen, übrigens in gleicher Weise wie im Zuge der Anwendung der anderen Teile dieses Maßnahmenpakets. Daher ist davon auszugehen, dass das Risiko für die Versicherer nicht steigen wird.

Zusätzlich muss beachtet werden, dass dieser Ansatz voraussetzen würde, dass die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Übereinkommens von 1996 sind, dieses Instrument zu gegebener Zeit, spätestens vor Ablauf der Umsetzungsfrist der vorliegenden Richtlinie, kündigen.

Was die Versicherungspflicht anbelangt, so zieht die große Mehrheit der Schiffseigner, die bereits eine Haftpflichtversicherung für durch ihre Schiffe verursachte Schäden Dritter abgeschlossen haben, Vorteile aus dieser neuen Regelung, da der Wettbewerb auf dem Markt nicht durch einige skrupellose Beteiligte am Seeverkehr, die keine Versicherung abgeschlossen haben, verzerrt wird.

Praktisch gesehen müssen die Schiffseigner die geplanten Verfahren einhalten, damit sie die entsprechenden Bescheinigungen erhalten und deren Mitführung an Bord gemeldet ist.

Darüber hinaus wird die Besatzung davon profitieren, unter den Schutz der Sicherheitsleistung für die Rückführung der Seeleute zu fallen.

Die Lage der Personen, die durch ein Schiff einen Schaden erlitten haben und hierfür vom Schiffseigner Entschädigung verlangen (Privatpersonen, im Seeverkehr Beschäftigte, aber auch öffentliche Stellen), dürfte sich durch die Aufhebung der Höchstgrenzen und die Pflichtversicherung verbessern. Die Möglichkeit der direkten Geltendmachung der Ansprüche dürfte ihre Situation noch verbessern.

Die Verwaltungen (Flaggenstaat und Hafenstaat) sind insofern betroffen, als sie ein System zur Ausgabe der Bescheinigungen über die Sicherheitsleistungen und zur Überprüfung dieser Bescheinigungen einrichten müssen. Zwar besteht diese Vorschrift bereits in den Mitgliedstaaten, sie beschränkt sich jedoch allein auf Tankschiffe für beständiges Öl.

Die Kommission hat die in ihrem Legislativ- und Arbeitsprogramm genannte Folgenabschätzung vorgenommen. Der Bericht ist abrufbar unter:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm).

### 3) RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- **Zusammenfassung des Vorschlags**

Mit diesem Richtlinienvorschlag sollen überzeugende Haftungsregeln für alle Schiffe eingeführt werden, die einen echten Beitrag zur Vermeidung und Instandsetzung von Schäden leisten sollen, die durch Schiffe verursacht wurden.

Die Kommission schlägt vor, dass alle Mitgliedstaaten das Übereinkommen von 1996 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen so bald wie möglich ratifizieren, jedenfalls vor dem Ende der Umsetzungsfrist für diese Richtlinie. Sie schlägt zudem vor, die Bestimmungen dieses Übereinkommens in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen. Außerdem regelt der Vorschlag, dass Schiffe unter der Flagge eines Staates, der keine Vertragspartei dieses Übereinkommens ist, einem strengeren Haftungsregime unterliegen, bei dem grobe Fahrlässigkeit als die Beschränkung ausschließendes Verhalten gilt. Dies steht im Einklang mit Artikel 15 (1) des Übereinkommens und wird weltweit den Beitritt dazu fördern.

Ferner ist die Kommission der Auffassung, dass die Interessen von Unfallopfern noch besser gewahrt werden können, wenn die Haftungsvorschriften durch ein System ergänzt werden, das die Stellung finanzieller Sicherheitsleistungen durch die Schiffseigner verbindlich festlegt. Der Richtlinienvorschlag enthält Einzelheiten sowohl zum Umfang als auch zu den Modalitäten dieser Verpflichtung zur Stellung finanzieller Sicherheitsleistungen. So ist vorgesehen, im Hinblick auf eine etwaige Aufhebung der Haftungsobergrenzen die Sicherheitsleistung auf eine Höhe festzusetzen, die doppelt so hoch ist wie der Höchstbetrag, der mit dem genannten Übereinkommen von 1996 festgelegt wurde. Mit dem Vorschlag wird ferner ein System eingeführt, mit dem das Mitführen der Bescheinigungen über die Sicherheitsleistungen an Bord beim Einlaufen von Schiffen in die Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten gemeldet wird.

Zuletzt, enthält der Vorschlag die Auflage, dass speziell zur Deckung der Kosten für die Rückführung zurückgelassener Seeleute eine finanzielle Sicherheitsleistung gestellt werden muss.

