

Amtsblatt

der Europäischen Union

C 190 E

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

51. Jahrgang

29. Juli 2008

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	III <i>Vorbereitende Rechtsakte</i>	
	RAT	
2008/C 190 E/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 18/2008 vom 6. Juni 2008, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Neufassung) ⁽¹⁾	1
2008/C 190 E/02	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 19/2008 vom 6. Juni 2008, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See ⁽¹⁾	17

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

RAT

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 18/2008

vom Rat festgelegt am 6. Juni 2008

im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. .../2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 190 E/01)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden ⁽⁴⁾ wurde mehrfach erheblich geändert. Da weitere Änderungen anstehen, sollte sie im Interesse der Klarheit neu gefasst werden.
- (2) Im Hinblick auf die Art der Vorschriften der Richtlinie 94/57/EG scheint es angemessen, sie mittels zweier unterschiedlicher Rechtsakte, Richtlinie und Verordnung, neu zu fassen.

(3) Diese Verordnung ist im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der Gemeinschaft, einschließlich des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982, zu verstehen und auszulegen.

(4) Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen sollten ihre Dienste gemeinschaftsweit anbieten können und miteinander im Wettbewerb stehen und dabei für gleichmäßige Sicherheits- und Umweltschutzniveaus sorgen. Die notwendigen fachspezifischen Standards für ihre Tätigkeiten sollten deshalb in der gesamten Gemeinschaft einheitlich festgelegt und angewendet werden.

(5) Dieses Ziel sollte mit Hilfe von Maßnahmen verfolgt werden, die in angemessener Weise mit den diesbezüglichen Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verknüpft sind und diese gegebenenfalls weiterentwickeln und ergänzen. Ferner sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission die Entwicklung eines internationalen Kodex für anerkannte Organisationen durch die IMO fördern.

(6) Es sollten Mindestkriterien für die Anerkennung von Organisationen festgelegt werden, um die Sicherheit von Schiffen zu erhöhen und die Umweltverschmutzung durch Schiffe zu verhüten. Die in der Richtlinie 94/57/EG festgelegten Mindestkriterien sollten daher verschärft werden.

(7) Im Hinblick auf die erstmalige Anerkennung der Organisationen, die die Zulassung zum Tätigwerden für die Mitgliedstaaten erhalten wollen, könnte die Kommission zusammen mit den die Anerkennung beantragenden Mitgliedstaaten auf harmonisierte und zentralisierte Weise wirksamer beurteilen, inwieweit die in dieser Verordnung festgelegten Mindestkriterien erfüllt sind.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.09.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 632), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

- (8) Ausschlaggebend für die Erteilung der Anerkennung sollte ausschließlich die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Qualität und Sicherheit sein. Es sollte sichergestellt werden, dass der Geltungsbereich dieser Anerkennung jederzeit mit der tatsächlichen Leistung der betreffenden Organisation im Einklang steht. Ferner sollte bei der Anerkennung den verschiedenen Rechtsformen und Unternehmensstrukturen anerkannter Organisationen Rechnung getragen und gleichzeitig die einheitliche Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Mindestkriterien sowie die Effizienz der Gemeinschaftskontrollen sichergestellt werden. Die anzuerkennende Organisation sollte ungeachtet ihrer Unternehmensstruktur ihre Dienstleistungen weltweit erbringen und einer gesamtschuldnerischen Haftung unterliegen.
- (9) Die zur Durchführung dieser Verordnung 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 ⁽¹⁾ erlassen werden.
- (10) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Verordnung zu ändern, um spätere Änderungen von diesbezüglichen internationalen Übereinkommen, Protokollen, Kodizes und Entschlüssen zu übernehmen, um die Mindestkriterien in Anhang I zu aktualisieren und die Kriterien zur Messung der Wirksamkeit der Vorschriften und Verfahren sowie der Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisationen bezüglich der Sicherheit der von ihnen klassifizierten Schiffe und der Verhütung von Verschmutzung durch diese Schiffe festzulegen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (11) Es ist äußerst wichtig, dass Verstöße der anerkannten Organisationen gegen die ihnen auferlegten Verpflichtungen zügig, wirksam und angemessen verfolgt werden können. Vorrangiges Ziel sollte die Behebung von Mängeln sein, damit mögliche Bedrohungen für die Sicherheit oder die Umwelt frühzeitig beseitigt werden können. Die Kommission sollte deshalb die notwendigen Befugnisse erhalten, um von den anerkannten Organisationen die erforderlichen Verhütungs- und Behebungsmaßnahmen zu fordern und als Zwangsmaßnahmen Geldbußen und Zwangsgelder zu verhängen. Die Kommission sollte diese Befugnisse im Einklang mit den Grundrechten ausüben und gewährleisten, dass die Organisation ihre Auffassung im Verfahren geltend machen kann.
- (12) Im Einklang mit dem gemeinschaftsweiten Ansatz ist die Entscheidung über den Entzug der Anerkennung einer Organisation, die die in dieser Verordnung festgelegten Pflichten nicht erfüllt, wenn die oben genannten Maßnahmen sich als unwirksam erweisen oder die Organisation anderweitig eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit und die Umwelt darstellt, auf Gemeinschaftsebene, und damit von der Kommission, auf der Grundlage eines Ausschussverfahrens zu treffen.
- (13) Auch für die laufende nachträgliche Überwachung der anerkannten Organisationen, bei der beurteilt wird, inwieweit sie diese Verordnung befolgt haben, ist eine harmonisierte und zentralisierte Vorgehensweise wirksamer. Daher ist es angemessen, dass die Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die Anerkennung beantragt, im Auftrag der Gemeinschaft mit dieser Aufgabe betraut wird.
- (14) Als Teil der Kontrolle der Tätigkeit der anerkannten Organisationen müssen die Besichtigter der Kommission unabhängig von der Flagge des Schiffs unbedingt Zugang zu Schiffen und Schiffsdokumenten erhalten, um festzustellen, ob die anerkannten Organisationen bezüglich aller Schiffe und ihren jeweiligen Klassen die in dieser Verordnung festgelegten Mindestkriterien erfüllen.
- (15) Die Fähigkeit anerkannter Organisationen, Mängel in ihren Vorschriften, Verfahren und internen Kontrollen rasch festzustellen und zu beseitigen, ist für die Sicherheit der von ihnen überprüften und zertifizierten Schiffe besonders wichtig. Diese Fähigkeit sollte durch ein Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungssystem unterstützt werden, das von gewerblichen oder politischen Interessen unabhängig sein sollte, so dass gemeinsame Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung aller anerkannten Organisationen vorgeschlagen und eine fruchtbare Zusammenarbeit zur Kommission gewährleistet werden.
- (16) Das Vorschriftenwerk anerkannter Organisationen ist ein entscheidender Faktor zur Steigerung der Sicherheit und zur Unfall- und Verschmutzungsverhütung. Die anerkannten Organisationen haben einen Prozess in Gang gesetzt, der zur Harmonisierung ihres Vorschriftenwerks führen soll. Dieser Prozess sollte durch das Gemeinschaftsrecht gefördert und unterstützt werden, da er eine positive Wirkung auf die Sicherheit im Seeverkehr, sowie auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schiffbauindustrie haben soll.
- (17) Die Harmonisierung der Vorschriften anerkannter Organisationen für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen ist ein laufender Prozess. Daher sollte die Verpflichtung, ein eigenes Vorschriftenwerk zu haben oder die nachgewiesene Fähigkeit hierzu, im Kontext des Harmonisierungsprozesses gesehen werden und kein Hindernis für die Tätigkeiten anerkannter Organisationen oder möglicher Bewerber um Anerkennung darstellen.
- (18) Anerkannte Organisationen sollten verpflichtet werden, ihre technischen Vorschriften auf dem neuesten Stand zu halten und konsequent durchzusetzen, damit Sicherheitsnormen harmonisiert und internationale Vorschriften innerhalb der Gemeinschaft einheitlich angewendet werden. Bei Übereinstimmung oder großer Ähnlichkeit der technischen Vorschriften anerkannter Organisationen sollte die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten in Betracht gezogen werden, sofern dies angemessen ist, wobei man sich an den anspruchsvollsten und strengsten Normen orientieren sollte.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

- (19) Während jede anerkannte Organisation grundsätzlich einzig und allein für die Teile haften sollte, die sie zertifiziert, folgt die Haftung der anerkannten Organisationen und Hersteller den vereinbarten Bedingungen oder gegebenenfalls dem in jedem einzelnen Fall anwendbaren Recht.
- (20) Da Transparenz und Informationsaustausch zwischen den betroffenen Parteien sowie das Recht der Öffentlichkeit auf Zugang zu den Informationen von grundlegender Bedeutung für die Verhinderung von Unfällen auf See sind, sollten anerkannte Organisationen alle einschlägigen staatlichen Informationen hinsichtlich des Zustandes ihrer klassifizierten Schiffe an die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden übermitteln und sie der Öffentlichkeit zugänglich machen.
- (21) Um den Klassenwechsel von Schiffen mit dem Ziel, notwendige Reparaturen zu umgehen, zu unterbinden, sollten anerkannte Organisationen untereinander alle einschlägigen Informationen austauschen in Bezug auf die Bedingungen für Schiffe, welche die Klasse wechseln, und erforderlichenfalls den Flaggenstaat einbeziehen.
- (22) Der Schutz der Rechte des geistigen Eigentums von Schiffswerften, Schiffsausrüstern und Schiffseignern sollte normale Geschäftsvorgänge und vertraglich vereinbarte Dienstleistungen zwischen diesen Parteien nicht verhindern.
- (23) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ errichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die für die Anwendung dieser Verordnung notwendige Unterstützung leisten.
- (24) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Aufstellung von Vorschriften, die von den Organisationen, die sich in der Gemeinschaft mit der Besichtigung, Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen befassen, zu befolgen sind, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Zieles erforderliche Maß hinaus.
- (25) Die Vorschriften, die von den Mitgliedstaaten in ihren Beziehungen mit Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen zu befolgen sind, sind in der Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden ⁽²⁾ festgelegt.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Mit dieser Verordnung werden Vorschriften aufgestellt, die von den Organisationen, die mit der Besichtigung, Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zur Verhütung der Meeresverschmutzung betraut sind, zu befolgen sind und zugleich dem Ziel der Dienstleistungsfreiheit dienen. Hierzu gehören die Ausarbeitung und Durchführung von Sicherheitsvorschriften für Schiffskörper, Maschinen, elektrische sowie Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen von Schiffen, auf die die internationalen Übereinkommen anwendbar sind.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiff“ ein Schiff, auf das die internationalen Übereinkommen anwendbar sind;
- b) „internationale Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (SOLAS 74) mit Ausnahme des Kapitels XI-2 der Anlage hierzu, das Internationale Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (MARPOL) mit seinen Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden, in allen Mitgliedstaaten rechtlich bindenden Kodizes, in der jeweils geltenden Fassung;
- c) „Organisation“ eine Rechtsperson, ihre Tochtergesellschaften und jede sonstige ihrer Kontrolle unterstehende Einrichtung, die gemeinsam oder gesondert unter diese Verordnung fallende Aufgaben erfüllen;

⁽¹⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1891/2006 (AbL. L 304 vom 30.12.2006, S. 1.)

⁽²⁾ ABl. L ...

- | | |
|------------------------------------|---|
| d) „Kontrolle“ | im Sinne von Buchstabe c Rechte, Verträge oder andere rechtliche oder tatsächliche Mittel, die einzeln oder zusammen die Möglichkeit gewähren, einen bestimmenden Einfluss auf eine Rechtsperson auszuüben oder diese Rechtsperson in die Lage versetzen, unter diese Verordnung fallende Aufgaben zu erfüllen; |
| e) „anerkannte Organisation“ | eine gemäß dieser Verordnung anerkannte Organisation; |
| f) „Ermächtigung“ | eine Handlung, durch die ein Mitgliedstaat eine anerkannte Organisation ermächtigt oder ihr eine Vollmacht erteilt; |
| g) „staatlich vorgesehene Zeugnis“ | ein gemäß den internationalen Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestelltes Zeugnis; |
| h) „Vorschriftenwerk“ | die Vorschriften einer anerkannten Organisation für den Entwurf, den Bau, die Ausrüstung, die Instandhaltung und die Überprüfung von Schiffen; |
| i) „Klassenzeugnis“ | ein von einer anerkannten Organisation ausgestelltes Dokument, das die Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß dem von jener anerkannten Organisation festgelegten und veröffentlichten Vorschriftenwerk feststellt; |
| j) „Niederlassung“ | den Ort, an dem sich der satzungsgemäße Sitz, die Hauptverwaltung oder die Hauptniederlassung einer Organisation befindet. |

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten, die einer noch nicht anerkannten Organisation eine Zulassung erteilen wollen, legen der Kommission einen Antrag auf Anerkennung vor, dem vollständige Angaben und entsprechende Nachweise darüber, dass die Organisation die Mindestkriterien des Anhangs I erfüllt, sowie vollständige Angaben zu der Anforderung und ihrer Selbstverpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften der Artikel 8 Absatz 4, 9, 10 und 11 beizufügen sind.

2. Die Kommission führt bei den Organisationen, deren Anerkennung beantragt wurde, zusammen mit den jeweiligen Antrag stellenden Mitgliedstaaten Bewertungen durch, um festzustellen, ob die Organisationen die in Absatz 1 genannten Anforderungen erfüllen und sich zu ihrer Erfüllung verpflichten.

3. Die Kommission verweigert nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren die Anerkennung von Organisationen, welche die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen nicht erfüllen oder deren Leistungsfähigkeit auf Grundlage der nach Artikel 14 festgelegten Kriterien als unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt angesehen wird.

Artikel 4

1. Die Anerkennung wird nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren von der Kommission ausgesprochen.

2. Die Anerkennung wird ausschließlich Organisationen ausgesprochen, die die in Artikel 3 genannten Anforderungen erfüllen.

3. Die Anerkennung wird der relevanten Rechtsperson als Muttergesellschaft sämtlicher Rechtspersonen, die die anerkannte

Organisation ausmachen, ausgesprochen. Die Anerkennung wird auf sämtliche Rechtspersonen ausgeweitet, die dazu beitragen, dass diese Organisation ihre Dienste weltweit anbietet.

4. Die Kommission kann die Anerkennung nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren für bestimmte Schiffstypen, für Schiffe einer bestimmten Größe, für bestimmte Aktivitäten oder eine Kombination daraus gemäß der nachgewiesenen Fähigkeit und Sachkunde der betreffenden Organisation beschränken. In diesem Fall gibt die Kommission die Gründe für die Beschränkung an sowie die Bedingungen, unter denen die Beschränkung aufgehoben wird oder erweitert werden kann. Diese Beschränkung kann jederzeit überprüft werden.

5. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis der im Einklang mit diesem Artikel anerkannten Organisationen und sorgt für dessen regelmäßige Aktualisierung. Das Verzeichnis wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Artikel 5

Ist die Kommission der Ansicht, dass eine anerkannte Organisation die Mindestkriterien in Anhang I oder ihre sich aus dieser Verordnung ergebenden Pflichten nicht erfüllt hat oder dass die Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung sich erheblich verschlechtert hat, ohne dass dies jedoch eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit und die Umwelt darstellt, so verlangt sie von der anerkannten Organisation, innerhalb bestimmter Fristen die erforderlichen Verhütungs- und Behebungsmaßnahmen zu ergreifen, damit diese Mindestkriterien und Pflichten vollständig erfüllt und insbesondere mögliche Bedrohungen für die Sicherheit oder die Umwelt beseitigt werden oder damit die Ursachen der verschlechterten Leistungsfähigkeit anderweitig behoben werden.

Die Verhütungs- und Behebungsmaßnahmen können vorläufige Schutzmaßnahmen umfassen, wenn eine unmittelbare potenzielle Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt besteht.

