



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 27. Februar 2006 (01.03)
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2005/0241 (COD)**

6827/06

LIMITE

**MAR 22
ENV 127
CODEC 195**

VORSCHLAG

Absender:	Kommission
vom:	24. Februar 2006
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2005) 592 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.11.2005
KOM(2005) 592 endgültig

2005/0241 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und
im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen**

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2005) 1516}

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Nach ihrem 2001 veröffentlichten Weißbuch zur Verkehrspolitik (KOM(2001) 370) hat die Kommission 2002 eine Mitteilung zur „Erhöhung der Sicherheit von Fahrgastschiffen in der Gemeinschaft“ (KOM(2002) 158) vorgelegt, in der sie ihre Auffassung zu bestimmten wesentlichen Bestandteilen einer praktikablen Haftungsregelung für Seereisende, die in naher Zukunft in der Europäischen Union eingeführt werden sollte, erläuterte. Solche wesentlichen Bestandteile sind:

- Verschuldensunabhängige Haftung bis zu einer ausreichend hohen Höchstsumme und erweiterte Haftung bei Schuldhaftigkeit oder Fahrlässigkeit. Die verschuldensunabhängige Haftung soll die Stellung von Geschädigten verbessern, da der Beförderer unabhängig von schuldhaftem oder fahrlässigem Verhalten haftet.
- Versicherungspflicht. Die Haftungsregelung muss mit strikten Versicherungsanforderungen verknüpft werden, um Wirkung zu entfalten.
- Direktanspruch. Die Möglichkeit des Geschädigten, Ansprüche unmittelbar an den Versicherer zu richten, ist in der Schifffahrt von wesentlicher Bedeutung, da der Beförderer zuweilen schwer zu ermitteln und/oder nicht in der Lage ist, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.
- Inlandsbeförderung. Die Haftungsregelung der EG sollte alle Beförderungen in der Gemeinschaft abdecken, auch Beförderungen innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats.

Die Mitteilung aus dem Jahr 2002 fiel mit der unter Leitung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) erfolgten Überarbeitung der internationalen Bestimmungen zur Haftung von Beförderern von Seereisenden zusammen, des Athener Übereinkommens über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See von 1974.

Die Kommission erläuterte in ihrer Mitteilung, dass die ersten drei genannten Bestandteile im Athener Übereinkommen unzureichend geregelt sind. Sie führte jedoch aus, dass bei Vorliegen aller dieser wesentlichen Bestandteile in der überarbeiteten internationalen Regelung es vorzuziehen wäre, die EU-Regelung in diesem internationalen Kontext umzusetzen.

Das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See wurde am 1. November 2002 angenommen. Nach Auffassung der Kommission erfüllt es die ersten drei oben erwähnten Anforderungen der Mitteilung von 2002.

Die Artikel 10 und 11 des Protokolls enthalten Bestimmungen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen gemäß dem Protokoll. In diesen Angelegenheiten hat die Gemeinschaft durch Annahme der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die

Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen die ausschließliche Zuständigkeit erlangt. Diese Verordnung ist für alle EU-Mitgliedstaaten mit Ausnahme Dänemarks verbindlich. Die Artikel 10 und 11 des Protokolls betreffen die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 44/2001. Daher können die Mitgliedstaaten außerhalb des Rahmens der Gemeinschaftsorgane keine Verpflichtungen gegenüber Drittländern eingehen, die sich auf diese Artikel beziehen.

Die Kommission hat daher am 24. Juni 2003 einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss durch die Europäische Gemeinschaft des Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See vorgelegt (KOM(2003) 375). Darin schlug die Kommission vor, dass die Gemeinschaft zum frühestmöglichen Zeitpunkt Vertragspartei des Protokolls werden solle und die Mitgliedstaaten dies ebenfalls bis Ende 2005 sollten. Die Kommission bedauert, dass hinsichtlich dieses Vorschlags seit Dezember 2003 im Rat keine Fortschritte erzielt wurden.

Um eine einheitliche und angemessene Haftungsregelung für Reisende in der Gemeinschaft zu erreichen, muss der Abschluss des Protokolls durch die Gemeinschaft durch eine Verordnung ergänzt werden, die die Bestimmungen dieses Protokolls in das Gemeinschaftsrecht übernehmen.

Außerdem hat die Kommission ihre Absicht zur Vorlage dieses Vorschlag in ihrer Mitteilung „Stärkung der Rechte von Reisenden in der Europäischen Union“ (KOM(2005) 46) bekräftigt.