Schließlich, wird die Kommission fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die mit der Anwendung dieser Richtlinie gemachten Erfahrungen unterbreiten.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Gemäß dem Seerecht kann ein Staat seine einzelstaatlichen Vorschriften nur auf die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe sowie auf Schiffe, die einen seiner Häfen anlaufen, anwenden.

Die zunehmende Zahl voneinander abweichender einzelstaatlicher Vorschriften für die Schifffahrtsindustrie, die weltweit tätig ist, birgt darüber hinaus große Nachteile. Daher haben die Mitgliedstaaten schon sehr früh erkannt, wie wichtig es für sie ist, weltweit oder regional zusammenzuarbeiten.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Die Handlungsfähigkeit der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation stößt an ihre Grenzen. So gibt es weder eine Kontrolle der einheitlichen Umsetzung der verabschiedeten Übereinkommen durch die Vertragsstaaten, noch einen Mechanismus, mit dem eine einheitliche Auslegung gewährleistet werden könnte. Darüber hinaus entsprechen die mit den Übereinkommen angestrebten Ziele möglicherweise nicht den heutigen Erwartungen der Bürger und den Entwicklungen des modernen Rechts.

Daher soll mit diesem Ansatz ein neuer, unionsweit einheitlicher Rechtsrahmen geschaffen werden, der die nötigen Anpassungen einbringt und damit dazu beiträgt, dass die international anerkannten Grundsätze ihre volle Wirkung entfalten können.

Mit der Verabschiedung dieses Rechtsrahmens können in wesentlichen Punkten die bestehenden einzelstaatlichen Vorschriften koordiniert werden, etwa bei der Aufhebung der Höchstgrenzen für die zivilrechtliche Haftung und der Pflichtversicherung.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Die Minimalforderung auf Gemeinschaftsebene stützt sich auf die einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften zur zivilrechtlichen Haftung. Was die Pflichtversicherung angeht, so sind die Vorschriften für die Gewährung dieser Bescheinigungen nicht harmonisiert, was jedoch erforderlichenfalls im Wege der Komitologie erreicht werden kann.

Der Aufwand, der den einzelstaatlichen Behörden aus der Anwendung der vorliegenden Richtlinie entsteht, erstreckt sich hauptsächlich auf die Gewährung und die Kontrolle der Versicherungsbescheinigungen. Der mit diesem Vorschlag verbundene geringe Aufwand ergibt sich zum Teil aus diesem Bescheinigungssystem.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument/Vorgeschlagene Instrumente: Richtlinie

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Die Richtlinie ist das am besten geeignete Instrument für die Festlegung der Grundregeln des Rechtsrahmens, die anschließend über die einzelstaatlichen Vorschriften umgesetzt werden.

#### 4) **AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

#### 5) **WEITERE ANGABEN**

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Revisionsklausel.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

vom [...]

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

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>3</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>4</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ein Element der Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft ist eine sicherere Betriebsführung der Handelsmarine, indem sämtliche Beteiligte stärker in die Verantwortung genommen werden.
- (2) Mit der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße<sup>5</sup>, vervollständigt durch den Rahmenbeschluss 2005/667/JI des Rates vom 12. Juli 2005 zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe<sup>6</sup>, wurden bereits abschreckende Maßnahmen ergriffen.
- (3) Die internationalen Bestimmungen zur zivilrechtlichen Haftung und Entschädigung bei Ölverschmutzungen müssen verbessert werden, um zu gewährleisten, dass sich die

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>3</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>4</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>5</sup> ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

<sup>6</sup> ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 164.

Beteiligten an der Beförderungskette im Seeverkehr vergewissern, dass Öl nur an Bord von Öltankschiffen in einwandfreiem Zustand transportiert wird.