Dennoch muss die Kommission unbeschadet der unverzüglichen Anwendung der von ihr geplanten Maßnahmen alle Mitgliedstaaten, die dieser anerkannten Organisation die Zulassung erteilt haben, vorab über diese Maßnahmen unterrichten.

Artikel 6

1. Neben den nach Artikel 5 ergriffenen Maßnahmen kann die Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren Geldbußen gegen anerkannte Organisationen verhängen,

a) deren schwerwiegende oder wiederholte Nichterfüllung der in Anhang I festgelegten Mindestkriterien oder ihrer sich aus Artikel 8 Absatz 4 oder den Artikeln 9, 10 und 11 ergebenden Pflichten oder deren verschlechterte Leistungsfähigkeit auf schwere Mängel in ihrer Struktur, ihren Systemen, Verfahren oder internen Kontrollen schließen lässt

oder

b) die im Rahmen der von der Kommission gemäß Artikel 8 Absatz 1 durchgeführten Bewertung absichtlich falsche, unvollständige oder irreführende Angaben gemacht oder die Bewertung anderweitig behindert haben.

2. Ergreift eine anerkannte Organisation nicht die von der Kommission geforderten Verhütungs- und Behebungsmaßnahmen, oder bei ungerechtfertigter Verzögerung derselben, kann die Kommission unbeschadet des Absatzes 1 Zwangsgelder gegen die Organisation verhängen, bis die geforderten Maßnahmen vollständig durchgeführt sind.

3. Die Geldbußen und Zwangsgelder gemäß den Absätzen 1 und 2 sind abschreckend und der Schwere des Einzelfalls sowie der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisation angemessen, wobei insbesondere das Ausmaß des Sicherheits- oder Umweltschutzrisikos berücksichtigt wird.

Sie werden erst verhängt, nachdem die anerkannte Organisation und die betroffenen Mitgliedstaaten Gelegenheit zur Äußerung erhalten haben.

Die verhängten Geldbußen und Zwangsgelder betragen insgesamt höchstens 5 % des durchschnittlichen Gesamtumsatzes, den die Organisation in den vorangegangenen drei Geschäftsjahren im Zusammenhang mit den unter diese Verordnung fallenden Tätigkeiten erzielt hat.

4. Der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften besitzt die unbeschränkte Befugnis zur Überprüfung von Entscheidungen der Kommission zur Verhängung von Geldbußen oder Zwangsgeldern. Er kann die verhängten Geldbußen oder Zwangsgelder aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

Artikel 7

1. Die Kommission entzieht einer Organisation die Anerkennung,

a) deren wiederholte und schwerwiegende Nichterfüllung der in Anhang I festgelegten Mindestkriterien oder ihrer sich aus dieser Verordnung ergebenden Pflichten eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt bedeutet;

b) deren wiederholte und schwerwiegende Leistungsmängel in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt bedeuten;

c) die die Bewertung durch die Kommission verhindert oder wiederholt behindert;

d) die die Geldbußen und/oder Zwangsgelder gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 nicht bezahlt oder

e) die die finanzielle Deckung oder Rückerstattung etwaiger Geldbußen, die gemäß Artikel 6 verhängt wurden, anstrebt.

2. Zur Anwendung des Absatzes 1 Buchstaben a und b entscheidet die Kommission auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen; dazu gehören:

a) die Ergebnisse ihrer Bewertung der anerkannten Organisation gemäß Artikel 8 Absatz 1;

b) Berichte, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 der Richtlinie .../.../EG vorlegen;

c) Untersuchungen von Unfällen, in die von den anerkannten Organisationen klassifizierte Schiffe verwickelt waren;

d) wiederholtes Auftreten der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a genannten Mängel;

e) das Ausmaß, in dem die von der anerkannten Organisation klassifizierte Flotte hiervon betroffen ist, und

f) die Unwirksamkeit der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Maßnahmen.

3. Die Kommission entscheidet über den Entzug der Anerkennung von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats, und zwar gemäß dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren und nachdem die anerkannte Organisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten hat.

Artikel 8

1. Alle anerkannten Organisationen werden von der Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die entsprechende Anerkennung beantragt hat, regelmäßig und mindestens alle zwei Jahre einer Bewertung unterzogen, bei der überprüft wird, ob sie die Pflichten gemäß dieser Verordnung und die Mindestkriterien des Anhangs I erfüllen. Die Bewertung ist auf diejenigen Tätigkeiten der anerkannten Organisationen beschränkt, die unter diese Verordnung fallen.

2. Bei der Auswahl der anerkannten Organisationen für die Bewertung schenkt die Kommission der Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung, den Aufzeichnungen über Unfälle und den Berichten der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 der Richtlinie .../.../EG besondere Beachtung.

3. Die Bewertung kann einen Besuch bei den Regionalniederlassungen der anerkannten Organisation sowie stichprobenartige Überprüfungen von sowohl in Betrieb als auch im Bau befindlichen Schiffen umfassen, um die Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisation einer Prüfung (Audit) zu unterziehen. In diesem Fall unterrichtet die Kommission, soweit angezeigt, den Mitgliedstaat, in dem sich die Regionalniederlassung befindet. Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten einen Bericht mit den Ergebnissen der Bewertung.

4. Jede anerkannte Organisation stellt dem Ausschuss nach Artikel 12 Absatz 1 alljährlich die Ergebnisse der Überprüfung ihres Qualitätssicherungssystems zur Verfügung.

Artikel 9

1. Die anerkannten Organisationen stellen den Zugang der Kommission zu den für die Bewertung gemäß Artikel 8 Absatz 1 notwendigen Informationen sicher. Dieser Zugang darf nicht unter Berufung auf Vertragsklauseln beschränkt werden.

2. Die anerkannten Organisationen stellen sicher, dass ihre Verträge mit Schiffseignern oder -betreibern über die Ausstellung staatlich vorgesehener Zeugnisse oder von Klassenzeugnissen für Schiffe Bestimmungen enthalten, wonach diese Zeugnisse nur ausgestellt werden, wenn die Parteien den Besichtigern der Kommission für die Zwecke des Artikels 8 Absatz 1 Zugang zum Schiff gewähren.

Artikel 10

1. Die anerkannten Organisationen beraten sich regelmäßig, mit der Absicht, die Gleichwertigkeit zu erhalten und mit dem Ziel, die Harmonisierung ihrer Vorschriften und Verfahrensabläufe und deren Umsetzung anzustreben. Sie arbeiten zusammen für eine einheitliche Auslegung der internationalen Übereinkommen, unbeschadet der Befugnisse der Flaggenstaaten. Die anerkannten Organisationen vereinbaren, sofern angemessen, die technischen und verfahrensbezogenen Bedingungen, zu denen sie auf der Grundlage gleichwertiger Normen die Zeugnisse für Material, Ausrüstung und Komponenten gegenseitig anerkennen, wobei sie sich an den anspruchsvollsten und strengsten Normen orientieren.

Kann aus schwerwiegenden Sicherheitsgründen keine Einigung über eine gegenseitige Anerkennung erzielt werden, so geben die anerkannten Organisationen deutlich die Gründe hierfür an.

Stellt eine anerkannte Organisation durch Überprüfung oder auf andere Art fest, dass ein Material, eine Ausrüstung oder eine Komponente nicht dem zugehörigen Zeugnis entspricht, so kann sie die Genehmigung für die Verbringung dieses Materials, dieser Ausrüstung oder dieser Komponente an Bord verweigern. Die anerkannte Organisation informiert unverzüglich die anderen anerkannten Organisationen und gibt dabei Gründe für die Verweigerung an.

Anerkannte Organisationen erkennen für die Zwecke der Klassifizierung Zeugnisse von gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung ⁽¹⁾ zugelassener Schiffsausrüstung an.

Sie übermitteln der Kommission und den Mitgliedstaaten regelmäßige Berichte über wesentliche Fortschritte bei den Normen und der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten.

2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum ... (*) einen auf einer unabhängigen Studie basierenden Bericht darüber vor, welches Niveau in dem Verfahren der Harmonisierung der Vorschriftenwerke und bei der gegenseitigen Anerkennung der Zeugnisse für Material, Ausrüstung und Komponenten erreicht wurde.

3. Die anerkannten Organisationen haben mit den Hafensaatkontrollbehörden zusammenzuarbeiten, wenn ein Schiff ihrer Klasse betroffen ist, um insbesondere die Behebung festgestellter Mängel oder anderer Abweichungen zu erleichtern.

4. Die anerkannten Organisationen stellen den Verwaltungen aller Mitgliedstaaten, die eine der Zulassungen gemäß Artikel 3 der Richtlinie .../.../EG erteilt haben, und der Kommission alle sachdienlichen Angaben über die von ihnen klassifizierte Flotte, über Wechsel der Organisation, Klassenwechsel, Aussetzung und Entzug der Klasse ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen, zur Verfügung.

Die Angaben über Klassenwechsel, Änderung, Aussetzung und Entzug der Klasse von Schiffen, einschließlich der Angaben über alle überfälligen Besichtigungen, überfälligen Auflagen, Betriebsbedingungen oder Betriebseinschränkungen, die den bei ihr klassifizierten Schiffen auferlegt wurden — und zwar ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen — sind ferner auf elektronischem Wege der gemeinsamen Überprüfungsdatenbank zu übermitteln, die die Mitgliedstaaten zur Durchführung der Richtlinie .../.../EG verwenden, und zwar zu demselben Zeitpunkt, zu dem der Eintrag in die eigenen Systeme der anerkannten Organisation erfolgt, und nicht später als 72 Stunden nach dem Ereignis, das die Verpflichtung zur Übermittlung der Angaben begründet. Diese Angaben, mit Ausnahme der nicht überfälligen Auflagen, sind auf der Internet-Seite dieser anerkannten Organisationen zu veröffentlichen.

5. Die anerkannten Organisationen stellen für ein Schiff, das aus Sicherheitsgründen aus der Klasse genommen oder in eine andere Klasse eingestuft wurde, ungeachtet der Flagge, die das Schiff führt, ein staatlich vorgesehene Zeugnis erst aus, nachdem der zuständigen Behörde des Flaggenstaats die Möglichkeit gegeben wurde, innerhalb einer angemessenen Frist ihre Stellungnahme darüber abzugeben, ob eine vollständige Überprüfung erforderlich ist.

6. Wechselt ein Schiff von einer anerkannten Organisation zu einer anderen, so übergibt die abgebende Organisation der aufnehmenden Organisation ohne unangemessene Verzögerung die vollständigen Unterlagen des Schiffs und unterrichtet sie insbesondere von

- a) überfälligen Besichtigungen,
- b) nicht berücksichtigten Empfehlungen und Klassifikationsbedingungen,

⁽¹⁾ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (AbL. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

(*) 5 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung.

- c) Betriebsbedingungen, die dem Schiff auferlegt wurden, und
- d) Betriebseinschränkungen, die dem Schiff auferlegt wurden.

Die aufnehmende Organisation kann dem Schiff erst dann neue Zeugnisse ausstellen, wenn die überfälligen Besichtigungen zufrieden stellend abgeschlossen und alle überfälligen Auflagen, die dem Schiff zuvor auferlegt wurden, den Angaben der abgebenden Organisation entsprechend erledigt wurden.

Vor Ausstellung der Zeugnisse teilt die aufnehmende Organisation der abgebenden Organisation den Zeitpunkt der Ausstellung der Zeugnisse mit und bestätigt Datum, Ort und Maßnahmen, die zur Erledigung sämtlicher überfälligen Besichtigungen und überfälligen Auflagen ergriffen wurden.

Die anerkannten Organisationen legen für Klassenwechsel, die besondere Vorkehrungen erfordern, geeignete gemeinsame Vorschriften fest und wenden diese an. Zu berücksichtigen sind dabei mindestens Klassenwechsel von Schiffen, die 15 Jahre alt oder älter sind, sowie Wechsel von einer anerkannten Organisation zu einer nicht anerkannten Organisation.

Die anerkannten Organisationen arbeiten zusammen, um die Bestimmungen dieses Absatzes ordnungsgemäß durchzuführen.

Artikel 11

1. Die anerkannten Organisationen schaffen bis zum ... (*) ein unabhängiges Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungssystem gemäß den geltenden internationalen Qualitätsnormen und unterhalten dieses; die betroffenen Schifffahrtspflichtenverbände können mit beratender Funktion teilnehmen.

2. Das Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungssystem nimmt folgende Aufgaben wahr:

- a) regelmäßige Bewertung der Qualitätssicherungssysteme von anerkannten Organisationen nach den Kriterien der Qualitätsnormen ISO 9001,
- b) Zertifizierung der Qualitätssicherungssysteme von anerkannten Organisationen, einschließlich von Organisationen, deren Anerkennung gemäß Artikel 3 beantragt wurde,
- c) Auslegung von international anerkannten Qualitätssicherungsnormen, insbesondere um den Besonderheiten und Pflichten anerkannter Organisationen Rechnung zu tragen, und
- d) Ausarbeitung individueller und kollektiver Empfehlungen zur Verbesserung der Verfahren und internen Kontrollen anerkannter Organisationen.

3. Das Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungssystem erhält die notwendigen Befugnisse, um unabhängig von den anerkannten Organisationen tätig zu werden, und verfügt über die erforderlichen Mittel, um seine Aufgaben wirksam und auf fachlich höchstem Niveau auszuführen. Das Qualitätsbewer-

(*) 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.

tungs- und -bescheinigungssystem legt seine Arbeitsmethoden und seine Geschäftsordnung fest.

4. Das Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungssystem erstellt einen jährlichen Arbeitsplan.

5. Das Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungssystem kann Unterstützung von anderen externen Qualitätsbewertungsstellen anfordern.

6. Das Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungssystem stellt den interessierten Parteien, einschließlich der Flaggenstaaten und der Kommission, umfassende Informationen über ihren jährlichen Arbeitsplan zur Verfügung sowie über ihre Erkenntnisse und Empfehlungen, insbesondere im Zusammenhang mit Situationen, in denen die Sicherheit beeinträchtigt gewesen sein könnte.

7. Die Kommission unterzieht das Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungssystem einer regelmäßigen Bewertung.

8. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über die Ergebnisse und Folgemaßnahmen ihrer Bewertung.

Artikel 12

1. Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002⁽¹⁾ errichteten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

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

4. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 13

1. Diese Verordnung kann, sofern ihr Geltungsbereich nicht erweitert wird, geändert werden, um die in Anhang I aufgeführten Mindestkriterien, insbesondere unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Beschlüsse, zu aktualisieren.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 93/2007 der Kommission (ABl. L 22 vom 31.1.2007, S. 12).

2. Änderungen an den in Artikel 2 Buchstabe b dieser Verordnung aufgeführten internationalen Übereinkommen können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

Artikel 14

1. Die Kommission beschließt und veröffentlicht
 - a) Kriterien zur Messung der Wirksamkeit des Vorschriftenwerks sowie der Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisationen im Hinblick auf die Sicherheit der und die Verhütung der Verschmutzung durch die von ihnen klassifizierten Schiffe, unter besonderer Berücksichtigung der Daten, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle und/oder ähnlicher Regelungen anfallen; und
 - b) Kriterien zur Bestimmung, wann diese Leistungsfähigkeit als unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt anzusehen ist, wobei besondere Umstände, die sich auf kleinere oder hoch spezialisierte Organisationen auswirken, berücksichtigt werden können.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

2. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung, die sich auf die Durchführung des Artikels 6 und gegebenenfalls des Artikels 7 beziehen, werden nach dem in Artikel 12 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
3. Unbeschadet der unmittelbaren Anwendung der in Anhang I enthaltenen Mindestkriterien kann die Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren Leitlinien für deren Auslegung festlegen und sie kann die Festlegung von Zielen für die in Anhang I Teil A Nummer 3 des genannten allgemeinen Mindestkriterien erwägen.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

...