• **Allgemeiner Kontext**

Der historische Hintergrund zum Athener Übereinkommen von 1974 und den nachfolgenden Protokollen ist in der Mitteilung der Kommission von 2002 über die Erhöhung der Sicherheit von Fahrgastschiffen in der Gemeinschaft dargelegt. Im Sinne dieses Vorschlags wird das „Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1994 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See“ im Folgenden als „Athener Übereinkommen von 2002“ bezeichnet.

Hauptmerkmale des Athener Übereinkommens von 2002 sind folgende:

– Geltungsbereich

Das Athener Übereinkommen von 2002 gilt für alle Seefahrzeuge, ausgenommen Luftkissenfahrzeuge.

Das Übereinkommen gilt für „alle internationalen Beförderungen“, falls

- a) das Schiff die Flagge eines Vertragsstaates, führt oder in einem Vertragsstaat eingetragen ist oder
- b) der Beförderungsvertrag in einem Staat, der Partei des Übereinkommens ist, geschlossen wurde oder
- c) Ausgangs- oder Bestimmungsort gemäß Beförderungsvertrag in einem Vertragsstaat liegen.“

Nur für Schiffe, die für die Beförderung von mehr als zwölf Reisenden zugelassen sind, muss nach dem Übereinkommen ein Versicherungsnachweis erbracht werden.

– Verschuldensunabhängige Haftung

Mit dem Athener Übereinkommen von 1974 wurde eine Verschuldenshaftung festgelegt, bei der die Haftung des Beförderers auf 53 665 € (46 666 SZR) je Reisendem bei Tod oder Körperverletzung begrenzt werden kann.

Im Athener Übereinkommen von 2002 werden zwei Kategorien von Ansprüchen unterschieden. Schäden, die durch den Betrieb des Schiffs verursacht sind und bei denen die Möglichkeit der Reisenden, Einfluss auf die Ereignisse zu nehmen, sehr eingeschränkt ist (Schifffahrtsereignisse), unterliegen einer verschuldensunabhängigen Haftung, während für andere Arten von Personenschäden an Bord eine Haftungsregelung auf Verschuldensbasis gilt.

– Ausreichende Haftungshöchstbeträge

Im Athener Übereinkommen von 2002 werden zwei Höchstbeträge festgelegt: 287 500 € (250 000 SZR) für die verschuldensunabhängige Haftung und 460 000 € (400 000 SZR) für die Verschuldenshaftung. Dies ist eine wesentliche Erhöhung gegenüber den zuvor geltenden Höchstsummen von 53 665 € (46 666 SZR) im Athener Übereinkommen von 1974 und 201 250 € (175 000 SZR) in einer späteren Änderung des Athener Übereinkommens (Protokoll von 1990 zum Athener Übereinkommen) und im Protokoll von 1996 zum Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC).

– Erweiterte Haftung bei Verschulden oder Fahrlässigkeit

Im Athener Übereinkommen von 1974 wurde eine verschuldensabhängige Haftung mit einer Höchstsumme von 53 665 € (46 666 SZR) festgelegt. Der Anspruch des Beförderers auf Haftungsbegrenzung konnte in Fällen groben Fehlverhaltens aufgehoben werden. Der Beförderer verliert den Anspruch auf Haftungsbegrenzung sowohl nach dem Athener Übereinkommen von 1974 als auch der LLMC-Regelung nur, wenn „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“. Es dürfte sehr wenige Ereignisse im Zusammenhang mit Fahrgastschiffen geben, die diese Kriterien erfüllen, so dass der Anspruch auf Haftungsbegrenzung derzeit als unaufhebbar gelten kann.

Im Athener Übereinkommen von 2002 werden zwei Regelungen festgelegt:

- Für Schifffahrtsereignisse wird eine neue Regelung mit zwei Stufen geschaffen. Eine erste Höchstsumme von 287 500 € (250 000 SZR) gilt für die verschuldensunabhängige Haftung und eine darüber liegende Höchstsumme von bis zu 460 000 € (400 000 SZR) „sofern [der Beförderer] nicht nachweist, dass das den Schaden verursachende Ereignis ohne sein Verschulden eingetreten ist“.

- In anderen Fällen als Schifffahrtsereignissen haftet der Beförderer bis zu einer Höchstsumme von 460 000 € (400 000 SZR), „wenn das den Schaden verursachende Ereignis auf ein Verschulden des Beförderers zurückzuführen ist. Die Beweislast für das Verschulden liegt beim Kläger.“

Nach Artikel 13 des Athener Übereinkommens von 2002 gilt ferner: „Der Beförderer verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung (...), wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderer 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.“

- Regelung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck

Im Athener Übereinkommen von 2002 ist eine zweifache Regelung festgelegt:

„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 Schifffahrtsereignis verursachten Schaden vermutet.“

„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.“

Im Übereinkommen wird eine Reihe von Höchstsummen festgelegt, z. B. ist die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck ist in jedem Fall auf 2 587 € (2 250 SZR) je Reisenden und Beförderung beschränkt.