- (4) Es ist angemessen, dass das Protokoll von 1996 zu dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (im Folgenden „das Übereinkommen von 1996“) von allen Mitgliedstaaten ebenso wie von einer großen Anzahl von Ländern ratifiziert wird.
- (5) Um die volle und einheitliche Anwendung des Übereinkommens von 1996 überall in der Europäischen Union sicherzustellen, ist es angemessen, es in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen. Die Gemeinschaftsregeln zur zivilrechtlichen Haftung sollen Schiffseignern ermöglichen, ihre Haftung bis zu den Grenzen, die in diesem Übereinkommen festgelegt sind, sowie in Übereinstimmung mit dessen Bestimmungen zu begrenzen.
- (6) Die Verpflichtung, finanzielle Sicherheitsleistungen zu stellen, dürfte dazu führen, dass die Opfer besser geschützt sind. Sie wird auch dazu beitragen, dass nicht normgemäße Schiffe ausgeschlossen werden und der Wettbewerb zwischen den Beteiligten wieder hergestellt wird. Eine solche Verpflichtung ist eine notwendige Ergänzung zu dem Übereinkommen von 1996. In ihrer EntschlieÙung A 898 (21) hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation den Staaten empfohlen, eine derartige Verpflichtung zur Stellung von Sicherheitsleistungen aufzunehmen. Ohne der Industrie unverhältnismäßige Lasten aufzuerlegen sollte das Niveau des Versicherungsschutzes solchen Situationen angemessen sein, in denen die durch das Übereinkommen von 1996 gesetzten Grenzen nicht ausreichen.
- (7) Auf der Grundlage der EntschlieÙung A 930(22) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation müssen besondere Maßnahmen zum Schutz zurückgelassener Seeleute ergriffen werden.
- (8) Kernelemente des vorliegenden Richtlinienvorschlags sind die Einführung von Bescheinigungen über die Stellung von Sicherheitsleistungen ebenso wie die Meldung dieser Bescheinigungen, deren gegenseitige Anerkennung durch die Mitgliedstaaten und die Verfügbarkeit der Sicherheitsleistung für Opfer, die Ansprüche geltend machen.
- (9) Die mit Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> eingerichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs muss die für die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie notwendige Unterstützung leisten.
- (10) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>8</sup> erlassen werden.
- (11) Da sich die Ziele der zu treffenden Maßnahme, nämlich die Einführung von harmonisierten Bestimmungen über die Haftung und Sicherheitsleistung von Schiffseignern um ein hohes Maß an Betriebssicherheit im Seeverkehr zu erlangen, auf Ebene der

---

<sup>7</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 1).

<sup>8</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden.. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### **Ziel**

Mit dieser Richtlinie werden bestimmte Aspekte der zivilrechtlichen Haftung der Beteiligten der Beförderungskette im Seeverkehr geregelt und ein auf Seeleute angepasster finanzieller Schutz im Falle der Zurücklassung eingeführt.

### *Artikel 2*

#### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- 1) „Schiff“: Ein Seeschiff, ungeachtet seiner Flagge und seiner Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird, einschließlich Tragflächenbooten, Luftkissenfahrzeugen, Tauchfahrzeugen und schwimmendem Gerät.
- 2) „Schiffseigner“: Der Eigentümer des Schiffes oder eine beliebige sonstige Organisation oder Person, wie z. B. den Geschäftsführer, den Agenten oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übertragen bekommen hat und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle die ihr dadurch erwachsenden Aufgaben und Pflichten zu übernehmen.
- 3) „Zivilrechtliche Haftung“: Die Haftung, aus der ein der Beschränkung im Sinne von Artikel 2 des Übereinkommens von 1996 unterliegender Anspruch abgeleitet werden kann, mit Ausnahme von Ansprüchen, die unter die Verordnung (EG) Nr. .../2006 des Europäischen Parlaments und des Rates [*über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen*]<sup>9</sup> fallen.
- 4) „Finanzielle Sicherheitsleistung“: Jegliche Deckungsvorsorge, wie eine Versicherung, die Kautions einer Bank oder einer vergleichbaren Finanzinstitution.
- 5) „Übereinkommen von 1996“: Das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, das unter der Federführung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation verabschiedet wurde, in seiner mit dem Protokoll von 1996 geänderten Fassung.
- 6) „Entschließung A. 930(22) der IMO“: Die von der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeits-

---

<sup>9</sup> ABl. L [...] vom [...], S. [...].

amtes verabschiedete EntschlieÙung „Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer" (Richtlinien für die Stellung einer finanziellen Sicherheitsleistung für Seeleute im Falle der Zurücklassung).

### *Artikel 3*

#### **Anwendungsbereich**

1. Diese Richtlinie gilt im Einklang mit dem Völkerrecht für die Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten.
2. Diese Richtlinie gilt für Schiffe eines Bruttoreaumgehalts von mindestens 300 RT, mit Ausnahme des für alle Schiffe geltenden, in Artikel 4 festgelegten Haftungssystems.
3. Diese Richtlinie gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die Eigentum eines Staates sind oder von einem Staat für nichtgewerbliche staatliche Dienste betrieben werden.
4. Die Umsetzung der in Anhang I genannten Übereinkommen in jedem Mitgliedstaat bleibt von dieser Richtlinie unberührt.