Im Namen des Rates
Der Präsident

...

Artikel 15

1. Die Organisationen, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung über eine Anerkennung gemäß der Richtlinie 94/57/EG verfügen, behalten diese Anerkennung vorbehaltlich des Absatzes 2.
2. Unbeschadet der Artikel 5 und 7 überprüft die Kommission aufgrund von Artikel 4 Absatz 3 bis zum ... (*) alle nach der Richtlinie 94/57/EG erteilten beschränkten Anerkennungen daraufhin, ob die Beschränkungen im Regelungsverfahren nach Artikel 12 Absatz 3 durch andere ersetzt oder aufgehoben werden müssen. Die Beschränkungen bleiben weiter bestehen, bis die Kommission einen Beschluss gefasst hat.

Artikel 16

Im Verlauf der Bewertung gemäß Artikel 8 Absatz 1 prüft die Kommission, ob Inhaber der Anerkennung die betreffende Rechtsperson der Organisation ist, für die die Bestimmungen dieser Verordnung gelten. Ist dies nicht der Fall, so wird die Anerkennung von der Kommission per Beschluss geändert.

Wird die Anerkennung von der Kommission geändert, so passen die Mitgliedstaaten ihre Vereinbarungen mit der anerkannten Organisation an, um der Änderung Rechnung zu tragen.

Artikel 17

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat alle zwei Jahre über die Anwendung dieser Verordnung.

Artikel 18

Bezugnahmen in gemeinschaftlichen und einzelstaatlichen Rechtsvorschriften auf die Richtlinie 94/75/EG gelten gegebenenfalls als Bezugnahmen auf diese Verordnung nach der Entsprechungstabelle in Anhang II.

Artikel 19

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(*) 12 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.

ANHANG I

MINDESTKRITERIEN FÜR DIE ORGANISATIONEN

(gemäß Artikel 3)

A. ALLGEMEINE MINDESTKRITERIEN

1. Eine anerkannte Organisation muss in dem Staat ihrer Niederlassung Rechtspersönlichkeit besitzen. Ihre Rechnungslegung wird durch unabhängige Prüfer bestätigt.
2. Die anerkannte Organisation muss weit reichende Erfahrungen mit der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Handelsschiffen belegen können.
3. Die anerkannte Organisation muss jederzeit über eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für Leitungs-, technische, Hilfs- und Forschungsaufgaben verfügen, die der Größe der von der Organisation klassifizierten Flotte, ihrer Zusammensetzung sowie der Mitwirkung der Organisation am Bau und Umbau von Schiffen angemessen ist. Die anerkannte Organisation muss in der Lage sein, für jeden Arbeitsort jederzeit nach Bedarf die erforderlichen personellen und sonstigen Mittel bereitzustellen, um die Aufgaben gemäß den allgemeinen Mindestkriterien unter Nummer 6 und 7 und den besonderen Mindestkriterien gemäß Teil B auszuführen.
4. Die anerkannte Organisation muss ein eigenes umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen — oder die nachgewiesene Fähigkeit hierzu — besitzen und verwenden, dessen Qualität international anerkannten technischen Normen entspricht. Dieses ist zu veröffentlichen und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterzuentwickeln und zu verbessern.
5. Die anerkannte Organisation muss ihre Schiffsregister jährlich veröffentlichen oder in einer elektronischen Datenbank erfassen, zu der die Öffentlichkeit Zugang hat.
6. Die anerkannte Organisation darf nicht von Schiffseignern oder Schiffsbauern oder anderen abhängig sein, die gewerblich Schiffe bauen, ausrüsten, instand halten oder betreiben. Die anerkannte Organisation darf in Bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig sein. Die anerkannte Organisation darf Klassifizierungs- oder staatliche Tätigkeiten nicht wahrnehmen, wenn sie mit dem Schiffseigner oder -betreiber identisch ist oder geschäftliche, persönliche oder familiäre Verbindungen zu ihm hat. Diese Inkompatibilität muss auch für die von der anerkannten Organisation beauftragten Besichtiger gelten.
7. Die anerkannte Organisation muss gemäß den Bestimmungen des Anhangs der IMO-Entschließung A.789(19) über Spezifikationen für die Besichtigungs- und Zertifizierungsaufgaben der für die Verwaltung tätigen anerkannten Organisationen handeln, soweit im Sinne dieser Verordnung anwendbar.

B. BESONDERE MINDESTKRITERIEN

1. Die anerkannte Organisation muss ein weltweites Netz von ausschließlich für sie tätigen Besichtigern oder, in gebührend begründeten Ausnahmefällen, von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen betreiben.
2. Die anerkannte Organisation muss nach standesrechtlichen Grundsätzen arbeiten.
3. Die anerkannte Organisation muss so geleitet und verwaltet werden, dass die Vertraulichkeit der von der Verwaltung geforderten Auskünfte gewahrt bleibt.
4. Die anerkannte Organisation muss der Verwaltung, der Kommission und den interessierten Parteien sachdienliche Auskünfte erteilen.
5. Die anerkannte Organisation sowie ihre Besichtiger und technischen Mitarbeiter müssen ihre Tätigkeit ausüben, ohne die Rechte des geistigen Eigentums der Schiffswerften, Schiffsausrüster und Schiffseigner, einschließlich Patente, Lizenzen, Know-how oder jede andere Art von Wissen, dessen Nutzung auf gemeinschaftlicher oder nationaler Ebene rechtlich geschützt ist, zu beeinträchtigen; unbeschadet der Bewertungsbefugnisse der Mitgliedstaaten und der Kommission, insbesondere im Rahmen von Artikel 9, dürfen die anerkannte Organisation oder ihre Besichtiger und technischen Mitarbeiter auf keinen Fall geschäftlich bedeutsame Daten weitergeben oder verbreiten, die im Rahmen der von ihnen durchgeführten Besichtigung, Überprüfung und Kontrolle des Baues oder der Reparatur von Schiffen gewonnen wurden.
6. Die Leitung der anerkannten Organisation muss ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich niederlegen und sicherstellen, dass diese Politik auf allen Ebenen der anerkannten Organisation verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird. Die Politik der anerkannten Organisation muss sich an Zielvorgaben und Indikatoren für die Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung ausrichten.

7. Die anerkannte Organisation muss sicherstellen, dass
 - a) ihr Vorschriftenwerk systematisch erstellt und fortgeschrieben wird;
 - b) ihr Vorschriftenwerk befolgt wird und ein internes System zur Messung der Qualität der Dienste hinsichtlich dieses Vorschriftenwerks eingeführt wird;
 - c) die Vorschriften für die staatlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die anerkannte Organisation zugelassen ist, eingehalten werden und ein internes System zur Messung der Qualität der Dienste hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen eingeführt wird;
 - d) die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die Zusammenarbeit der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der anerkannten Organisation erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt sind;
 - e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen ausgeführt werden;
 - f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen und Verwaltungsmitarbeitern, die von der anerkannten Organisation beschäftigt werden, vorhanden ist;
 - g) Besichtigter über umfassende Kenntnisse des speziellen Schiffstyps, auf dem sie ihre Tätigkeiten wahrnehmen, soweit dies für die jeweils durchzuführende Besichtigung relevant ist, und der entsprechenden einschlägigen Vorschriften verfügen;
 - h) die Besichtigter sich systematisch fortbilden und ihre Kenntnisse laufend auffrischen;
 - i) das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie das wirksame Funktionieren des Qualitätssicherungssystems anhand von Aufzeichnungen belegt wird;
 - j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen (Audits) der qualitätsrelevanten Arbeiten in allen Standorten der Organisation beibehalten wird;
 - k) die im Rahmen des Harmonisierten Besichtigungs- und Zeugniserteilungssystems vorgeschriebenen staatlichen Besichtigungen und Überprüfungen, zu deren Durchführung die anerkannte Organisation zugelassen ist, im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entschliessung A.948(23) über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung durchgeführt werden;
 - l) klare und unmittelbare Verantwortlichkeiten und Kontrollbefugnisse zwischen der Zentrale und den örtlichen Vertretungen der anerkannten Organisation sowie zwischen den anerkannten Organisationen und ihren Besichtigern festgelegt sind.
 8. Die anerkannte Organisation muss ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt haben und fortschreiben, das sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen stützt und mit den Normen EN ISO/IEC 17020:2004 (Überprüfungsstellen) und EN ISO 9001:2000 (Qualitätsmanagementsysteme- Anforderungen) — wie durch das gemeinsame Qualitätsbewertungs- und -bescheinigungssystem gemäß Artikel 11 Absatz 1 interpretiert und bestätigt — im Einklang steht.
 9. Das Vorschriftenwerk der anerkannten Organisation muss so angewandt werden, dass die Organisation anhand ihres eigenen direkten Wissens und Urteils jederzeit mittels Klassenzeugnissen, auf deren Grundlage staatlich vorgesehene Zeugnisse ausgestellt werden können, eine zuverlässige und objektive Erklärung über die Sicherheit der betreffenden Schiffe abgeben kann.
 10. Die anerkannte Organisation muss über die notwendigen Mittel verfügen, um — durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals und im Einklang mit dem Anhang der IMO-Entschliessung A.913(22) über Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen — die Verwendung und die Instandhaltung der an Land und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand der Zeugniserteilung sein sollen, zu beurteilen.
 11. Die anerkannte Organisation muss es Vertretern der Verwaltung und anderen Beteiligten gestatten, sich an der Entwicklung ihres Vorschriftenwerks zu beteiligen.
-

ANHANG II

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 94/57/EG	Richtlinie .../.../EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Buchstabe a	Artikel 2 Buchstabe a	Artikel 2 Buchstabe a
Artikel 2 Buchstabe b	Artikel 2 Buchstabe b	-
Artikel 2 Buchstabe c	Artikel 2 Buchstabe c	-
Artikel 2 Buchstabe d	Artikel 2 Buchstabe d	Artikel 2 Buchstabe b
Artikel 2 Buchstabe e	Artikel 2 Buchstabe e	Artikel 2 Buchstabe c
-	Artikel 2 Buchstabe f	Artikel 2 Buchstabe d
Artikel 2 Buchstabe f	Artikel 2 Buchstabe g	Artikel 2 Buchstabe e
Artikel 2 Buchstabe g	Artikel 2 Buchstabe h	Artikel 2 Buchstabe f
Artikel 2 Buchstabe h	Artikel 2 Buchstabe i	Artikel 2 Buchstabe g
Artikel 2 Buchstabe i	Artikel 2 Buchstabe k	Artikel 2 Buchstabe i
-	Artikel 2 Buchstabe j	Artikel 2 Buchstabe h
Artikel 2 Buchstabe j	Artikel 2 Buchstabe l	-
Artikel 2 Buchstabe k	-	Artikel 2 Buchstabe j
Artikel 3	Artikel 3	
Artikel 4 Absatz 1 Satz 1	-	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Satz 2	-	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 1 Satz 3	-	-
Artikel 4 Absatz 1 Satz 4	-	Artikel 4 Absatz 1
-	-	Artikel 3 Absatz 3
-	-	Artikel 4 Absätze 2, 3, 4
-	-	Artikel 5
-	-	Artikel 6
-	-	Artikel 7
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1	-
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 2	-
Artikel 6 Absätze 1, 2, 3, 4	Artikel 5 Absätze 1, 2, 3, 4	-
Artikel 6 Absatz 5	-	-

Richtlinie 94/57/EG	Richtlinie .../.../EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a	-
Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	-	Artikel 13 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b	-
-	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2	-
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2	-	Artikel 13 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1	-	-
Artikel 9 Absatz 2	-	-
Artikel 10 Absatz 1 Einleitung	Artikel 8	-
Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a, b, c, Absätze 2, 3, 4	-	-
Artikel 11 Absätze 1, 2	Artikel 9 Absätze 1, 2	-
Artikel 11 Absätze 3, 4	-	Artikel 8 Absätze 1, 2
Artikel 12	Artikel 10	-
Artikel 13	-	-
Artikel 14	Artikel 11 Absätze 1, 2	-
-	Artikel 11 Absatz 3	-
-	Artikel 12	-
-	-	Artikel 9
Artikel 15 Absatz 1	-	-
-	-	Artikel 10 Absätze 1, 2
Artikel 15 Absatz 2	-	Artikel 10 Absatz 3
Artikel 15 Absatz 3	-	Artikel 10 Absatz 4
Artikel 15 Absatz 4	-	Artikel 10 Absatz 5
Artikel 15 Absatz 5	-	Artikel 10 Absatz 6 Unterabsätze 1, 2, 3, 5
-	-	Artikel 10 Absatz 6 Unterabsatz 4
Artikel 16	Artikel 13	-
Artikel 17	Artikel 16	-
-	Artikel 14	-
-	Artikel 15	-

Richtlinie 94/57/EG	Richtlinie .../.../EG	Vorliegende Verordnung
-	-	Artikel 11
-	-	Artikel 14
-	-	Artikel 15
-	-	Artikel 16
-	-	Artikel 17
-	-	Artikel 18
-	-	Artikel 19
Anhang	-	Anhang I
-	Anhang I	-
-	Anhang II	Anhang II

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Der Rat hat am 30. November 2007 im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens (Artikel 251 EGV) eine politische Einigung über zwei getrennte Rechtsakte erzielt, die sich auf den entsprechenden Kommissionsvorschlag stützen ⁽¹⁾, nämlich über den Entwurf einer Richtlinie über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Neufassung) und über den Entwurf einer Verordnung über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Neufassung). Das vorliegende Dokument betrifft jenen Teil des Kommissionsvorschlags, der die Neufassung der Verordnung bildet. ⁽²⁾

Nach der Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat seinen Gemeinsamen Standpunkt am 6. Juni 2008 festgelegt.

Bei der Festlegung seines Standpunktes hat der Rat den Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾ und des Ausschusses der Regionen ⁽⁴⁾ Rechnung getragen. Eine große Zahl von Abänderungen des Europäischen Parlaments, die in erster Lesung am 25. April 2007 ⁽⁵⁾ angenommen wurden, sind an entsprechender Stelle — entsprechend dem Standpunkt des Rates in die Richtlinie oder die Verordnung — aufgenommen oder sinngemäß wiedergegeben worden.

Ziel des Vorschlags ist eine Neufassung der wiederholt geänderten Richtlinie 94/57/EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Organisationen, die Schiffe überprüfen und Schiffszeugnisse ausstellen, die sogenannten „anerkannten Organisationen“. Darüber hinaus werden einige Bestimmungen der Richtlinie im Hinblick auf ihre Vereinfachung oder Harmonisierung oder zur Verschärfung der bestehenden Vorschriften geändert, z.B. indem die Kontrolle der anerkannten Organisationen verschärft wird und indem das System der Sanktionen bei Nichterfüllung der Mindestanerkennungskriterien reformiert wird.

II. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

a) Form des Rechtsakts

Die wichtigste Frage, die während der Diskussionen in den Ratsgremien aufgeworfen wurde, war die von der Kommission vorgeschlagene Form des Rechtsakts. Mehrere Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie sind so auszulegen, dass sie entweder unmittelbar Verpflichtungen für Einzelpersonen begründen oder der Kommission die Befugnis übertragen, Einzelpersonen — im vorliegenden Fall den „anerkannten Organisationen“ — derartige Verpflichtungen aufzuerlegen. Diese Auffassung wurde vom Juristischen Dienst des Rates in seinem Gutachten vom 8. Oktober 2007 (Dok. 13616/07) bestätigt; er sprach die Empfehlung aus, den Rechtsakt in Form einer Verordnung zu erlassen oder alternativ dazu eine Umformulierung der betreffenden Bestimmungen oder eine Aufspaltung des Rechtsakts in eine Richtlinie und eine Verordnung vorzunehmen.

