



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 7. Oktober 2008
(OR. fr,en)

13595/08

**Interinstitutionelles Dossier:
2005/0242 (COD)**

**MAR 149
ENV 612
CODEC 1233**

BERICHT

| | |
|---------------------------|--|
| des | ASTV |
| an den | Rat |
| Nr. Vordokument: | 13436/08 MAR 145 ENV 595 CODEC 1195 |
| Nr. Kommissionsvorschlag: | 5907/06 MAR 10 CODEC 94 ENV 51 14486/07 MAR 86 ENV 567 CODEC 1152 |
| <u>Betr.:</u> | Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleistungen von Schiffseignern – Politische Einigung |

Einleitung

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 2. Februar 2006 den eingangs genannten Richtlinienvorschlag übermittelt. Der Vorschlag ist Teil des dritten Pakets für die Sicherheit im Seeverkehr.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 29. März 2007 abgegeben.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen haben ihre Stellungnahmen am 13. September 2006 ¹ bzw. am 15. Juni 2006 ² angenommen.

¹ ABl. C 318 vom 23.12.2006.

² ABl. C 229 vom 22.9.2006.

2. Der Rat hat auf seiner Tagung vom 7. April 2008 eine öffentliche Orientierungsaussprache über den Vorschlag geführt. Dabei haben alle Mitgliedstaaten hervorgehoben, welche Bedeutung sie der Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr beimessen. Die Mitgliedstaaten haben insbesondere erklärt, dass sie bereit seien, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Vorschriften für die Haftung der Reeder anzuwenden. Allerdings haben die meisten Minister erklärt, dass der Legislativvorschlag ihres Erachtens nicht das wirksamste Mittel sei, um die mit dem Richtlinienvorschlag angestrebten Ziele zu erreichen. Deshalb ist der slowenische Vorsitz damals zu der Einschätzung gelangt, dass es keine ausreichende politische Unterstützung für eine Fortsetzung der Arbeiten über diesen Vorschlag in nächster Zukunft gibt.
3. Der französische Vorsitz hat den Delegationen im September 2008 eine überarbeitete Fassung des Vorschlags übermittelt, die auf den Beratungen unter slowenischem Vorsitz und den Bemerkungen der Delegationen beruht. Ohne ihrem allgemeinen Standpunkt vorzugreifen, haben alle Delegationen den überarbeiteten Richtlinienentwurf eingehend geprüft. Der Entwurf trägt den Anliegen der Delegationen Rechnung, insbesondere hinsichtlich einer etwaigen Übertragung von Zuständigkeiten von den Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft, eines übermäßigen Verwaltungsaufwands für die nationalen Behörden und der direkten Geltendmachung von Haftungsansprüchen gegen den Sicherheitsgeber. Dank dieses vereinfachten Textes konnten die meisten technischen Fragen gelöst werden.

Wichtigste Fragen, die im AStV geprüft wurden

4. Auf seiner Tagung vom 1. Oktober 2008 hat der AStV den geänderten Text, der ihm von der Gruppe vorgelegt worden war, geprüft; die meisten der noch offenen Fragen konnten gelöst werden. Zu einigen Fragen bestanden Vorbehalte seitens einiger Delegationen, die auf der Tagung des Rates am 9./10. Oktober 2008 zurückgezogen werden könnten³.

³ Änderungen gegenüber dem Vordokument (Dok. 13436/08) sind wie folgt hervorgehoben: neuer Text erscheint in **Fettdruck/Fettdruck**, gestrichene Textstellen sind ~~durchgestrichen~~ und der Wegfall eines Artikels oder eines Erwägungsgrunds ist mit [...] gekennzeichnet.

5. Definition des Schiffseigners (shipowner) (Seite 9, Artikel 2 Absatz 2)

Der Definition des Schiffseigners kommt in diesem Richtlinienvorschlag eine wichtige Rolle zu, da durch diese Definition bestimmt wird, wem bestimmte Versicherungspflichten obliegen. Der Vorsitz schlug in diesem Zusammenhang vor, sich buchstabengetreu nach der Definition und dem Anwendungsbereich der IMO-Entschließung A.898(21) zu richten.