### *Artikel 4*

#### **Haftungssystem**

1. Die Mitgliedstaaten werden so bald wie möglich, jedenfalls vor dem in Artikel 13 dieser Richtlinie angegebenen Datum, Vertragspartei des Übereinkommens von 1996.
2. Die Mitgliedstaaten legen das System der zivilrechtlichen Haftung der Schiffseigner fest und stellen sicher, dass das Recht der Schiffseigner, ihre Haftung zu beschränken, allen bezüglich einer solchen Haftung einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von 1996 unterliegt.
3. Im Einklang mit Artikel 15 des Übereinkommens von 1996 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Artikel 4 dieses Übereinkommens über die Aufhebung der Beschränkung der Haftung auf Schiffe unter der Flagge eines Staates, der keine Vertragspartei des genannten Übereinkommens ist, keine Anwendung findet. In diesen Fällen, ist das gemäß dieser Richtlinie von den Mitgliedstaaten einzurichtende System der zivilrechtlichen Haftung so zu gestalten, dass der Schiffseigner sein Recht auf Haftungsbeschränkung verliert, wenn der Schaden nachweislich auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder aufgrund grober Fahrlässigkeit begangen wurde.

### *Artikel 5*

#### **Finanzielle Sicherheitsleistung zur Deckung zivilrechtlicher Haftungsansprüche**

Jeder Mitgliedstaat ergreift die notwendigen Maßnahmen, damit jeder Eigner eines Schiffes, das seine Flagge führt, eine finanzielle Sicherheitsleistung zur Deckung der zivilrechtlichen

Haftung stellt. Die Höchstgrenze dieser Sicherheitsleistung ist mindestens auf das Doppelte des in Anwendung des Übereinkommens von 1996 festgelegten Höchstbetrags festzulegen.

Jeder Mitgliedstaat ergreift die notwendigen Maßnahmen, damit jeder Eigner eines Schiffes, das die Flagge eines Drittstaates führt, entsprechend den Bestimmungen des ersten Absatzes eine finanzielle Sicherheitsleistung stellt, sobald dieses Schiff in seine ausschließliche Wirtschaftszone oder in eine entsprechende Zone einläuft. Diese finanzielle Sicherheitsleistung ist, gerechnet ab dem Zeitpunkt ihrer Anforderung, mindestens für die Dauer von drei Monaten zu stellen.

#### *Artikel 6*

##### **Finanzielle Sicherheitsleistung im Falle der Zurücklassung von Seeleuten**

Jeder Mitgliedstaat ergreift die notwendigen Maßnahmen, damit jeder Eigner eines Schiffes, das seine Flagge führt, entsprechend der Entschließung A 930(22) der IMO eine finanzielle Sicherheitsleistung zum Schutz der an Bord dieses Schiffes beschäftigten oder verpflichteten Seeleute im Falle ihrer Zurücklassung stellt.

Jeder Mitgliedstaat ergreift die notwendigen Maßnahmen, damit jeder Eigner eines Schiffes, das die Flagge eines Drittstaates führt, entsprechend den Bestimmungen des ersten Absatzes eine finanzielle Sicherheitsleistung stellt, sobald dieses Schiff in einen Hafen oder einen Vorhafen einläuft oder den Anker in einer Zone auswirft, die der Gerichtsbarkeit dieses Mitgliedstaats unterliegen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass im Falle einer Zurücklassung im Sinne der Entschließung A 930(22) der IMO Seeleute Zugang zu dem System der finanziellen Sicherheit haben.

#### *Artikel 7*

##### **Bescheinigung über die finanzielle Sicherheit**

1. Die Existenz und die Gültigkeit der in den Artikeln 5 und 6 genannten finanziellen Sicherheiten ist durch eine oder mehrere Bescheinigungen entsprechend den Bestimmungen dieser Richtlinie und dem Muster in Anhang II nachzuweisen.
2. Die Bescheinigungen werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ausgestellt, nachdem diese sich vergewissert haben, dass der Eigner des Schiffes den Bestimmungen dieser Richtlinie genügt.

Für ein in das Schiffsregister eines Mitgliedstaats eingetragenes Schiff wird diese Bescheinigung von der zuständigen Behörde des Staates des Schiffsregisters ausgestellt und bestätigt.

Für ein in das Schiffsregister eines Drittstaats eingetragenes Schiff wird diese Bescheinigung von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ausgestellt und bestätigt.