Der Rat kam im Rahmen seiner politischen Einigung überein, den Text in zwei getrennte Rechtsakte, eine Richtlinie und eine Verordnung, aufzuspalten. Die Richtlinie umfasst die an die Mitgliedstaaten gerichteten Bestimmungen, die das Verhältnis zwischen diesen und den anerkannten Organisationen regeln, während die Verordnung alle Bestimmungen enthält, die die Anerkennung auf Gemeinschaftsebene betreffen, d.h. die Erteilung und den Entzug der Anerkennung durch die Kommission, die von den Organisationen zu erfüllenden Pflichten und Kriterien, wenn sie die Anerkennung der Gemeinschaft erhalten wollen, sowie mögliche Sanktionen gegen anerkannte Organisationen, die diesen Pflichten nicht nachkommen bzw. die Kriterien nicht erfüllen.

b) Die wichtigsten Fragen im Zusammenhang mit der Verordnung

Abgesehen von der Entscheidung, alle Bestimmungen im Zusammenhang mit der Anerkennung von Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen durch die Gemeinschaft in eine neue Verordnung aufzunehmen, hielt der Rat es für angebracht, diese Bestimmungen zur Verdeutlichung oder aufgrund der folgenden Überlegungen zu ändern:

⁽¹⁾ Die Kommission hat ihren Vorschlag für eine Neufassung der Richtlinie über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden am 30. Januar 2006 übermittelt (Dok. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ Der Gemeinsame Standpunkt des Rates zum Richtlinienentwurf ist in Dokument 5724/08 wiedergegeben, die dazugehörige Begründung in Dokument 5724/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 vom 13.9.2006 (ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 vom 15.6.2006 (ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38).

⁽⁵⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

1) *Umfang der Anerkennung und Mindestkriterien für die Anerkennung*

Der Rat ist wie das Europäische Parlament der Auffassung, dass zu betonen ist, dass die anzuerkennende Organisation ungeachtet ihrer Unternehmensstruktur ihre Dienstleistungen weltweit erbringen sollte. Im Falle einer beschränkten Anerkennung sieht der Gemeinsame Standpunkt Transparenz vor, was die Gründe für die Beschränkung und die Voraussetzungen für die Änderung der Beschränkung anbelangt. Damit eine Herunterstufung der Mindestkriterien für die Anerkennung vermieden wird, sieht der Gemeinsame Standpunkt vor, dass im Wege des Ausschussverfahrens Leitlinien für die Auslegung der Mindestkriterien und Ziele für diese Mindestkriterien festgelegt werden können, und zwar insbesondere, was die Zahl von Mitarbeitern, die die anerkannte Organisation beschäftigen muss, betrifft.

2) *Verhängung von Geldbußen gegen anerkannte Organisationen*

Nach Auffassung des Rates sind die Mitgliedstaaten im Wege des Beratungsverfahrens über eine von der Kommission zu treffende Entscheidung zur Verhängung von Geldbußen gegen anerkannte Organisationen, die ihren Verpflichtungen im Rahmen der Verordnung nicht nachkommen, zu unterrichten.

3) *Harmonisierung von Vorschriften und Verfahrensabläufen anerkannter Organisationen und gegenseitige Anerkennung der von ihnen ausgestellten Zeugnisse*

Der Rat befürwortet den Vorschlag der Kommission, anerkannte Organisationen dazu anzuhalten, ihre Vorschriften und Verfahrensabläufe weiter zu harmonisieren und zu prüfen, wann sie ihre Zeugnisse für Material, Ausrüstung und Komponenten gegenseitig anerkennen. Der Gemeinsame Standpunkt enthält jedoch eine Reihe von Schutzklauseln. Sie beziehen sich auf Fälle, in denen sich die anerkannten Organisationen nicht über eine gegenseitige Anerkennung einigen können oder festgestellt wurde, dass ein Material, eine Ausrüstung oder eine Komponente nicht dem zugehörigen Zeugnis entspricht.

In Übereinstimmung mit dem Europäischen Parlament wird die Kommission aufgefordert, einen Bericht darüber vorzulegen, welches Niveau in dem Verfahren der Harmonisierung der Vorschriften und Verfahrensabläufe der anerkannten Organisationen und bei der gegenseitigen Anerkennung der von ihnen ausgestellten Zeugnisse erreicht wurde.

4) *Bewertung und Zertifizierung der Qualitätssicherungssysteme von anerkannten Organisationen*

Der Rat schließt sich den Grundzügen des Kommissionsvorschlags voll und ganz an, denen zufolge anerkannte Organisationen eine Einheit schaffen, die für die Bewertung und Zertifizierung ihrer Qualitätssicherungssysteme zuständig ist. Der Rat, der der Abänderung des Europäischen Parlaments im Großen und Ganzen folgt, betont in dem Gemeinsamen Standpunkt, dass dies gemäß den geltenden internationalen Qualitätsnormen und entsprechend den Empfehlungen der Schifffahrtspflichtenverbände erfolgen soll.

Weitere Änderungen des Rates an den Bestimmungen zum Qualitätsbewertungs- und Qualitätsbescheinigungssystem zielen insbesondere darauf ab, dass die Aufgaben der Einheit gestrafft werden und geklärt wird, dass sie die notwendigen Befugnisse erhält, um unabhängig von den anerkannten Organisationen tätig zu werden.

5) *Einführung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle*

Gemäß dem geänderten Komitologiebeschluss⁽¹⁾ hat der Rat in seinen Gemeinsamen Standpunkt das Regelungsverfahren mit Kontrolle aufgenommen, mit dem die Verordnung geändert werden kann, um spätere Änderungen von diesbezüglichen internationalen Übereinkommen, Protokollen, Kodizes und Entschliefungen zu übernehmen, um die Mindestkriterien zu aktualisieren und die Kriterien zur Messung der Wirksamkeit der Vorschriften und Verfahren sowie der Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisationen bezüglich der Sicherheit der von ihnen klassifizierten Schiffe und der Verhütung von Verschmutzung durch diese Schiffe festzulegen.

III. ABÄNDERUNGEN

In den Gemeinsamen Standpunkt wurden zahlreiche Abänderungen des Europäischen Parlaments aus der ersten Lesung entweder wörtlich, teilweise oder dem Grundsatz nach übernommen: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 und 74. Die Bestimmungen stimmen oftmals mit den Abänderungen überein, sind aber nicht mit ihnen identisch, da der Text aufgrund der Aufspaltung des ursprünglichen Vorschlags in zwei getrennte Rechtsakte entsprechend angepasst werden musste.

⁽¹⁾ Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, geändert durch den Beschluss 2006/512/EG des Rates vom 17. Juli 2006 (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

Die übrigen Abänderungen konnten nicht übernommen werden, da sie nach Auffassung des Rates nicht mit den Verfahren der Gemeinschaftsankennung vereinbar sind (Abänderung 14), nicht vollkommen deutlich sind oder überflüssig erscheinen (Abänderungen 19, 23, 57 und 67) oder mit dem Konzept des Rates für die Schaffung einer Einheit, die für die Bewertung der Qualitätssicherungssysteme und Zertifizierung der Qualitätssicherungssysteme von anerkannten Organisationen zuständig ist, unvereinbar sind (Abänderungen 63 und 65 und teilweise Abänderung 74).

IV. FAZIT

Der Rat ist der Auffassung, dass sein Gemeinsamer Standpunkt der geeignete Weg ist, um im Rahmen einer Verordnung die Anerkennung von Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen auf Gemeinschaftsebene zu regeln, während die Vorschriften, die von den Mitgliedstaaten in ihren Beziehungen zu Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen zu befolgen sind, in einer Richtlinie untergebracht werden.

Der Text des Gemeinsamen Standpunkt spiegelt zahlreiche Abänderungen des Europäischen Parlaments wider. Der Rat sieht konstruktiven Gesprächen mit dem Europäischen Parlament erwartungsvoll entgegen, damit so bald wie möglich eine Einigung erzielt wird.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 19/2008**vom Rat festgelegt am 6. Juni 2008****im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. .../2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 190 E/02)

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,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es erforderlich, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen. Zu diesen Maßnahmen gehören Bestimmungen über die Haftung für Schäden von Reisenden, da es wichtig ist, Schadensersatz in angemessener Höhe für Reisende bei Unfällen auf See zu gewährleisten.
- (2) Das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See wurde am 1. November 2002 unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen. Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten beraten gegenwärtig, ob sie diesem Protokoll beitreten oder es ratifizieren.
- (3) Das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, in seiner durch das Protokoll von 2002 geänderten Fassung (nachstehend „Athener Übereinkommen“ genannt), gilt nur für den internationalen Verkehr. Im Binnenmarkt für Seeverkehr wird nicht mehr zwischen inländischer und internationaler Beförderung unterschieden, weshalb es angebracht ist, Umfang und Art der Haftung bei internationaler und inländischer Beförderung innerhalb der Gemeinschaft anzugleichen.
- (4) Der Rechtsausschuss der IMO nahm am 19. Oktober 2006 den IMO-Vorbehalt und die IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens (nachstehend „IMO-Richtlinien“ genannt) an, mit denen einige Fragen im Rahmen des Athener Übereinkommens — insbesondere der Schadensersatz für Schäden mit Terroris-

musbezug — geregelt werden; insofern können die IMO-Richtlinien als *lex specialis* betrachtet werden.

- (5) Diese Verordnung umfasst Teile der IMO-Richtlinien und verleiht ihnen Rechtsverbindlichkeit. Zu diesem Zweck sollten die in den IMO-Richtlinien mit dem Verb „sollen“ abgefassten Bestimmungen als verbindlich formuliert angesehen werden.
- (6) Die Bestimmungen des Athener Übereinkommens (Anhang I) und der IMO-Richtlinien (Anhang II) sollten im Rahmen des Gemeinschaftsrechts sinngemäß ausgelegt werden.
- (7) Die von den Artikeln 17 und 17a des Athener Übereinkommens erfassten Gegenstände fallen insoweit in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft, als diese Artikel die durch die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelsachen ⁽⁴⁾ erlassenen Vorschriften berühren. Insofern werden diese beiden Bestimmungen Teil der Rechtsordnung der Gemeinschaft, wenn die Gemeinschaft dem Athener Übereinkommen beiträgt.
- (8) Im Sinne dieser Verordnung sollte die Formulierung „oder in einem Mitgliedstaat registriert ist“ dahin gehend ausgelegt werden, dass der Flaggenstaat nach dem Konzept der Registrierung eines auf Grund einer „Bareboat Charter“ ausgecharterten Schiffes entweder ein Mitgliedstaat oder eine Vertragspartei des Athener Übereinkommens sein muss. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten das Notwendige veranlassen, um die IMO aufzufordern, Richtlinien zum Konzept der Registrierung eines auf Grund einer „Bareboat Charter“ ausgecharterten Schiffes auszuarbeiten.
- (9) Im Sinne dieser Verordnung sollten unter „Mobilitätshilfen“ weder Gepäck noch Fahrzeuge im Sinne von Artikel 8 des Athener Übereinkommens verstanden werden.
- (10) Die zur Durchführung dieser Verordnung 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 ⁽⁵⁾ erlassen werden.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008, Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).⁽⁴⁾ ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 (AbL. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).⁽⁵⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (AbL. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

- (11) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Verordnung zu ändern, um spätere Änderungen der internationalen Übereinkommen, Protokollen, Codes und Entschlüssen, die damit zusammenhängen, zu übernehmen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (12) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 ⁽¹⁾ geschaffene Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission bei der Vorbereitung und Erstellung eines Sachstandsberichts über das Funktionieren der neuen Regelungen unterstützen.
- (13) Um ihren Verpflichtungen aufgrund dieser Verordnung nachzukommen, können die Mitgliedstaaten erwägen, das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung zu ratifizieren und von der in Artikel 15 Absatz 3a jenes Übereinkommens aufgeführten Möglichkeit Gebrauch zu machen, durch besondere Vorschriften dieser Verordnung das auf die Reisenden anzuwendende System der Haftungsbeschränkung zu regeln.
- (14) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung einheitlicher Regeln für die Rechte von Beförderern und deren Reisenden auf See und der Reisenden bei Unfällen, nicht ausreichend durch die Mitgliedstaaten erreicht werden kann und daher angesichts der Notwendigkeit, gleiche Höchstbeträge für die Unfallhaftung in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen, besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung schafft eine gemeinschaftliche Regelung für die Haftung und Versicherung bei der Beförderung von Reisenden auf See entsprechend den einschlägigen Bestimmungen:

- a) des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in seiner durch das Protokoll von 2002 geänderten Fassung (nachstehend „Athener Übereinkommen“ genannt), wie sie in Anhang I wiedergegeben sind, und

- b) des IMO-Vorbehalts und der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens, angenommen vom Rechtsausschuss der IMO am 19. Oktober 2006 (nachstehend „IMO-Richtlinien“ genannt), wie sie in Anhang II wiedergegeben sind.

Ferner wird mit dieser Verordnung der Geltungsbereich dieser Bestimmungen auf die Beförderung von Reisenden auf See innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats auf Schiffen der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ⁽²⁾ ausgeweitet, und es werden einige ergänzende Anforderungen festgelegt.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für jede internationale Beförderung im Sinne von Artikel 1 Absatz 9 des Athener Übereinkommens und jede Seebeförderung innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats auf Schiffen der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG, wenn

- a) das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats führt oder in einem Mitgliedstaat registriert ist oder
- b) der Beförderungsvertrag in einem Mitgliedstaat geschlossen wurde oder
- c) nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Mitgliedstaat liegt.

Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf alle inländischen Seereisen anwenden.

Artikel 3

Haftung und Versicherung

(1) Die Haftungsregeln für Reisende, ihr Gepäck und ihre Fahrzeuge sowie die Bestimmungen über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit richten sich nach dieser Verordnung und den Artikeln 1 und 1a, Artikel 2 Absatz 2, den Artikeln 3 bis 16, sowie den Artikeln 18, 20 und 21 des in Anhang I wiedergegebenen Athener Übereinkommens und den in Anhang II wiedergegebenen IMO-Richtlinien.

(2) Die in Anhang II wiedergegebenen Teile der IMO-Richtlinien sind verbindlich.

Artikel 4

Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen

Im Fall des Verlustes oder der Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Reisenden mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, richtet sich die Haftung des Beförderers nach Artikel 3 Absatz 3 des Athener Übereinkommens. Die Entschädigung muss dem Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls den Reparaturkosten entsprechen.

⁽¹⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1891/2006 (ABl. L 394 vom 30.12.2006, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/75/EG der Kommission (ABl. L 190 vom 30.7.2003, S. 6).

*Artikel 5***Globale Haftungsbeschränkung**

Diese Verordnung berührt nicht die Rechte und Pflichten des Beförderers oder des ausführenden Beförderers aufgrund der innerstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung, unter Einschluss aller künftigen Änderungen jenes Übereinkommens.

Hinsichtlich der Forderungen wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden infolge eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien genannten Risiken können der Beförderer und der ausführende Beförderer ihre Haftung entsprechend den in Absatz 1 genannten Bestimmungen beschränken, sofern der nach diesen Bestimmungen berechnete Haftungshöchstbetrag für das einzelne Ereignis nicht 340 Millionen Sonderziehungsrechte (SZR) je Ereignis bzw. 250 000 SZR je Reisenden überschreitet, wobei der jeweils niedrigere Betrag maßgeblich ist.

*Artikel 6***Vorschusszahlung**

Bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden infolge eines Schiffsunfalls im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder an Bord eines Schiffes, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt oder in einem Mitgliedstaat registriert ist, leistet der Beförderer, der die Beförderung, bei der das Schiffsunfallereignis eintrat, tatsächlich durchgeführt hat, binnen 15 Tagen nach Feststellung des Schadensersatzberechtigten eine zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse ausreichende und in angemessenem Verhältnis zum erlittenen Schaden stehende Vorschusszahlung. Im Todesfall beträgt diese Zahlung mindestens 21 000 EUR.