Allerdings sind NL, die an einem Vorbehalt festhält, und CY – ausgehend vom Wortlaut der Definition des Schiffseigners in bestimmten internationalen Übereinkommen – der Ansicht, dass präzisiert werden müsste, dass es sich um den eingetragenen Eigner eines Schiffes ("*registered owner*") handelt. CY schlägt ferner die Aufnahme des Zusatzes "oder Bareboat-Charterer" vor. Kompromisshalber schlägt der Vorsitz eine neue Formulierung vor.

6. Auf der AStV-Tagung vom 1. Oktober 2008 haben ES, IT und SE vorgeschlagen, die Bestimmungen des Artikels 5 Absatz 2 auszudehnen und es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, Eignern von Schiffen, die eine andere als ihre Flagge führen, eine Versicherung vorzuschreiben, wenn diese Schiffe in ihre Hoheitsgewässer einlaufen. Daher hatte der Vorsitz als Option eine Formulierung vorgeschlagen, die den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gibt, eine entsprechende Anforderung für diese Schiffe vorzusehen. Dieser Vorschlag stieß jedoch auf Vorbehalte seitens einiger Mitgliedstaaten; ferner wurde bezweifelt, ob er mit dem SRÜ und der durch dieses geschützten "friedlichen Durchfahrt" vereinbar sei. Kompromisshalber hat der Vorsitz eine neue Formulierung vorgeschlagen, mit der diese Möglichkeit für die Mitgliedstaaten dahin gehend eingeschränkt wird, dass sie nur für Schiffe gilt, die in ihre Hoheitsgewässer einlaufen und einen ihrer Häfen anlaufen.

7. Überprüfungen und Einhaltung (Seite 11, Artikel 5a Absatz 2)

DK möchte, dass Artikel 5a Absatz 2 gestrichen wird. Auch UK wünscht, dass zumindest der letzte Satz des Absatzes 2 gestrichen wird. Nach Ansicht dieser Delegationen ist ein solches System von Sanktionen – da diese Überprüfungen bereits im Rahmen der Hafenstaatkontrolle (die durch einen anderen Richtlinienvorschlag des dritten Pakets abgedeckt wird) vorgenommen werden – überflüssig; mit diesem Absatz würde nur ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand für die zuständigen nationalen Behörden geschaffen. Die Mehrheit der Delegationen und die Kommission können die Herangehensweise des Vorsitzes unterstützen.

8. Sanktionen (Seite 13, Artikel 10a)

Einige Delegationen (PT, MT und SI) haben Zweifel geäußert, ob Bestimmungen über Sanktionen im Rahmen dieser Richtlinie überhaupt erforderlich sind. Nach Ansicht dieser Delegationen erübrigt sich ein solches Sanktionssystem in der vorliegenden Richtlinie, da die Überprüfung im Rahmen des Hafenstaatkontrollsystems durchgeführt wird. Der Vorsitz, der von einer Mehrheit der Delegationen unterstützt wurde, hat den Wortlaut genauer gefasst, um klarzustellen, dass dieser Artikel auf die Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten abhebt.

Sonstige offene Fragen

9. Abgesehen von den vorstehend dargelegten Fragen, hat DE einen Prüfungsvorbehalt zur Aufnahme des Begriffs "Selbstversicherung" in die Definition für Versicherung (Seite 9, Artikel 2 Absatz 4) eingelegt. MT hat erklärt, dass sie vorläufig an ihrem Prüfungsvorbehalt zum Anwendungsbereich (Seite 10, Artikel 3) festhält.

10. Alle Delegationen und die Kommission erhalten einen allgemeinen Vorbehalt zu diesem Vorschlag aufrecht, insbesondere zu den Änderungen, die auf der AStV-Tagung vom 1. Oktober 2008 vorgenommen wurden. Überdies besteht weiterhin ein Parlamentsvorbehalt von MT und UK zum gesamten Text.