3. Die Bedingungen für die Ausstellung und Gültigkeit dieser Bescheinigungen, insbesondere der Kriterien und Modalitäten für die Gewährung der Bescheinigungen sowie die Maßnahmen bezüglich der Sicherheitsgeber sind gemäß Artikel 12 Absatz 2 festzulegen.

4. Die Bescheinigungen müssen dem in Anhang II aufgeführten Muster entsprechen und folgende Angaben enthalten:
  - a) Name des Schiffes und des Heimathafens
  - b) Name und Ort des Hauptgeschäftssitzes des Eigners
  - c) Art der Sicherheit
  - d) Name und Ort des Hauptgeschäftssitzes des Versicherers oder einer sonstigen Person, die die Sicherheit stellt sowie gegebenenfalls Sitz der Institution, bei der die Versicherung bzw. die Sicherheitsleistung ausgestellt wurde.
  - e) Geltungsdauer der Bescheinigung, die nicht länger sein darf als die Geltungsdauer der Versicherung oder der finanziellen Sicherheit.
5. Die Bescheinigungen werden in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Mitgliedstaates abgefasst. Handelt es sich hierbei weder um Englisch noch um Französisch, ist im Text eine Übersetzung in eine dieser Sprachen hinzuzufügen.

#### *Artikel 8*

##### **Meldung der Bescheinigung über die finanzielle Sicherheitsleistung**

1. Die Bescheinigung wird an Bord des Schiffes mitgeführt, eine Durchschrift wird bei der Behörde hinterlegt, die das betreffende Schiffsregister führt, oder, wenn das Schiff nicht in das Schiffsregister eines Mitgliedstaats eingetragen ist, bei der Behörde des Staates, der die Bescheinigung ausstellt oder bestätigt.
2. In den in Artikel 5 genannten Fällen meldet der Betreiber, Agent oder Kapitän eines Schiffes, das in die ausschließliche Wirtschaftszone oder entsprechende Zone eines Mitgliedstaats einläuft, den Behörden dieses Mitgliedstaats, dass eine gemäß Anhang III ausgestellte Bescheinigung über eine finanzielle Sicherheitsleistung an Bord mitgeführt wird.
3. In den in Artikel 6 genannten Fällen meldet der Betreiber, Agent oder Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen oder einen Vorhafen anläuft, der der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats unterliegt, oder das den Anker in einer Zone auswerfen muss, die der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats unterliegt, den Behörden dieses Mitgliedstaats, dass eine gemäß Anhang III ausgestellte Bescheinigung über eine finanzielle Sicherheitsleistung an Bord mitgeführt wird.
4. Die gemäß Absatz 1 geforderten Angaben müssen zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten über das gemeinschaftliche Datenaustauschnetz zur Überwachung des Schiffsverkehrs „SafeSeaNet“ ausgetauscht werden können.

## *Artikel 9*

### **Gegenseitige Anerkennung der Bescheinigungen über die finanzielle Sicherheitsleistung durch die Mitgliedstaaten**

Jeder Mitgliedstaat erkennt die von einem anderen Mitgliedstaat in Anwendung von Artikel 7 für sämtliche in dieser Richtlinie vorgesehenen Verwendungszwecke ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen an und billigt diesen den gleichen Stellenwert zu wie den von ihm selbst ausgestellten und bestätigten Bescheinigungen, auch wenn es sich um ein Schiff handelt, das nicht in das Schiffsregister eines Mitgliedstaats eingetragen ist.

Ein Mitgliedstaat kann jederzeit den ausstellenden oder bestätigenden Staat um einen Meinungs austausch ersuchen, wenn er glaubt, dass der in der Bescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie zu erfüllen.

## *Artikel 10*

### **Direkte Geltendmachung von Haftungsansprüchen gegen den Sicherheitsgeber**

Jegliche zivilrechtlichen Haftungsansprüche auf Schadenersatz für durch das Schiff verursachte Schäden können direkt bei dem Sicherheitsgeber geltend gemacht werden.

Der Sicherheitsgeber kann Einreden geltend machen, die der Eigner selbst hätte erheben können, mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des Eigners.

Außerdem kann der Sicherheitsgeber die Einrede geltend machen, dass die Schäden aufgrund eines vorsätzlichen Verschuldens des Eigners zurückzuführen sind. Allerdings kann er keine Einreden geltend machen, die er in einem vom Eigner gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte erheben können.

Der Sicherheitsgeber kann auf jeden Fall dem Eigner den Streit verkünden.

## *Artikel 11*

### **Berichterstattung**

Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie erstatten die Mitgliedstaaten der Kommission über die mit der Anwendung dieser Richtlinie gemachten Erfahrungen Bericht. Auf dieser Grundlage unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die ihrer Auffassung nach notwendigen Änderungen der Richtlinie.