Diese Bestimmung gilt auch, wenn der Beförderer in der Gemeinschaft niedergelassen ist.

Eine Vorschusszahlung stellt keine Haftungsanerkennung dar und kann mit den eventuell später auf der Grundlage dieser Verordnung gezahlten Beträgen verrechnet werden, rückzahlbar ist sie jedoch nur in den Fällen, die in Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 6 des Athener Übereinkommens oder in Anlage A der IMO-Richtlinien genannt sind, oder wenn der Empfänger der Vorschusszahlung nicht schadensersatzberechtigt war.

*Artikel 7***Unterrichtung der Reisenden**

Der Beförderer und/oder der ausführende Beförderer sorgen dafür, dass die Reisenden spätestens bei der Abfahrt geeignete und verständliche Informationen über ihre Rechte nach dieser

Verordnung erhalten. Ist die Unterrichtungspflicht aufgrund dieses Artikels entweder vom Beförderer oder vom ausführenden Beförderer erfüllt worden, so ist der jeweils andere Beförderer nicht mehr zur Unterrichtung verpflichtet. Die Informationen sind in der am besten geeigneten Form bereitzustellen.

Zur Erfüllung dieser Unterrichtungspflicht können der Beförderer und/oder der ausführende Beförderer eine von der Kommission erstellte und veröffentlichte Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden.

*Artikel 8***Berichterstattung**

Die Kommission erstellt spätestens drei Jahre nach dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung, in dem unter anderem den wirtschaftlichen Entwicklungen und den sich in internationalen Gremien vollziehenden Entwicklungen Rechnung getragen wird.

*Artikel 9***Verfahren**

Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, die die Übernahme von Änderungen der in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4a Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 des Athener Übereinkommens festgelegten Haftungshöchstbeträge aufgrund von nach Artikel 23 des Athener Übereinkommens und der entsprechenden Aktualisierung des Anhangs I getroffenen Beschlüssen betreffen, werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, die die Übernahme von Änderungen der in Anhang II wiedergegebenen IMO-Richtlinien betreffen, werden nach dem in Absatz 10 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

*Artikel 10***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission erhält Unterstützung durch den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS).

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 93/2007 der Kommission (ABl. L 22 vom 31.1.2007, S. 12).

*Artikel 11***Übergangsbestimmung**

In Bezug auf eine Beförderung zur See auf Schiffen der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats können die Mitgliedstaaten beschließen, die Anwendung dieser Verordnung für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren ab dem Tag des Beginns ihrer Anwendung aufzuschieben.

*Artikel 12***Inkrafttreten**

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

Sie gilt ab dem Tag, an dem das Athener Übereinkommen für die Gemeinschaft in Kraft tritt.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

...

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

—

ANHANG I

Für die Anwendung dieser Verordnung einschlägige Bestimmungen des Athener Übereinkommens über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See

(konsolidierter Wortlaut des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See und des Protokolls von 2002 zum Übereinkommen)

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

In diesem Übereinkommen sind die folgenden Ausdrücke in dem nachstehend angegebenen Sinn verwendet:

1. a) „Beförderer“ bedeutet eine Person, durch oder für die ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde, unabhängig davon, ob die Beförderung tatsächlich von dieser Person oder von einem ausführenden Beförderer durchgeführt wird;
- b) „ausführender Beförderer“ bedeutet eine andere Person als den Beförderer, unabhängig davon, ob es sich um den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster eines Schiffs handelt, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt; und
- c) „Beförderer, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt“ bedeutet den ausführenden Beförderer oder, soweit der Beförderer die Beförderung tatsächlich durchführt, den Beförderer;
2. „Beförderungsvertrag“ bedeutet einen durch oder für einen Beförderer geschlossenen Vertrag über die Beförderung eines Reisenden oder über die Beförderung eines Reisenden und seines Gepäcks auf See;
3. „Schiff“ bedeutet ausschließlich Seeschiffe mit Ausnahme von Luftkissenfahrzeugen;
4. „Reisender“ bedeutet eine auf einem Schiff beförderte Person,
 - a) die aufgrund eines Beförderungsvertrags befördert wird oder
 - b) die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere begleitet, die Gegenstand eines Vertrags über die Beförderung von Gütern sind, für den dieses Übereinkommen nicht gilt;
5. „Gepäck“ bedeutet alle Gegenstände oder Fahrzeuge, die der Beförderer aufgrund eines Beförderungsvertrags befördert, ausgenommen
 - a) Gegenstände oder Fahrzeuge, die aufgrund eines Chartervertrags, eines Konnossements oder eines anderen Vertrags befördert werden, der in erster Linie die Beförderung von Gütern betrifft, und
 - b) lebende Tiere;
6. „Kabinengepäck“ bedeutet Gepäck, das der Reisende in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz, seiner Obhut oder unter seiner Aufsicht hat. Ausgenommen bei der Anwendung von Absatz 8 dieses Artikels und von Artikel 8 schließt das Kabinengepäck das Gepäck ein, das der Reisende in oder auf seinem Fahrzeug hat;
7. „Verlust oder Beschädigung von Gepäck“ schließt einen Vermögensschaden ein, der sich daraus ergibt, dass das Gepäck dem Reisenden nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist, schließt aber keine Verspätungen ein, die durch Arbeitsstreitigkeiten entstanden sind;
8. „Beförderung“ umfasst folgende Zeiträume:
 - a) hinsichtlich des Reisenden und seines Kabinengepäcks den Zeitraum, während dessen sich der Reisende und/oder sein Kabinengepäck an Bord des Schiffes befinden oder ein- oder ausgeschifft werden, und den Zeitraum, während dessen der Reisende und sein Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert werden, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Reisenden vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist. Hinsichtlich des Reisenden umfasst die Beförderung jedoch nicht den Zeitraum, während dessen er sich in einer Hafestation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet;
 - b) hinsichtlich des Kabinengepäcks auch den Zeitraum, während dessen sich der Reisende in einer Hafestation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn dieses Gepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Reisenden nicht wieder ausgehändigt worden ist;
 - c) hinsichtlich anderen Gepäcks als Kabinengepäck den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten;
9. „internationale Beförderung“ bedeutet jede Beförderung, bei der nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen oder in nur einem Staat liegen, wenn nach dem Beförderungsvertrag oder der vorgesehenen Reiseroute in einem anderen Staat ein Zwischenhafen angelaufen werden soll;
10. „Organisation“ bedeutet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation;
11. „Generalsekretär“ bedeutet den Generalsekretär der Organisation.

*Artikel 1bis***Anhang**

Der Anhang zu diesem Übereinkommen ist Bestandteil des Übereinkommens.

*Artikel 2***Anwendungsbereich**

(1) [...] (*)

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 gilt dieses Übereinkommen nicht, wenn die Beförderung nach den Bestimmungen eines anderen internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Reisenden oder Gepäck durch ein anderes Beförderungsmittel einem Haftungssystem unterliegt, soweit jene Bestimmungen für die Beförderung auf See zwingend anzuwenden sind.

*Artikel 3***Haftung des Beförderers**

(1) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines Schiffsereignisses entstanden ist, haftet der Beförderer bis zu 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall, es sei denn, er weist nach, dass das Ereignis

- a) infolge einer Kriegshandlung, von Feindseligkeiten, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder
- b) ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.

Soweit der Schaden den oben genannten Höchstbetrag übersteigt, haftet der Beförderer darüber hinaus, es sei denn, er weist nach, dass das den Schaden verursachende Ereignis ohne sein Verschulden eingetreten ist.

(2) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines anderen als eines Schiffsereignisses entstanden ist, haftet der Beförderer, wenn das den Schaden verursachende Ereignis auf ein Verschulden des Beförderers zurückzuführen ist. Die Beweislast für das Verschulden liegt beim Kläger.

(3) Für den durch den Verlust oder die Beschädigung von Kabinengepäck entstandenen Schaden haftet der Beförderer, wenn das den Schaden verursachende Ereignis auf ein Verschulden des Beförderers zurückzuführen ist. Verschulden des Beförderers wird bei einem durch ein Schiffsereignis verursachten Schaden vermutet.

(4) Für den durch den Verlust oder die Beschädigung von anderem Gepäck als Kabinengepäck entstandenen Schaden haftet der Beförderer, es sei denn, er weist nach, dass das den Schaden verursachende Ereignis ohne sein Verschulden eingetreten ist.

(5) Im Sinne dieses Artikels

- a) bedeutet „Schiffsereignis“ Schiffbruch, Kentern, Zusammenstoß oder Strandung des Schiffes, Explosion oder Feuer im Schiff oder einen Mangel des Schiffes,
- b) schließt „Verschulden des Beförderers“ Verschulden der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten des Beförderers ein,
- c) bedeutet „Mangel des Schiffes“ jede Funktionsstörung, jedes Versagen oder jede Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn er für das Verlassen, für die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Reisenden, für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Ankeren, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereinbruch oder für das Aussetzen von Rettungsmitteln verwendet wird, und
- d) schließt „Schaden“ einen der Strafe oder der Abschreckung dienenden Schadensersatz nicht ein.

(6) Die Haftung des Beförderers nach diesem Artikel bezieht sich nur auf den Schaden, der durch während der Beförderung eingetretene Ereignisse entstanden ist. Die Beweislast dafür, dass das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist, und für das Ausmaß des Schadens liegt beim Kläger.

(7) Dieses Übereinkommen berührt nicht das Rückgriffsrecht des Beförderers gegen Dritte sowie das Recht des Beförderers, die Einrede des Mitverschuldens nach Artikel 6 geltend zu machen. Dieser Artikel berührt nicht das Recht auf Haftungsbeschränkung nach Artikel 7 oder 8.

(8) Der Umstand, dass das Verschulden einer Partei vermutet oder ihr die Beweislast auferlegt wird, verhindert nicht die Prüfung von Beweisen zugunsten dieser Partei.

(*) Nicht aufgenommen.

*Artikel 4***Ausführender Beförderer**

- (1) Ist die Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen worden, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung nach diesem Übereinkommen haftbar. Daneben unterliegt der ausführende Beförderer in Bezug auf den von ihm durchgeführten Teil der Beförderung den Bestimmungen dieses Übereinkommens und kann sich auf sie berufen.
- (2) Der Beförderer haftet hinsichtlich der von dem ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers sowie der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten des ausführenden Beförderers.
- (3) Jede besondere Vereinbarung, durch welche der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die dieses Übereinkommen nicht auferlegt, oder auf Rechte verzichtet, die es gewährt, wird hinsichtlich des ausführenden Beförderers nur wirksam, wenn dieser ihr ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat.
- (4) Soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haftbar sind, haften sie gesamtschuldnerisch.
- (5) Dieser Artikel berührt das Rückgriffsrecht zwischen Beförderer und ausführendem Beförderer nicht.

*Artikel 4bis***Pflichtversicherung**

- (1) Werden Reisende an Bord eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes befördert, das für die Beförderung von mehr als zwölf Reisenden zugelassen ist, und findet dieses Übereinkommen Anwendung, so hat der Beförderer, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa die Bürgschaft einer Bank oder eines ähnlichen Finanzinstituts, aufrechtzuerhalten, um seine Haftung nach diesem Übereinkommen in Bezug auf Tod und Körperverletzung von Reisenden abzudecken. Die Deckungsgrenze der Pflichtversicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit muss mindestens 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall betragen.
- (2) Nachdem die zuständige Behörde eines Vertragsstaats sich vergewissert hat, dass die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt sind, wird für jedes Schiff eine Bescheinigung darüber ausgestellt, dass eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nach diesem Übereinkommen besteht. Für ein in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff wird diese Bescheinigung von der zuständigen Behörde des Staates des Schiffsregisters ausgestellt oder bestätigt; für ein nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff kann sie von der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaats ausgestellt oder bestätigt werden. Die Form dieser Bescheinigung hat dem als Anhang zu diesem Übereinkommen beigefügten Muster zu entsprechen und folgende Angaben zu enthalten:
 - a) Name des Schiffes, Unterscheidungssignal und Heimathafen;
 - b) Name und Hauptniederlassung des Beförderers, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;
 - c) IMO-Schiffsidentifizierungsnummer;
 - d) Art und Laufzeit der Sicherheit;
 - e) Name und Hauptniederlassung des Versicherers oder sonstigen Sicherheitsgebers und gegebenenfalls Niederlassung, bei der die Versicherung abgeschlossen oder die sonstige finanzielle Sicherheit gewährt wurde, und
 - f) Geltungsdauer der Bescheinigung, die nicht länger sein darf als die Geltungsdauer der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit.
- (3)
 - a) Ein Vertragsstaat kann eine von ihm anerkannte Einrichtung oder Organisation ermächtigen, die Bescheinigung auszustellen. Diese Einrichtung oder Organisation unterrichtet den betreffenden Staat von der Ausstellung jeder Bescheinigung. In allen Fällen garantiert der Vertragsstaat die Vollständigkeit und Richtigkeit der so ausgestellten Bescheinigung und verpflichtet sich, für die dafür notwendigen Vorkehrungen zu sorgen.
 - b) Ein Vertragsstaat notifiziert dem Generalsekretär
 - i) die genauen Verantwortlichkeiten und Bedingungen hinsichtlich der Ermächtigung, die er der von ihm anerkannten Einrichtung oder Organisation erteilt hat,
 - ii) den Widerruf dieser Ermächtigung und
 - iii) den Tag, an dem die Ermächtigung oder der Widerruf der Ermächtigung wirksam wird.

Eine erteilte Ermächtigung wird frühestens drei Monate nach dem Tag wirksam, an dem die diesbezügliche Notifikation an den Generalsekretär erfolgte.