Fazit

11. Zur Herbeiführung einer politischen Einigung auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 9./10. Oktober 2008 legt der Vorsitz den in der Anlage enthaltenen Kompromisstext vor. Der Rat wird daher ersucht, festzustellen, ob er eine politische Einigung über den beigefügten Richtlinienentwurf erzielen kann.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom [...]
über die Versicherung von Schiffseignern für Seeforderungen
(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ein Element der Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft ist eine sicherere Betriebsführung der **Handelsschifffahrt** [...], indem sämtliche Beteiligte stärker in die Verantwortung genommen werden.

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (2) Mit der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße⁵ wurden bereits abschreckende Maßnahmen ergriffen.
- (3) [...]
- (4) Die Mitgliedstaaten haben am [Datum der Annahme der Erklärung der Mitgliedstaaten] eine Erklärung angenommen, in der sie einstimmig anerkennen, wie wichtig die Anwendung des Protokolls von 1996 zu dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (im Folgenden "Übereinkommen von 1996") durch alle Mitgliedstaaten ist.
- (5) [...]
- (6) Die Verpflichtung, über eine Versicherung zu verfügen, dürfte dazu führen, dass die Opfer besser geschützt sind. Sie wird auch dazu beitragen, dass nicht normgemäße Schiffe ausgeschlossen werden und der Wettbewerb zwischen den Beteiligten wieder hergestellt wird. In ihrer Entschließung A 898 (21) hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation die Staaten außerdem aufgefordert, Schiffseignern eine angemessene Versicherung dringend nahe-zulegen.
- (7) [...]
- (8) [...]
- (9) [...]
- (10) [...]

⁵ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

- (11) Da die Ziele der zu treffenden Maßnahme, nämlich die Einführung und Anwendung zweckdienlicher Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen 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 genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

Mit dieser Richtlinie werden Vorschriften für bestimmte Aspekte der Verpflichtungen der Schiffseigner betreffend **ihre Versicherung** für Seeforderungen eingeführt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- (1) [...]
- (2) "Schiffseigner" den **eingetragenen** Eigentümer eines Seeschiffs oder jede andere **Organisation oder** Person, **wie z. B. der Bareboat-Charterer, der die Verantwortung** für den Betrieb **des eines solchen** Schiffes **verantwortlich ist übernommen hat**;
- (3) [...]
- (4) "Versicherung" eine Versicherung mit oder ohne Selbstbeteiligung, zu der beispielsweise eine Schadensversicherung, wie sie gegenwärtig von Mitgliedern der International Group of P&I Clubs angeboten wird und andere wirksame Formen der Versicherung (einschließlich der Selbstversicherung) und der finanziellen Sicherheit, die gleichwertige Deckungskonditionen bieten, zählen;
- (5) "Übereinkommen von 1996" die konsolidierte Fassung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, das unter der Federführung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation verabschiedet wurde, in seiner mit dem Protokoll von 1996 geänderten Fassung.

Artikel 3

Anwendungsbereich

1. [...]
2. Diese Richtlinie gilt für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 oder mehr.
3. Diese Richtlinie gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die Eigentum eines Staates sind oder von einem Staat für nichtgewerbliche staatliche Dienste betrieben werden.
4. Diese Richtlinie gilt unbeschadet der ~~Versicherungs~~Regelungen für ~~Forderungen~~, die **durch** ~~unter~~ die in Anhang I aufgeführten Instrumente ~~fallen~~ **festgelegt sind**, die in dem betreffenden Mitgliedstaat in Kraft sind.

Artikel 4

Haftungssystem

[...]