## *Artikel 12*

### **Ausschuss**

1. Die Kommission wird durch den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> eingesetzt wurde.

---

<sup>10</sup> ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

### *Artikel 13*

#### **Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [...] [*achtzehn Monate nach dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens*] nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

### *Artikel 14*

#### **Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am [...] Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

### *Artikel 15*

#### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*In Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*  
[...]

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
[...]

## ANHANG I

### **Liste der in Artikel 3 Absatz 4 genannten Übereinkommen**

- Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992.
- Internationales Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996.
- Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 2001.

**ANHANG II**

**Muster für die Bescheinigung über die finanzielle Sicherheitsleistung**

**(Artikel 7 Absatz 1)**

Name des Schiffes	Unterscheidungs- signal	Heimathafen	Name und Anschrift des Eigners

Der Unterzeichnete bescheinigt, dass das vorstehend genannte Schiff durch eine Versicherungspolice oder sonstige finanzielle Sicherheitsleistung abgedeckt ist, die den Bestimmungen der Richtlinie 200./.../EG über die zivilrechtliche Haftung und Sicherheitsleistungen von Schiffseignern genügt.

Art der Sicherheit: .....

Laufzeit der Sicherheit:

Name und Anschrift des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber):

Name:.....

Anschrift: .....

Diese Bescheinigung gilt bis:

Ausgestellt oder bestätigt durch die Regierung von:

Ort/Datum:.....

Unterschrift und Amtsbezeichnung des ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten:

### ANHANG III

#### **Liste der Angaben, die im Sinne von Artikel 8 zu melden sind:**

- 1) Identifikation des Schiffes (Name, Unterscheidungssignal, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer)
- 2) Datum und Zeitpunkt
- 3) Angabe der Position in Breiten- und Längengraden oder tatsächliche Peilung und Entfernung von einer klar identifizierten Landmarke in Seemeilen
- 4) Bestimmungshafen
- 5) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen
- 6) Mitführung der Bescheinigung über die finanzielle Sicherheitsleistung
- 7) Adresse, unter der genaue Angaben über die Bescheinigung erhältlich sind

Die unter Nummern 6 und 7 geforderten Angaben können zusammen mit anderen Meldungen weitergegeben werden, sofern die unter Artikel 8 Absatz 2 genannten Bestimmungen eingehalten werden.

## FINANZBOGEN

### 1. **BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern

### 2. **ABM/ABB-RAHMEN**

Politikfeld: Energie und Verkehr

Tätigkeiten Seeverkehr, Binnenschifffahrt, Intermodalität

### 3. **HAUSHALTSLINIEN**

3.1. **Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung: Nicht zutreffend.**

3.2. **Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen: Nicht zutreffend.**

3.3. **Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen): Nicht zutreffend.**

Haushalts- linie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA- Beitrag	Beiträge von Bewerber- ländern	Rubrik der Finanziellen Vorausschau
	OA/NOA	GM <sup>1</sup> /NGM <sup>2</sup>				
	OA/NOA	GM <sup>1</sup> /NGM <sup>2</sup>	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Nr. [...]
	OA/NOA	GM/NGM	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Nr. [...]

---

<sup>1</sup> Getrennte Mittel.

<sup>2</sup> Nichtgetrennte Mittel.

## 4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

### 4.1. Mittelbedarf

#### 4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab-schnitt		Jahr n	n+1	n+2	n +3	n +4	n+5 und Folge-jahre	Insgesamt
------------------	------------	--	--------	-----	-----	------	------	---------------------	-----------

#### Operative Ausgaben<sup>3</sup>

Verpflichtungs-ermächtigungen (VE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	0	0	0	0	0	0	0

#### Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>4</sup>

Technische & administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

#### HÖCHSTBETRAG INSGESAMT

<b>Verpflichtungs-ermächtigungen</b>		<b>a+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Zahlungs-ermächtigungen</b>		<b>b+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>5</sup>

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

#### Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

<b>VE insgesamt, einschließlich Personalkosten</b>		<b>a+c+ d+e</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten</b>		<b>b+c+ d+e</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>3</sup> Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

<sup>4</sup> Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

<sup>5</sup> Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

## Angaben zur Kofinanzierung

Der Vorschlag sieht keine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten vor.

*in Mio. EUR (gerundet auf 3 Dezimalstellen)*

Kofinanzierung durch		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
<b>ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung</b>	<b>a+c+d+e+f</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung<sup>6</sup> (z.B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

### 4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

Anmerkung: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als Anhang beizufügen.