- c) Die nach diesem Absatz zur Ausstellung von Bescheinigungen ermächtigte Einrichtung oder Organisation ist mindestens ermächtigt, die Bescheinigungen zu widerrufen, wenn die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurden, nicht erfüllt werden. In allen Fällen meldet die Einrichtung oder Organisation einen solchen Widerruf dem Staat, für den die Bescheinigung ausgestellt wurde.
- (4) Die Bescheinigung wird in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefasst. Ist die verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen; auf die Amtssprache kann verzichtet werden, wenn der betreffende Staat dies beschließt.
- (5) Die Bescheinigung ist an Bord des Schiffes mitzuführen; eine Durchschrift ist bei der Behörde zu hinterlegen, die das betreffende Schiffsregister führt, oder, wenn das Schiff nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist, bei der Behörde des Staates, der die Bescheinigung ausgestellt oder bestätigt hat.
- (6) Eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit genügt nicht den Erfordernissen dieses Artikels, wenn sie aus anderen Gründen als dem Ablauf der in der Bescheinigung bezeichneten Geltungsdauer früher als drei Monate nach dem Tag, an dem ihre Beendigung der in Absatz 5 bezeichneten Behörde angezeigt wird, außer Kraft treten kann, sofern nicht innerhalb der genannten Frist die Bescheinigung dieser Behörde übergeben oder eine neue Bescheinigung ausgestellt worden ist. Diese Bestimmungen gelten auch für Änderungen, die dazu führen, dass die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit den Erfordernissen dieses Artikels nicht mehr genügt.
- (7) Der Staat des Schiffsregisters bestimmt vorbehaltlich dieses Artikels die Ausstellungs- und Geltungsbedingungen für die Bescheinigung.
- (8) Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es einen Vertragsstaat, sich auf Informationen zu verlassen, die er von anderen Staaten oder der Organisation oder anderen internationalen Organisationen über die finanzielle Lage des Versicherers oder der eine sonstige finanzielle Sicherheit leistenden Person für die Zwecke dieses Übereinkommens erlangt. In derartigen Fällen ist der Vertragsstaat, der sich auf solche Informationen verlässt, nicht seiner Verantwortung als der die Bescheinigung ausstellende Staat enthoben.
- (9) Die im Namen eines Vertragsstaats ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen werden von den anderen Vertragsstaaten für die Zwecke dieses Übereinkommens anerkannt; sie messen ihnen die gleiche Wirkung bei wie den von ihnen selbst ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen, und zwar auch dann, wenn sie für ein Schiff ausgestellt oder bestätigt worden sind, das nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist. Ein Vertragsstaat kann jederzeit den ausstellenden oder bestätigenden Staat um eine Konsultation ersuchen, wenn er glaubt, dass der in der Versicherungsbescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu erfüllen.
- (10) Ein nach diesem Artikel durch Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit abgedeckter Schadensersatzanspruch kann unmittelbar gegen den Versicherer oder die eine andere finanzielle Sicherheit leistende Person geltend gemacht werden. Hierbei gilt der in Absatz 1 genannte Betrag als Haftungshöchstbetrag für den Versicherer oder die die finanzielle Sicherheit leistende andere Person selbst dann, wenn der Beförderer oder der ausführende Beförderer nicht berechtigt ist, die Haftung zu beschränken. Der Beklagte kann ferner die Einreden (mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation) geltend machen, die der in Absatz 1 genannte Beförderer nach diesem Übereinkommen hätte geltend machen können. Darüber hinaus kann der Beklagte die Einrede geltend machen, dass der Schaden auf Vorsatz des Versicherten beruht; jedoch kann der Beklagte keine der anderen Einreden geltend machen, die er in einem vom Versicherten gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte geltend machen können. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht, zu verlangen, dass dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer der Streit verkündet wird.
- (11) Die aus einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach Absatz 1 verfügbaren Beträge sind ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen aufgrund dieses Übereinkommens zu verwenden; Zahlungen solcher Beträge erfüllen Verbindlichkeiten nach diesem Übereinkommen in Höhe der gezahlten Beträge.
- (12) Ein Vertragsstaat gestattet den Betrieb eines seine Flagge führenden Schiffes, auf das dieser Artikel Anwendung findet, nur dann, wenn eine Bescheinigung nach Absatz 2 oder Absatz 15 ausgestellt worden ist.
- (13) Vorbehaltlich dieses Artikels stellt jeder Vertragsstaat durch sein innerstaatliches Recht sicher, dass für jedes Schiff, das für die Beförderung von mehr als zwölf Reisenden zugelassen ist und das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt, ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in dem in Absatz 1 bezeichneten Umfang besteht, soweit dieses Übereinkommen Anwendung findet.
- (14) Unbeschadet des Absatzes 5 kann ein Vertragsstaat dem Generalsekretär notifizieren, dass für die Zwecke des Absatzes 13 Schiffe nicht verpflichtet sind, beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens in seinem Hoheitsgebiet die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung an Bord mitzuführen oder vorzuweisen, sofern der Vertragsstaat, der die Bescheinigung ausstellt, dem Generalsekretär notifiziert hat, dass er Unterlagen in elektronischer Form führt, die allen Vertragsstaaten zugänglich sind, das Vorhandensein der Bescheinigung belegen und es den Vertragsstaaten ermöglichen, ihre Verpflichtung nach Absatz 13 zu erfüllen.

(15) Besteht für ein einem Vertragsstaat gehörendes Schiff keine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, so finden die darauf bezüglichen Bestimmungen dieses Artikels auf dieses Schiff keine Anwendung; es hat jedoch eine von den zuständigen Behörden des Staates des Schiffsregisters ausgestellte Bescheinigung mitzuführen, aus der hervorgeht, dass das Schiff dem betreffenden Staat gehört und dass seine Haftung in Höhe des nach Absatz 1 vorgeschriebenen Betrags gedeckt ist. Diese Bescheinigung hat soweit wie möglich dem in Absatz 2 vorgeschriebenen Muster zu entsprechen.

Artikel 5

Wertsachen

Der Beförderer haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind; in diesem Fall haftet der Beförderer bis zu dem in Artikel 8 Absatz 3 festgelegten Höchstbetrag, sofern nicht nach Artikel 10 Absatz 1 ein höherer Betrag vereinbart worden ist.

Artikel 6

Mitverschulden

Weist der Beförderer nach, dass der Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder der Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks durch Verschulden des Reisenden selbst verursacht oder mitverursacht wurde, so kann das angerufene Gericht nach Maßgabe seines eigenen Rechts den Beförderer ganz oder teilweise von seiner Haftung befreien.

Artikel 7

Haftungsbeschränkung bei Tod oder Körperverletzung

(1) Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden nach Artikel 3 ist in jedem Fall auf 400 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall beschränkt. Wird nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Rente festgesetzt, so darf der Kapitalwert der Rente den genannten Höchstbetrag nicht übersteigen.

(2) Ein Vertragsstaat kann die in Absatz 1 vorgesehene Haftungsbeschränkung durch besondere innerstaatliche Rechtsvorschriften regeln; der so gegebenenfalls vorgesehene innerstaatliche Haftungshöchstbetrag darf nicht niedriger sein als der in Absatz 1 vorgesehene. Ein Vertragsstaat, der von der in diesem Absatz vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch macht, notifiziert dem Generalsekretär den festgesetzten Haftungshöchstbetrag oder sein Fehlen.

Artikel 8

Haftungsbeschränkung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck und Fahrzeugen

(1) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck ist in jedem Fall auf 2 250 Rechnungseinheiten je Reisenden und Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist in jedem Fall auf 12 700 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist in jedem Fall auf 3 375 Rechnungseinheiten je Reisenden und Beförderung beschränkt.

(4) Der Beförderer und der Reisende können vereinbaren, dass der Beförderer nur unter Abzug eines Selbstbehalts haftet, der bei Beschädigung eines Fahrzeugs 330 Rechnungseinheiten und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks 149 Rechnungseinheiten je Reisenden nicht übersteigen darf; dieser Betrag wird von der Schadenssumme abgezogen.

Artikel 9

Rechnungseinheit und Umrechnung

(1) Die in diesem Übereinkommen genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4a Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 genannten Beträge sind in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts entsprechend dem Wert der betreffenden Währung gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umzurechnen. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Vertragsstaat bestimmte Weise errechnet.

(2) Dessen ungeachtet kann ein Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung des Absatzes 1 nicht zulässt, bei der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung dieses Übereinkommens oder dem Beitritt zu dem Übereinkommen oder jederzeit danach erklären, dass die in Absatz 1 genannte Rechnungseinheit 15 Goldfranken entspricht. Der in diesem Absatz genannte Goldfranken entspricht 65 ½ Milligramm Gold von 900/1 000 Feingehalt. Die Umrechnung des Goldfrankens in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

(3) Die Berechnung nach Absatz 1 letzter Satz und die Umrechnung nach Absatz 2 erfolgen in der Weise, dass die Beträge nach Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4a Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8, in der Landeswährung der Vertragsstaaten ausgedrückt, so weit wie möglich dem tatsächlichen Wert entsprechen, der sich aus der Anwendung seiner Absätze 1 Sätze 1 bis 3 ergeben würde. Die Staaten teilen dem Generalsekretär die Art der Berechnung nach Absatz 1 oder das Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 2 bei der Hinterlegung ihrer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

Artikel 10

Ergänzungsbestimmungen über Haftungshöchstbeträge

(1) Der Beförderer und der Reisende können ausdrücklich schriftlich höhere Haftungshöchstbeträge als die in den Artikeln 7 und 8 vorgeschriebenen vereinbaren.

(2) Zinsen und Verfahrenskosten fallen nicht unter die in den Artikeln 7 und 8 vorgeschriebenen Haftungshöchstbeträge.

Artikel 11

Einreden und Beschränkungen für die Bediensteten des Beförderers

Wird ein Bediensteter oder Beauftragter des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen eines Schadens, der unter dieses Übereinkommen fällt, in Anspruch genommen, so kann er sich, sofern er beweist, dass er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat, auf die Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, die nach diesem Übereinkommen für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer gelten.

Artikel 12

Mehrere Ansprüche

(1) Werden die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 7 und 8 wirksam, so beziehen sie sich auf den Gesamtbetrag aller Schadensersatzansprüche, die durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder durch Verlust oder Beschädigung seines Gepäcks entstehen.

(2) Bei der Beförderung durch einen ausführenden Beförderer darf der Gesamtbetrag des Schadensersatzes, der von dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer sowie von ihren in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten und Beauftragten erlangt werden kann, den Höchstbetrag nicht übersteigen, der dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer nach diesem Übereinkommen auferlegt werden kann, mit der Maßgabe, dass keine der erwähnten Personen für mehr als den für sie zutreffenden Höchstbetrag haftet.

(3) In allen Fällen, in denen sich Bedienstete oder Beauftragte des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nach Artikel 11 auf die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 7 und 8 berufen können, darf der Gesamtbetrag des Schadensersatzes, der von dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer sowie von diesen Bediensteten oder Beauftragten erlangt werden kann, diese Höchstbeträge nicht übersteigen.

Artikel 13

Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

(1) Der Beförderer verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung nach den Artikeln 7 und 8 sowie Artikel 10 Absatz 1, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Der für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer handelnde Bedienstete oder Beauftragte verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Betroffenen zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

*Artikel 14***Grundlage für Ansprüche**

Eine Schadensersatzklage wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck kann gegen einen Beförderer oder ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage dieses Übereinkommens erhoben werden.

*Artikel 15***Anzeige des Verlusts oder der Beschädigung von Gepäck**

- (1) Der Reisende hat an den Beförderer oder dessen Beauftragten eine schriftliche Anzeige zu richten
 - a) bei äußerlich erkennbarer Beschädigung des Gepäcks:
 - i) bei Kabinengepäck vor oder zu dem Zeitpunkt der Ausschiffung des Reisenden;
 - ii) bei anderem Gepäck vor oder zu dem Zeitpunkt, zu dem es wieder ausgehändigt wird;
 - b) bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung oder Verlust des Gepäcks innerhalb von fünfzehn Tagen nach dem Tag der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, zu dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.
- (2) Hält der Reisende die Vorschriften dieses Artikels nicht ein, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass er sein Gepäck unbeschädigt erhalten hat.
- (3) Einer schriftlichen Anzeige bedarf es nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

*Artikel 16***Verjährung von Schadensersatzansprüchen**

- (1) Ansprüche auf Schadensersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck verjähren in zwei Jahren.
- (2) Die Verjährungsfrist beginnt
 - a) bei Körperverletzung mit dem Tag der Ausschiffung des Reisenden;
 - b) bei Tod während der Beförderung mit dem Tag, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen, und bei Körperverletzung während der Beförderung, wenn diese den Tod des Reisenden nach der Ausschiffung zur Folge hat, mit dem Tag des Todes, vorausgesetzt, dass diese Frist einen Zeitraum von drei Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreitet;
 - c) bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.
- (3) Die Gründe für eine Hemmung und Unterbrechung der Verjährungsfristen bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts; eine Klage nach diesem Übereinkommen kann jedoch in keinem Fall nach Ablauf einer der folgenden Fristen erhoben werden:
 - a) fünf Jahre, gerechnet vom Tag der Ausschiffung des Reisenden oder von dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist, oder, wenn der folgende Zeitpunkt der frühere ist,
 - b) drei Jahre gerechnet von dem Tag, an dem der Kläger von der Verletzung, dem Verlust oder der Beschädigung infolge des Ereignisses Kenntnis hatte oder normalerweise hätte Kenntnis haben müssen.
- (4) Ungeachtet der Absätze 1, 2 und 3 kann die Verjährungsfrist durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

*Artikel 17***Zuständiges Gericht (*)***Artikel 17bis***Anerkennung und Vollstreckung (*)**

(*) Nicht aufgenommen.

*Artikel 18***Nichtige Vereinbarungen**

Jede Vereinbarung, die vor Eintritt des Ereignisses getroffen wurde, das den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder den Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks verursacht hat, und die bezweckt, eine nach diesem Übereinkommen haftbare Person von ihrer Haftung gegenüber dem Reisenden zu befreien oder einen niedrigeren Haftungshöchstbetrag als den in diesem Übereinkommen festgelegten zu bestimmen, mit Ausnahme der in Artikel 8 Absatz 4 vorgesehenen Vereinbarung, sowie jede solche Vereinbarung, die bezweckt, die beim Beförderer oder beim ausführenden Beförderer liegende Beweislast umzukehren, oder die bewirkt, dass die Wahlmöglichkeiten des Artikels 17 Absatz 1 oder 2 eingeschränkt werden, ist nichtig; die Nichtigkeit dieser Vereinbarung hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrags zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen.

*Artikel 20***Nukleare Schäden**

Eine Haftung nach diesem Übereinkommen besteht nicht für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde,

- a) wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden entweder nach dem Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964, nach dem Wiener Übereinkommen vom 21. Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden oder nach in Kraft befindlichen Änderungen oder Protokollen zu diesen Übereinkommen haftet oder
- b) wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden aufgrund innerstaatlicher Rechtsvorschriften über die Haftung für solche Schäden haftet, vorausgesetzt, dass diese Rechtsvorschriften für die Geschädigten in jeder Hinsicht ebenso günstig sind wie das Pariser oder das Wiener Übereinkommen oder in Kraft befindliche Änderungen oder Protokolle zu diesen Übereinkommen.

*Artikel 21***Gewerbsmäßige Beförderung durch öffentlich-rechtliche Körperschaften**

Dieses Übereinkommen gilt auch für gewerbsmäßige Beförderungen, die ein Staat oder eine sonstige öffentlich-rechtliche Körperschaft aufgrund eines Beförderungsvertrags nach Artikel 1 vornimmt.

[Artikel 22 und 23 des Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See]

*Artikel 22***Revision und Änderung (*)***Artikel 23***Änderung der Höchstbeträge**

- (1) Unbeschadet des Artikels 22 wird das besondere Verfahren dieses Artikels allein für die Änderung der Höchstbeträge angewandt, die in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4a Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls bezeichnet sind.
- (2) Auf Ersuchen von mindestens der Hälfte der Vertragsstaaten dieses Protokolls, jedoch nicht weniger als sechs von ihnen, übermittelt der Generalsekretär allen Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsstaaten jeden Vorschlag zur Änderung der in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4a Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls bezeichneten Höchstbeträge einschließlich der Selbstbehalte.
- (3) Jede vorgeschlagene und auf die obige Weise übermittelte Änderung wird dem Rechtsausschuss der Organisation (im Folgenden als „Rechtsausschuss“ bezeichnet) frühestens sechs Monate nach der Übermittlung zur Beratung vorgelegt.
- (4) Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls, gleichviel ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, sind berechtigt, an dem Verfahren des Rechtsausschusses zur Beratung von Änderungen und zur Beschlussfassung darüber teilzunehmen.
- (5) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls beschlossen, die in dem nach Absatz 4 erweiterten Rechtsausschuss anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls bei der Abstimmung anwesend ist.

(*) Nicht aufgenommen.