Artikel 5

Versicherung für Seeforderungen

1. Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Eigner von Schiffen, die ihre Flagge führen, über eine Versicherung für diese Schiffe verfügen.
2. Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Eigner von Schiffen, die eine andere als ihre Flagge führen, über eine Versicherung verfügen, wenn diese Schiffe in einen Hafen in ihrem Hoheitsgebiet einlaufen. **Jeder Mitgliedstaat kann Gleiches vorschreiben, wenn diese Schiffe sich in seinen Hoheitsgewässern befinden, sofern sie einen seiner Häfen anlaufen.**

3. Die genannte Versicherung deckt Seeforderungen im Rahmen des Höchstbetrags nach dem Abkommen von 1996. Der Versicherungsbetrag je Schiff und je Vorfall entspricht dem jeweiligen Höchstbetrag für die Haftungsbegrenzung – **berechnet nach der Bruttoreaumzahl des Schiffs** – gemäß dem Übereinkommen von 1996.

Artikel 5a

Überprüfungen, ~~und~~ Einhaltung, Ausweisung aus dem Hafen sowie Verweigerung des Zugangs zum Hafen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der Überprüfung eines Schiffes in einem Hafen in ihrem Hoheitsgebiet, die gemäß der Richtlinie 2008/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... [über die Hafenstaatkontrolle] durchgeführt wird, nachgeprüft wird, ob eine Bescheinigung nach Artikel 7 an Bord mitgeführt wird.
2. Wird die Bescheinigung nach Artikel 7 nicht an Bord mitgeführt, kann die zuständige Behörde anordnen, dass das Schiff den Hafen zu verlassen hat; diese Anordnung wird den anderen Mitgliedstaaten, der Kommission und dem betreffenden Flaggenstaat mitgeteilt. **Aufgrund der Ausstellung einer solchen Anordnung zum Verlassen des Hafens** verweigern die Mitgliedstaaten diesem Schiff den Zugang zu ihren Häfen, bis der Schiffseigner die Bescheinigung nach Artikel 7 vorweist.

Artikel 6

Finanzielle Sicherheitsleistung im Falle der Zurücklassung von Seeleuten

[...]

Artikel 7

Versicherungsbescheinigungen

1. Das Bestehen der in Artikel 5 genannten Versicherung ist durch eine oder mehrere Bescheinigungen nachzuweisen, die vom Versicherungsgeber ausgestellt wird (werden) und an Bord des Schiffes mitzuführen ist (sind).
2. [...]
3. [...]

4. Die **vom Versicherungsgeber ausgestellten** Bescheinigungen müssen folgende Angaben enthalten:
- a) Name des Schiffes, dessen IMO-Nummer und Name des Heimathafens;
 - b) Name des Schiffseigners und Ort des Hauptgeschäftssitzes;
 - c) Art und Geltungsdauer der Versicherung;
 - d) Name und Ort des Hauptgeschäftssitzes des Versicherungsgebers sowie gegebenenfalls Sitz der Institution, bei der die Versicherung ausgestellt wurde.
 - e) [...].
5. Ist die Sprache der Bescheinigungen weder Englisch, Französisch noch Spanisch, so ist im Text eine Übersetzung in eine dieser Sprachen hinzuzufügen.

Artikel 8

Meldung der Bescheinigung über die finanzielle Sicherheitsleistung

[...]

Artikel 9

Anerkennung der Bescheinigungen über die finanzielle Sicherheitsleistung und Gedankenaustausch

[...]

Artikel 10

Direkte Geltendmachung von Haftungsansprüchen gegen den Sicherheitsgeber

[...]

Artikel 10a

Sanktionen

Für die Zwecke von Artikel 5 Absatz 1 legen die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften ein System von Sanktionen fest und treffen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 11

Berichterstattung

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor.

Artikel 12

Ausschuss

[...]

Artikel 13

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Januar 2012 nachzukommen.

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

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

Artikel 14

Inkrafttreten

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

Artikel 15

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

In Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

[...]

Im Namen des Rates

Der Präsident

[...]

- Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992.
- Internationales Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996.
- Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 2001.
- Internationales Übereinkommen von Nairobi zur Wrackbeseitigung von 2007.
- Verordnung (EG) Nr. XXX/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... [über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See].

[...]

[...]