*in Mio. EUR (gerundet auf 1 Dezimalstelle)*

Haus-haltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maß-nahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	a) Einnahmen nominal		0	0	0	0	0	0
	b) Veränderung	Δ	0	0	0	0	0	0

<sup>6</sup> Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

<sup>7</sup> Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

**4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1**

Keine Auswirkungen auf die Personalkosten. Abwicklung durch das vorhandene Personal.

Jährlicher Bedarf	Jahr n (2007)	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge- jahre
Personalbedarf insgesamt	0	0	0	0	0	0

**5. MERKMALE UND ZIELE**

**5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:**

Die international geltenden Regeln bezüglich der zivilrechtlichen Haftung von Schiffseignern sind nicht zufrieden stellend, da sie weder einen echten Beitrag zur Vermeidung von Schäden noch zur Sicherstellung der Instandsetzung leisten.

Es gilt, in das Gemeinschaftsrecht nicht diskriminierende Regeln für alle Schiffe, ungeachtet ihrer Flagge, einzuführen, die einen echten Beitrag zur Vermeidung und Instandsetzung von Schäden leisten, die durch Schiffe verursacht wurden.

**5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:**

Die Kommission wird sich dafür einsetzen, das CLC-Übereinkommen zum Beispiel durch die Aufhebung der Höchstgrenzen für die zivilrechtliche Haftung nachzubessern. Mit diesem Ansatz reagiert die Kommission auf die von Europäischem Parlament und Europäischem Rat geäußerten Bedenken.

Am 21. März 2004 hat das Europäische Parlament eine „umfassende und kohärente europäische Meerespolitik“ gefordert, „die darauf ausgerichtet sein sollte, einen europäischen Raum der Sicherheit im Seeverkehr zu schaffen“, insbesondere durch ein „umfassendes Haftungssystem, das auf die gesamte Kette des Seeverkehrs (...) ausgeweitet ist“.

**5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik**

Ziel ist die Einführung nicht diskriminierender Regeln für alle Schiffe, ungeachtet ihrer Flagge, die einen echten Beitrag zur Vermeidung und Instandsetzung von Schäden leisten, die durch Schiffe verursacht wurden.

- Für eine optimale Schadensvermeidung hält die Kommission eine Aufhebung der Höchstgrenzen für die zivilrechtliche Haftung unumgänglich.

- Ferner ist die Kommission der Auffassung, dass die Interessen von Unfallopfern noch besser gewahrt werden können, wenn die Haftungsvorschriften durch ein System von Sicherheitsleistungen, die zwingend durch die Schiffseigner garantiert werden müssen, ergänzt werden.

Der Richtlinienvorschlag enthält Angaben sowohl zum Umfang als auch zu den Modalitäten dieser Verpflichtung zur Garantie von Sicherheitsleistungen. So ist vorgesehen, im Hinblick auf eine etwaige Aufhebung der Haftungsobergrenzen die Sicherheitsleistung auf eine Höhe festzusetzen, die doppelt so hoch ist wie der Höchstbetrag, der mit dem Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen festgelegt wurde.

#### 5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

Nachstehend ist darzulegen, welche Methode(n)<sup>8</sup> für die praktische Durchführung der Maßnahme gewählt wurde(n):

##### *Zentrale Verwaltung*

- direkt durch die Kommission
- indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
  - Exekutivagenturen
  - von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
  - einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

##### *Geteilte oder dezentrale Verwaltung*

- mit Mitgliedstaaten
- mit Drittländern

##### *Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)*

Bemerkungen:

---

<sup>8</sup> Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter "Bemerkungen" zu erläutern.

## 6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Der Richtlinienvorschlag enthält eine Bestimmung, mit der die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, die nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht mitzuteilen.

Bei Nichtmitteilung dieser nationalen Umsetzungsmaßnahmen (sowie bei einer nur teilweisen Mitteilung) wird automatisch ein Vertragsverletzungsverfahren im Sinne von Artikel 226 EG-Vertrag eingeleitet.