- (6) Bei der Beratung eines Vorschlags zur Änderung der Höchstbeträge hat der Rechtsausschuss die aus Ereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung auf die Versicherungskosten zu berücksichtigen.
- (7) a) Eine Änderung der Höchstbeträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.
- b) Ein Höchstbetrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er einen Betrag übersteigt, der dem im Übereinkommen in der Fassung dieses Protokolls festgesetzten Höchstbetrag zuzüglich sechs v. H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip, von dem Tag an, an dem das Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.
- c) Ein Höchstbetrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er einen Betrag übersteigt, der dem Dreifachen des im Übereinkommen in der Fassung dieses Protokolls festgesetzten Höchstbetrags entspricht.
- (8) Die Organisation notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 5 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zur Zeit der Beschlussfassung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Generalsekretär mitgeteilt haben, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und wird nicht wirksam.
- (9) Eine nach Absatz 8 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.
- (10) Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Protokoll nach Artikel 21 Absätze 1 und 2 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.
- (11) Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 8 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Protokoll für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

Anhang zum Athener Übereinkommen

Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die Haftung bei Tod und Körperverletzung von Reisenden

Ausgestellt nach Artikel 4 bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungs-signal	IMO-Schiffsidenti-fizierungsnummer	Heimathafen	Name und vollständige Anschrift der Hauptniederlassung des Beförderers, der die Beförderung tatsächlich durchführt

Hiermit wird bescheinigt, dass für das vorgenannte Schiff eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4 bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See 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 von der Regierung
(vollständige Bezeichnung des Staates)

ODER

Der folgende Wortlaut soll benutzt werden, wenn ein Vertragsstaat von Artikel 4 bis Absatz 3 Gebrauch macht:

Die vorliegende Bescheinigung wird aufgrund Ermächtigung durch die Regierung
(vollständige Bezeichnung des Staates) von (Name der Einrichtung oder Organisation) ausgestellt.

in am
(Ort) (Datum)

.....
(Unterschrift und Amtsbezeichnung des ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten)

Erläuterungen:

1. Auf Wunsch kann die Bezeichnung des Staates einen Hinweis auf die zuständige Behörde des Landes enthalten, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird.
2. Ist der Gesamtbetrag der Sicherheit von mehreren Seiten zur Verfügung gestellt worden, so sollen alle Einzelbeträge angegeben werden.
3. Wird die Sicherheit in verschiedener Form gestellt, so sollen diese Formen angegeben werden.
4. Die Eintragung „Laufzeit der Sicherheit“ hat das Datum zu enthalten, an dem die Sicherheit wirksam wird.
5. Die Eintragung „Anschrift“ des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) hat die Anschrift der Hauptniederlassung des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) zu enthalten. Gegebenenfalls ist die Niederlassung anzugeben, bei der die Versicherung abgeschlossen oder die sonstige Sicherheit gewährt wurde.

ANHANG II

Auszug aus dem IMO-Vorbehalt und den IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens (vom Rechtsausschuss der internationalen Seeschiffahrtsorganisation am 19. Oktober 2006 angenommen)**IMO-Vorbehalt und IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens**

Vorbehalt

1. Das Athener Übereinkommen sollte mit folgendem Vorbehalt oder einer Erklärung mit gleicher Wirkung ratifiziert werden:

„[1.1.] Vorbehalt im Zusammenhang mit der Ratifikation des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See (nachstehend ‚Übereinkommen‘ genannt) durch die Regierung von ...

Beschränkung der Haftung von Beförderern usw.

- [1.2.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, die etwaige Haftung nach Artikel 3 Absatz 1 oder 2 des Übereinkommens in Bezug auf den Tod oder eine Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens aufgeführten Risiken auf den niedrigeren der folgenden Beträge zu beschränken:

- 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall
- oder
- 340 Millionen Rechnungseinheiten insgesamt je Schiff und Vorfall.

- [1.3.] Die Regierung von ... behält sich ferner das Recht vor und verpflichtet sich, die Absätze 2.1.1 und 2.2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens auf solche Fälle von Haftung entsprechend anzuwenden.

- [1.4.] Die Haftung des ausführenden Beförderers nach Artikel 4 des Übereinkommens, die Haftung der Bediensteten und Beauftragten des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nach Artikel 11 des Übereinkommens und der Gesamtbetrag des nach Artikel 12 des Übereinkommens erlangbaren Schadensersatzes werden in der gleichen Weise beschränkt.

- [1.5.] Der Vorbehalt und die Verpflichtung nach Absatz 1.2 gelten ohne Rücksicht auf die Haftungsgrundlage nach Artikel 3 Absatz 1 oder 2 und ungeachtet anders lautender Bestimmungen in Artikel 4 oder 7 des Übereinkommens; sie berühren jedoch nicht die Anwendung der Artikel 10 und 13.

Pflichtversicherung und Beschränkung der Haftung von Versicherern

- [1.6.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, das Erfordernis nach Artikel 4a Absatz 1, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für den Fall des Todes oder einer Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens aufgeführten Risiken aufrechtzuerhalten, auf den niedrigeren der folgenden Beträge zu beschränken:

- 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall
- oder
- 340 Millionen Rechnungseinheiten insgesamt je Schiff und Vorfall.

- [1.7.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, die Haftung des Versicherers oder der die finanzielle Sicherheit leistenden anderen Person nach Artikel 4a Absatz 10 bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens genannten Risiken auf einen Höchstbetrag der Versicherungssumme oder sonstigen finanziellen Sicherheit, die der Beförderer nach Absatz 1.6 dieses Vorbehalts aufrechterhalten muss, zu beschränken.

- [1.8.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, die IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens, einschließlich der in den Absätzen 2.1 und 2.2 der Richtlinien genannten Klauseln, auf jegliche Pflichtversicherung nach diesem Übereinkommen anzuwenden.

- [1.9.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, den Versicherer oder die eine sonstige finanzielle Sicherheit leistende Person nach Artikel 4a Absatz 1 von jeder Haftung auszunehmen, zu deren Übernahme diese sich nicht verpflichtet haben.

Bescheinigung

- [1.10.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, die Versicherungsbescheinigungen nach Artikel 4a Absatz 2 des Übereinkommens so auszustellen, dass

- die in den Absätzen 1.2, 1.6, 1.7 und 1.9 genannten Haftungsbeschränkungen und Erfordernisse in Bezug auf den Versicherungsschutz zum Ausdruck kommen und
- sonstige Beschränkungen, Voraussetzungen und Ausnahmen einbezogen werden, die ihrer Auffassung nach aufgrund der Marktbedingungen im Versicherungsgewerbe zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung erforderlich sind.

- [1.11.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, auf der Grundlage eines vergleichbaren Vorbehalts von anderen Vertragsstaaten ausgestellte Bescheinigungen zu akzeptieren.

[1.12.] Alle derartigen Beschränkungen, Voraussetzungen und Ausnahmen werden in der nach Artikel 4a Absatz 2 des Übereinkommens ausgestellten oder bestätigten Bescheinigung deutlich zum Ausdruck gebracht.

Verhältnis zwischen diesem Vorbehalt und den IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens

[1.13.] Die durch diesen Vorbehalt vorbehaltenen Rechte werden unter gebührender Berücksichtigung der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens sowie etwaiger Änderungen jener Richtlinien mit dem Ziel ausgeübt, Einheitlichkeit zu gewährleisten. Wenn ein Vorschlag zur Änderung der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens, einschließlich der Höchstbeträge, die Zustimmung des Rechtsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gefunden hat, gelten die betreffenden Änderungen von dem Zeitpunkt an, den der Ausschuss festgelegt hat. Dies gilt unbeschadet der Regeln des Völkerrechts betreffend das Recht eines Staates, seinen Vorbehalt zurückzunehmen oder zu ändern.“

Richtlinien

2. Angesichts der derzeitigen Gegebenheiten auf dem Versicherungsmarkt sollten die Vertragsstaaten Versicherungsbescheinigungen nach dem Grundsatz ausstellen, dass ein Versicherer Kriegsrisiken deckt und ein anderer Versicherer alle sonstigen Risiken. Jeder Versicherer sollte nur für den ihn betreffenden Teil haften. Es sollten folgende Regeln gelten (die genannten Klauseln sind in Anlage A wiedergegeben):
 - 2.1. Sowohl Kriegsversicherungen als auch alle sonstigen Versicherungen können folgenden Klauseln unterliegen:
 - 2.1.1. Ausschlussklausel für radioaktive Kontamination, chemische, biologische, biochemische und elektromagnetische Waffen (Ausschlussklausel Nr. 370);
 - 2.1.2. Ausschlussklausel für Hackerangriffe (Ausschlussklausel Nr. 380);
 - 2.1.3. Einreden und Beschränkungen des Erbringers einer obligatorischen finanziellen Sicherheit gemäß dem durch diese Richtlinien geänderten Übereinkommen, insbesondere der Höchstbetrag von 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall;
 - 2.1.4. Vorbehalt, dass die Versicherung nur Haftungsverbindlichkeiten deckt, die dem durch diese Richtlinien geänderten Übereinkommen unterliegen, und
 - 2.1.5. Vorbehalt, dass alle nach dem Übereinkommen beglichenen Beträge dazu dienen, die ausstehenden Haftungsverbindlichkeiten des Beförderers und/oder seines Versicherers nach Artikel 4a des Übereinkommens zu verringern, selbst wenn die Beträge nicht von dem jeweiligen Kriegsversicherer oder sonstigen Versicherer beglichen oder nicht bei dem jeweiligen Kriegsversicherer oder sonstigen Versicherer geltend gemacht wurden.
 - 2.2. Die Kriegsversicherung deckt gegebenenfalls die Haftung für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden aufgrund von
 - Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufständen oder dadurch veranlassten inneren Unruhen oder feindlichen Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht,
 - Beschlagnahme, Pfändung, Arrest, Verfügungsbeschränkung („restraint“) oder Festhalten, sowie deren Folgen oder dahingehenden Versuchen,
 - zurückgelassenen Minen, Torpedos, Bomben oder sonstigen zurückgelassenen Kriegswaffen,
 - Anschlägen von Terroristen oder Personen, die diese böswillig oder aus politischen Beweggründen begehen, und Maßnahmen, die zur Verhinderung oder Bekämpfung einer solchen Gefahr ergriffen werden,
 - Einziehung und Enteignung,
 entstanden ist, und kann Gegenstand folgender Ausschlüsse, Beschränkungen und Voraussetzungen sein:
 - 2.2.1. Klausel über automatische Aufhebung und Ausschluss im Kriegsfall
 - 2.2.2. Belaufen sich die Forderungen der einzelnen Reisenden zusammengerechnet auf mehr als 340 Millionen Rechnungseinheiten je Schiff und Vorfall, so ist der Beförderer berechtigt, eine Haftungsbeschränkung auf 340 Millionen Rechnungseinheiten für sich geltend zu machen, jedoch stets unter der Voraussetzung, dass
 - dieser Betrag unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer nachgewiesenen Ansprüche aufgeteilt wird,
 - dieser Betrag unter den zum Zeitpunkt der Aufteilung bekannten Geschädigten in Form einer einmaligen Zahlung oder von Teilzahlungen aufgeteilt werden kann und
 - der Betrag von dem Versicherer verteilt werden kann oder von dem Gericht oder der zuständigen Behörde, das/ die der Versicherer in einem Vertragsstaat befasst hat, in dem ein Verfahren wegen vorgeblich von der Versicherung gedeckter Entschädigungsansprüche angestrengt wird.
 - 2.2.3. 30 Tage Kündigungsfrist in nicht unter Absatz 2.2.1 fallenden Fällen.
 - 2.3. Versicherungen für den Nicht-Kriegsfall sollten alle nicht in Absatz 2.2 aufgeführten versicherungspflichtigen Risiken decken, ungeachtet dessen, ob sie den Ausschlüssen, Beschränkungen und Voraussetzungen nach den Absätzen 2.1 und 2.2 unterliegen.
3. Anhang B enthält Beispiele für Versicherungsnachweise (Blaue Karten) und eine Versicherungsbescheinigung nach Maßgabe dieser Richtlinien.

ANLAGE A

Klauseln, auf die in den Absätzen 2.1.1, 2.1.2 und 2.2.1 der Richtlinien Bezug genommen wird

Ausschlussklausel für radioaktive Kontamination, chemische, biologische, biochemische und elektromagnetische Waffen (Kl. 370, 10.11.2003)

Diese Vorrangklausel hebt alle anders lautenden Bestimmungen dieser Versicherung auf

1. Diese Versicherung deckt auf keinen Fall die Haftung für Schäden durch Verlust oder Ausgaben, die unmittelbar oder mittelbar verursacht oder mitverursacht wurden oder entstanden sind durch
 - 1.1. ionisierende Strahlungen oder radioaktive Kontamination durch nukleare Brennstoffe oder nukleare Abfälle oder die Verbrennung von nuklearen Brennstoffen;
 - 1.2. radioaktive, toxische, explosive oder sonstige gefährliche oder kontaminierende Eigenschaften einer Nuklearanlage, eines Reaktors oder sonstigen nuklearen Geräts oder dessen nuklearen Bauteilen;
 - 1.3. Waffen oder Vorrichtungen, durch die Atom- oder Nuklearspaltung und/oder -fusion oder sonstige ähnliche Reaktion oder eine radioaktive Kraft oder Materie zur Wirkung kommen;
 - 1.4. radioaktive, toxische, explosive oder sonstige gefährliche oder kontaminierende Eigenschaften jeglicher radioaktiven Materie. Der Ausschluss in dieser Unterklausel erstreckt sich nicht auf andere radioaktive Isotope als Kernbrennstoffe, wenn diese Isotope zu kommerziellen, landwirtschaftlichen, medizinischen, wissenschaftlichen oder anderen ähnlichen friedlichen Zwecken aufbereitet, befördert, gelagert oder verwendet werden;
 - 1.5. chemische, biologische, biochemische oder elektromagnetische Waffen.

Ausschlussklausel für Hackerangriffe (Kl. 380, 10.11.03)

1. Vorbehaltlich lediglich von Absatz 10.2 deckt diese Versicherung in keinem Fall die Haftung für Schäden durch Verlust oder Ausgaben ab, die unmittelbar oder mittelbar durch die Verwendung oder den Betrieb von Computern, Computersystemen, Computersoftwareprogrammen, Schadcode, Computerviren oder -prozessen oder anderen elektronischen Systemen als Mittel zur Schädigung verursacht oder mitverursacht wurden oder bei dieser Verwendung oder diesem Betrieb aufgetreten sind.
2. Wird diese Klausel für Policen bestätigt, die die Risiken Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufstände oder dadurch veranlasste innere Unruhen oder feindliche Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht oder Terrorismus oder aus politischen Beweggründen handelnde Personen abdecken, so bewirkt Absatz 10.1 nicht, dass (die ansonsten abgedeckten) Verluste aufgrund der Verwendung von Computern, Computersystemen, Computersoftwareprogrammen oder anderen elektronischen Systemen im Start- und/oder Leitsystem und/oder Feuermechanismus von Waffen oder Flugkörpern ausgeschlossen sind.

Automatische Aufhebung und Ausschluss im Kriegsfall

- 1.1. Automatische Aufhebung der Deckung

Ungeachtet dessen, ob eine Kündigung erfolgt ist oder nicht, wird die Deckung nach dieser Versicherung AUTOMATISCH AUFGEHOBEN
- 1.1.1. bei Ausbruch eines Krieges (mit oder ohne Kriegserklärung) zwischen beliebigen der folgenden Staaten: Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Russische Föderation und Volksrepublik China;
- 1.1.2. in Bezug auf jedes Schiff, für das eine Deckung nach dieser Versicherung gewährt wird, sofern dieses Schiff zu Eigentum oder Gebrauch requiriert wird.
- 1.2. Krieg unter Beteiligung der fünf Mächte

Diese Versicherung schließt Folgendes aus:
- 1.2.1. Haftung für Schäden durch Verlust oder Ausgaben aufgrund Ausbruch eines Krieges (mit oder ohne Kriegserklärung) zwischen beliebigen der folgenden Staaten: Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Russische Föderation und Volksrepublik China;
- 1.2.2. Requirierung zu Eigentum oder Gebrauch.

—

ANLAGE B

I. Beispiele für Versicherungsnachweise (Blaue Karten) nach Richtlinie 3

Von einem Kriegsversicherer ausgestellte Blaue Karte

Nach Artikel 4 bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See ausgestellte Versicherungsbescheinigung

Name des Schiffes:

IMO-Schiffsidentifizierungsnummer:

Heimathafen:

Name und Anschrift des Eigentümers:

Hiermit wird bescheinigt, dass für das obengenannte Schiff, solange es sich im Eigentum der vorgenannten Person befindet eine Versicherung besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4 bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See genügt, *vorbehaltlich aller Ausnahmen und Beschränkungen, die nach dem Übereinkommen und den vom Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation im Oktober 2006 angenommenen Durchführungsrichtlinien bei einer obligatorischen Kriegsversicherung zulässig sind, und insbesondere unter Einschluss der folgenden Klauseln: [Soweit gewünscht, kann hier der Wortlaut des Übereinkommens und der Richtlinien nebst Anhängen eingefügt werden.]*

Versicherungszeitraum: 20. Februar 2007

bis 20. Februar 2008

Der Versicherer kann diese Bescheinigung jederzeit unter Einhaltung einer Frist von 30 Tagen bei der vorgenannten Behörde schriftlich widerrufen, woraufhin seine Haftpflicht mit dem Ablauf dieser Frist – allerdings nur für danach eintretende Ereignisse – erlischt.

Datum:

Diese Bescheinigung wurde ausgestellt von

War Risks, Inc.

[Anschrift]

.....

(Unterschrift des Versicherers)

als alleiniger Vertreter von War Risks, Inc.

Von einem Nicht-Kriegsversicherer ausgestellte Blaue Karte

Nach Artikel 4 bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See ausgestellte Versicherungsbescheinigung

Name des Schiffes:

IMO-Schiffsidentifizierungsnummer:

Heimathafen:

Name und Anschrift des Eigentümers:

Hiermit wird bescheinigt, dass für das obengenannte Schiff, solange es sich im Eigentum der vorgenannten Person befindet eine Versicherung besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4 bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See genügt, *vorbehaltlich aller Ausnahmen und Beschränkungen, die nach dem Übereinkommen und den vom Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation im Oktober 2006 angenommenen Durchführungsrichtlinien bei einer Nicht-Kriegsversicherung zulässig sind, und insbesondere unter Einschluss der folgenden Klauseln: [Soweit gewünscht, kann hier der Wortlaut des Übereinkommens und der Richtlinien nebst Anhängen eingefügt werden.]*

Versicherungszeitraum: 20. Februar 2007

bis 20. Februar 2008

Der Versicherer kann diese Bescheinigung jederzeit unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten bei der vorgenannten Behörde schriftlich widerrufen, woraufhin seine Haftpflicht mit dem Ablauf dieser Frist – allerdings nur für danach eintretende Ereignisse – erlischt.

Datum:

Diese Bescheinigung wurde ausgestellt von

PANDI P&I

[Anschrift]

.....
(Unterschrift des Versicherers)

als alleiniger Vertreter von PANDI P&I

II. Muster einer Versicherungsbescheinigung nach Richtlinie 3

Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die Haftung bei Tod und Körperverletzung von Reisenden

Ausgestellt nach Artikel 4 bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	IMO-Schiffsidentifizierungsnummer	Heimathafen	Name und vollständige Anschrift der Hauptniederlassung des Beförderers, der die Beförderung tatsächlich durchführt

Hiermit wird bescheinigt, dass für das vorgenannte Schiff eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See genügt.

Art der Sicherheit

Laufzeit der Sicherheit

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

Der hiermit bescheinigte Versicherungsschutz ist gemäß den vom Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation im Oktober 2006 angenommenen Durchführungsrichtlinien in eine Versicherung für Kriegsrisiken und eine Versicherung für sonstige Risiken aufgeteilt. Für beide Teile des Versicherungsschutzes gelten sämtliche Ausnahmen und Beschränkungen, die nach dem Übereinkommen und den Durchführungsrichtlinien zulässig sind. Die Versicherer haften nicht gesamtschuldnerisch. Die Versicherer sind

für Kriegsrisiken: War Risks, Inc., [Anschrift]

für sonstige Risiken: Pandi P&I, [Anschrift]

Diese Bescheinigung gilt bis

Ausgestellt oder bestätigt von der Regierung
(vollständige Bezeichnung des Staates)

ODER

Der folgende Wortlaut sollte benutzt werden, wenn ein Vertragsstaat von Artikel 4bis Absatz 3 Gebrauch macht:

Die vorliegende Bescheinigung wird aufgrund Ermächtigung durch die Regierung

(vollständige Bezeichnung des Staates) von (Name der Einrichtung oder Organisation) ausgestellt

in am
(Ort) (Datum)

.....
(Unterschrift und Amtsbezeichnung des ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten)

Erläuterungen:

1. Auf Wunsch kann die Bezeichnung des Staates einen Hinweis auf die zuständige Behörde des Landes enthalten, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird.
 2. Ist der Gesamtbetrag der Sicherheit von mehreren Seiten zur Verfügung gestellt worden, so sollen alle Einzelbeträge angegeben werden.
 3. Wird die Sicherheit in verschiedener Form gestellt, so sollen diese Formen angegeben werden.
 4. Die Eintragung „Laufzeit der Sicherheit“ hat das Datum zu enthalten, an dem die Sicherheit wirksam wird.
 5. Die Eintragung „Anschrift“ des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) hat die Anschrift der Hauptniederlassung des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) zu enthalten. Gegebenenfalls ist die Niederlassung anzugeben, bei der die Versicherung abgeschlossen oder die sonstige Sicherheit gewährt wurde.
-

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat ihren Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen ⁽¹⁾ im November 2005 angenommen. Der Vorschlag wurde dem Rat am 24. Februar 2006 übermittelt.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 25. April 2007 abgegeben.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 13. September 2006 Stellung genommen. ⁽²⁾

Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme am 15. Juni 2006 abgegeben. ⁽³⁾

Der Rat hat im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens (Artikel 251 EGV) am 30. November 2007 eine politische Einigung über den Verordnungsentwurf erzielt. Nach der rechtlichen und sprachlichen Überarbeitung des Textes hat der Rat seinen Gemeinsamen Standpunkt am 6. Juni 2008 festgelegt.

II. ZWECK

Hauptzweck der vorgeschlagenen Verordnung ist es, das Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in seiner durch das Protokoll von 2002 geänderten Fassung (nachfolgend „das Athener Übereinkommen“) in das Gemeinschaftsrecht zu übernehmen.

Darüber hinaus beinhaltet der Kommissionsvorschlag verschiedene Anpassungen des Athener Übereinkommens und zusätzliche Maßnahmen wie beispielsweise die Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf inländische Beförderungen und den Binnenschiffsverkehr sowie den Wegfall der nach dem Athener Übereinkommen für die Mitgliedstaaten bestehenden Möglichkeit, höhere Haftungsobergrenzen als im Athener Übereinkommen festzulegen. Außerdem enthält der Vorschlag eine Bestimmung, wonach bei Beschädigung oder Verlust von Mobilitätsausrüstung bzw. medizinischer Ausrüstung, die Eigentum eines Reisenden mit eingeschränkter Mobilität ist, eine Entschädigung höchstens bis zum Wiederbeschaffungswert der Ausrüstung zu leisten ist. Und schließlich sind im Vorschlag — analog zum Luft- und Eisenbahnverkehr — bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden Vorschusszahlungen sowie Informationen der Reisenden vor Reisebeginn vorgesehen.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Allgemeines

Im Gemeinsamen Standpunkt des Rates wurde die Verordnung unter anderem durch eine Überarbeitung der Bestimmungen über den Anwendungsbereich, die Querverbindungen zwischen der Verordnung und anderen internationalen Übereinkünften über die Gesamthaftungsbegrenzung und die Vorschusszahlungen sowie der Übergangsbestimmungen auf den neuesten Stand gebracht

In den Gemeinsamen Standpunkt wurden zahlreiche Abänderungen des Europäischen Parlaments aus der ersten Lesung (Abänderungen 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11 und 16-27, siehe Dok. 8724/07) entweder wörtlich oder sinngemäß übernommen. Diese dienten der redaktionellen Verbesserung bzw. Präzisierung der vorgeschlagenen Verordnung. Andere Abänderungen hingegen finden sich nicht im Gemeinsamen Standpunkt (Abänderungen 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14 und 15). Der Rat teilt die Auffassung der Kommission, dass die Überprüfung der Aufgaben der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) nicht in dieser Verordnung geregelt werden sollte, da dies ein anderer Sachverhalt sei (Abänderung 4). Die Gründe für die Ablehnung der anderen Abänderungen werden im nächsten Abschnitt näher erläutert.

Der Gemeinsame Standpunkt enthält weitere Änderungen, die über die Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung hinausgehen: Verschiedene Bestimmungen des ursprünglichen Kommissionsvorschlags wurden um neue Aspekte ergänzt oder vollständig umformuliert und es wurden einige völlig neue Bestimmungen eingefügt.

Darüber hinaus wurde mit einigen redaktionellen Änderungen schlechthin bezweckt, den Text zu präzisieren bzw. die Gesamtkohärenz der Verordnung zu gewährleisten.

Nachstehend werden die im Gemeinsamen Standpunkt enthaltenen wesentlichen Änderungen und die Haltung des Rates zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments erläutert.

⁽¹⁾ Dok. 6827/06 — KOM(2005) 592 endg.

⁽²⁾ ABl. C 2006/318 vom 23.12.2006.

⁽³⁾ ABl. C 2006/229 vom 22.9.2006.

Einzelpunkte

(1) Anwendungsbereich

Der Rat hat sich uneingeschränkt dem Europäischen Parlament angeschlossen (Abänderungen 16-27) und die von der Kommission vorgeschlagene Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Athener Übereinkommens auf die grenzüberschreitende oder inländische Beförderung auf See oder im Binnenschiffsverkehr abgelehnt. Ebenso wie das Europäische Parlament ist der Rat der Auffassung, dass das Athener Übereinkommen die Beförderung auf See regelt und dass eine Ausdehnung auf den Binnenschiffsverkehr nicht angemessen wäre und den Besonderheiten des Binnenschiffsverkehrs nicht hinreichend Rechnung tragen würde.

Darüber hinaus hat der Rat — im Gegensatz zu Kommission und Europäischem Parlament — vorgesehen, dass die Verordnung, was die Beförderung auf See innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats anbelangt, auch für Schiffe der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe gelten sollte.

(2) Einbeziehung des Athener Übereinkommens und anderer Maßnahmen der IMO

Der Rat ist ebenso wie das Europäische Parlament (Abänderung 6) der Auffassung, dass nicht nur das Athener Übereinkommen, sondern auch der IMO-Vorbehalt und die IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens (nachstehend „IMO-Richtlinien“) — angenommen vom Rechtsausschuss der IMO am 19. Oktober 2006, um einige Problempunkte innerhalb des Athener Übereinkommens zu regeln, insbesondere den Ausgleich für Schäden durch Terrorismus — in die Verordnung einbezogen werden sollten. Daher hat der Rat ebenso wie das Europäische Parlament den Wortlaut der IMO-Richtlinien als neuen Anhang in die Verordnung eingefügt.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die vollumfängliche Einbeziehung des Athener Übereinkommens nach Auffassung des Rates zu Rechtsunsicherheit führen könnte, da verschiedene Bestimmungen des Übereinkommens mit dem Regelungsgegenstand der Verordnung in keiner direkten Beziehung stehen. Daher hat der Rat — anders als das Europäische Parlament — in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung aufgezählt, welche Bestimmungen des Athener Übereinkommens für die Anwendung im Rahmen dieser Verordnung relevant sind. Im Interesse der Klarheit wurden darüber hinaus unerhebliche oder irreführende Bestimmungen des Athener Übereinkommens aus dem Anhang der Verordnung gestrichen.

(3) Geltende Obergrenzen

Der Rat hat den Kommissionsvorschlag hinsichtlich der Nichtanwendung des Artikels 7 Absatz 2 des Athener Übereinkommens geändert. Dort ist vorgesehen, dass ein Unterzeichnerstaat höhere Haftungsobergrenzen als im Athener Übereinkommen festlegen kann. Der Rat hat sich dafür entschieden, die Bestimmung des Athener Übereinkommens unverändert anzuwenden, d.h. ohne einen speziellen Gemeinschaftsmechanismus zur Vereinbarung des Rückgriffs auf Artikel 7 Absatz 2 wie er von Kommission und Europäischem Parlament (Abänderung 7) vorgeschlagen worden war.

(4) Gleichzeitige Anwendung anderer internationaler Übereinkünfte über die Begrenzung der Haftung von Schiffseignern

Da mehrere Mitgliedstaaten das internationale Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung (LLMC 1996) bereits ratifiziert haben, konnte sich der Rat dem Europäischen Parlament hinsichtlich der Nichtanwendung des Artikels 19 des Athener Übereinkommens (Abänderung 8) nicht anschließen. Zur Wahrung der Rechtssicherheit hat der Rat in Artikel 5 des Gemeinsamen Standpunkts die Beziehung zwischen dem Athener Übereinkommen und dem LLMC 1996 eindeutiger geregelt.

(5) Vorschusszahlungen

In enger Anlehnung an das Europäische Parlament (Abänderung 9) ist der Rat der Auffassung, dass bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden infolge eines Schifffahrtsereignisses eine Vorschusszahlung geleistet werden sollte. Um sicherzustellen, dass die betreffende Bestimmung in der Praxis zur Anwendung gelangen kann, hat der Rat festgelegt, dass sie dann gilt, wenn das Schifffahrtsereignis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder an Bord eines Schiffes eintritt, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt oder in einem Mitgliedstaat registriert ist. Was den Ausdruck „Schifffahrtsereignis“ anbelangt, so ist der Rat der Auffassung, dass dieser im Athener Übereinkommen hinreichend und umfassend definiert ist. Die Hinzufügung des Begriffs „Unfall“ erübrigt sich somit.

Der Rat teilt uneingeschränkt die Ansicht des Europäischen Parlaments (Abänderung 10) wonach eine Vorschusszahlung keine Haftungsanerkennung darstellt und mit den eventuell später gezahlten Beträgen verrechnet werden kann. Der Rat hat darüber hinaus jedoch angegeben, in welchen Fällen die Vorschusszahlung gemäß dem Athener Übereinkommen und den IMO-Richtlinien rückzahlbar ist.

(6) *Unterrichtung der Reisenden*

Der Rat schließt sich dem Europäischen Parlament hinsichtlich der Art der Informationen (geeignete und verständliche Informationen) an, die die Reisenden spätestens bei der Abfahrt erhalten müssen. Analog zum Luftverkehr schlägt der Rat vor, dass hierzu eine Zusammenfassung der Bestimmungen verwendet werden kann. Der Rat hält allerdings einen Verweis auf die Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen (Abänderung 13) nicht für erforderlich, da jene Richtlinie bereits gilt und von der vorgeschlagenen Verordnung unabhängig ist.

(7) *Spätere Anwendung*

Ähnlich wie das Europäische Parlament (Abänderungen 13, 14 und 15) hat der Rat eine Übergangsbestimmung aufgenommen, wonach die Mitgliedstaaten die Anwendung der Verordnung für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren ab dem Tag des Beginns ihrer Anwendung aufschieben können. Die Änderung des Rates am Kommissionsvorschlag bezieht sich jedoch auf Beförderungen zur See auf Schiffen der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG innerhalb eines einzelnen Mitgliedsstaats und nicht auf inländische Beförderungen auf Fähren im Linienverkehr (in den von Artikel 299 Absatz 2 EGV erfassten Regionen), wie es das Europäische Parlament vorgeschlagen hatte.

IV. **SCHLUSSFOLGERUNG**

Der Rat ist der Ansicht, dass der Gemeinsame Standpunkt einen realistischen Ansatz darstellt, der der praktischen Realisierbarkeit des Vorschlags und der vorgeschlagenen zusätzlichen Bestimmungen sowie der notwendigen Rechtsklarheit gebührend Rechnung trägt.

Der Rat sieht konstruktiven Gesprächen mit dem Europäischen Parlament mit Blick auf die rasche Verabschiedung der Verordnung mit Interesse entgegen.