### 6.1. Bewertung

#### 6.1.1. *Ex-ante-Bewertung:*

Gemäß der Folgenabschätzung ist mit folgenden Auswirkungen zu rechnen:

- Verantwortungsvolle Eigner werden den größten Nutzen aus der neuen Regelung ziehen, da sie bereits eine Haftpflichtversicherung für durch ihre Schiffe verursachte Schäden Dritter abgeschlossen haben und der Wettbewerb auf dem Markt nicht durch einige skrupellose Beteiligte am Seeverkehr, die keine Versicherung abgeschlossen haben, verzerrt wird.
- Von der Aufhebung der Höchstgrenzen sind nur die Schiffseigner betroffen, die grob fahrlässig handeln, zum großen Vorteil der verantwortungsvollen Eigner, die auch in Zukunft unter die Regelung der Haftungsbeschränkung fallen.
- Für die Versicherer ergibt sich nicht notwendigerweise eine Zunahme von Versicherungspolicen, noch steigen für sie die Risiken, da sie – ebenso wie alle anderen Glieder der Beförderungskette im Seeverkehr - gewährleisten müssen, dass die internationalen Normen durch die von ihnen versicherten Schiffe eingehalten werden.
- Die anderen Beteiligten an der Beförderungskette im Seeverkehr könnten in dem Maße betroffen sein, wie der Schiffseigner etwaige Mehrkosten auf sie abwälzt. Allerdings hat sich gezeigt, dass eine weit verbreitete Versicherung keine Mehrkosten verursachen dürfte. Praktisch gesehen müssen sich Besatzung und Agenten des Schiffseigners an die Verfahren der Meldung über die Mitführung der Bescheinigungen halten. Darüber hinaus wird die Besatzung unter den Schutz der Sicherheitsleistung für die Rückführung der Seeleute fallen.
- Die „Anrainer“ (sämtliche Personen, die durch ein Schiff geschädigt werden und gegenüber dem Eigner dieses Schiffes Schadenersatz geltend machen könnten: Privatpersonen, in Ausübung ihres Berufs geschädigte Personen, aber auch die öffentliche Hand). Die Lage der Anrainer dürfte sich durch die neue Pflichtversicherung verbessern. Zusätzlich gestärkt wird ihre Lage durch die Einführung der direkten Geltendmachung von Ansprüchen. So profitieren zu allererst die Anrainer von der neuen Regelung der Pflichtversicherung.

- Die Verwaltungen (Flaggenstaat und Hafenstaat) sind insofern betroffen, als sie ein System zur Ausgabe der Bescheinigungen über die Sicherheitsleistungen und zur Überprüfung dieser Bescheinigungen einrichten müssen. Diese Aufgaben, wenngleich beschränkt auf Tankschiffe, bestehen bereits in den Mitgliedstaaten in Anwendung des CLC-Systems. Drittländer, die Pflichtversicherungen für sämtliche Schiffstypen vorschreiben, haben hierfür Sondereinheiten gebildet.

6.1.2. *Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):*

Nicht zutreffend.

6.1.3. *Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:*

Entfällt

## 7. **BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN**

Nicht zutreffend.

## 8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

### 8.1 Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf **Nicht zutreffend.**

*Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)*

Ziele, Maßnahmen und Ergebnisse (bitte angeben)	Art der Ergeb- nisse	Durch- schnitts- kosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		INSGESAMT	
			Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Gesamt- kosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ... <sup>9</sup>																
Maßnahme 1 .....																
- Output 1																
- Output 2																
Maßnahme 2 .....																
- Output 1																
Ziel 1 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. 2																
Maßnahme 1 .....																
- Output 1																
Ziel 2 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. n ...																
Ziel n insgesamt																
<b>GESAMT- KOSTEN</b>																

<sup>9</sup> Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

## 8.2 Verwaltungskosten

### 8.2.1 Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit <sup>10</sup> (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal <sup>11</sup>		0	0	0	0	0	0
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal <sup>12</sup>		0	0	0	0	0	0
<b>INSGESAMT</b>		0	0	0	0	0	0

### 8.2.2 Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind: Aufgaben

Nicht zutreffend.

### 8.2.3 Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- Derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen;

<sup>10</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>11</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>12</sup> Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4 Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 – Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nr. und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INS- GESAMT
<b>1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)</b>							0
Exekutivagenturen <sup>13</sup>							0
Sonstige technische und administrative Unterstützung							0
- intra muros							0
- extra muros							0
<b>Technische und administrative Unterstützung insgesamt</b>							0

8.2.5 Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0
<b>Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>	0	0	0	0	0	0

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

*Nicht zutreffend.*

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

*Nicht zutreffend.*

<sup>13</sup> Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

## 8.2.6 Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (gerundet auf 3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folge jahre	INSGESAMT
XX 01 02 11 01 – Dienstreisen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Sitzungen & Konferenzen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse <sup>14</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studien & Konsultationen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informationssysteme	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. 3 Sonstige Ausgaben administrativer Art</b> (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* ohne Auswirkung auf das aktuelle Reisekostenbudget.

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben.*

Nicht zutreffend.

<sup>14</sup> Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.