- Pflichtversicherung

Im Athener Übereinkommen von 2002 wird eine neue Pflicht der Beförderer eingeführt, sich ausreichend zu versichern. Die fehlende Versicherungspflicht für Beförderer von Reisenden stand in keinem Verhältnis zu den Risiken bei der Beförderung von Hunderten oder Tausenden von Passagieren an Bord eines Schiffs. Zwar besteht für die meisten Fahrgastschiffe dennoch ein finanzieller Schutz, in der Regel durch Eintritt in einen auf Gegenseitigkeit beruhenden „*Protection & Indemnity (P&I) Club*“, doch entbehrt das Fehlen förmlicher Anforderungen zu Versicherungsstandards jeder Berechtigung.

- Direktanspruch (*pro memoria*).

- Verfahrensrecht

Das Athener Übereinkommen von 2002 enthält Bestimmungen zum zivilrechtlichen Verfahren, z. B. eine Verjährungsfrist von zwei Jahren. Es enthält außerdem Bestimmungen zur gerichtlichen Zuständigkeit und zur Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsurteilen.

Solche Bestimmungen werden bereits von der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen erfasst. In Verhandlungen über das Athener Übereinkommen wurde die Möglichkeit gesichert, diese Verordnung zwischen EU-Mitgliedstaaten weiter anwenden zu können (Artikel 17a Absatz 3 des Übereinkommens), jedoch nur hinsichtlich der Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsurteilen. Daher hat die Bestimmung zur gerichtlichen Zuständigkeit im Übereinkommen Vorrang vor entsprechenden Bestimmungen in der Verordnung der Gemeinschaft.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts gibt es keine Rechtsvorschriften.

- **Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Dieser Vorschlag ist ein Baustein der EU-Politik, die zum Ziel hat, die Risiken anzugehen, denen die Bürger in ihrem Alltagsleben ausgesetzt sind. Die Einführung einheitlicher EU-weiter Haftungsregeln trägt außerdem zu einem harmonisierten und günstigen Umfeld für Personenbeförderungsunternehmen bei. Die genannten Erwägungen gehören zu den strategischen Zielen, die die Kommission in ihrer Mitteilung „Strategische Ziele 2005-2009, Europa 2010: Eine Partnerschaft für die Erneuerung Europas - Wohlstand, Solidarität und Sicherheit“ vom 26. Januar 2005 (KOM(2005) 12) hervorgehoben hatte.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission hat die Mitgliedstaaten und Betroffene in zwei Runden im Mai 2004 und Februar 2005 zu den wesentlichen Punkten des anstehenden Vorschlags als Teil des Konsultationsprozesses für das gesamte Legislativpaket zur Sicherheit auf See angehört.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Initiative der Kommission, das Athener Übereinkommen in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen, wurde von allen Befragten begrüßt.

Reedereivertreter brachten jedoch Bedenken darüber zum Ausdruck, dass der Geltungsbereich auf den Inlandsverkehr und die Binnenschifffahrt ausgedehnt würde. Die Kommission hat diese Einwände bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorschlags berücksichtigt. Allerdings folgerte die Kommission, dass eine solche Ausdehnung aufgrund der Unterschiede in den bestehenden jeweiligen Haftungsregeln, wie sie in dieser Folgenabschätzung erläutert werden, gerechtfertigt ist. Eine weitere Begründung für die Ausdehnung ist, dass das durch das Athener Übereinkommen festgelegte Versicherungssystem keine Anwendung auf kleine Schiffe findet, die keine

Erlaubnis zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen haben. Diese Schiffe unterliegen weiterhin der nationalen Gesetzgebung.

Weitere Bedenken wurden von der Branche (Reeder und P&I Clubs) bezüglich der Umsetzung des Athener Übereinkommens von 2002 und insbesondere des Artikels 3 Absatz 1 zur Haftung für Ereignisse, die durch Terrorakte verursacht sind, geäußert.

Die Kommission hat zur Kenntnis genommen, dass diese Bedenken bereits auf weltweiter Ebene innerhalb der IMO behandelt werden und zu diesem Zeitpunkt keiner Lösung auf regionaler Ebene zugeführt werden sollten. Dem Vernehmen nach wird im Frühjahr 2006 auf der nächsten Sitzung des IMO-Rechtsausschusses eine Lösung gefunden werden, indem sich die Staaten verpflichten, einen bestimmten Vorbehalt zu erklären, wenn sie dem Übereinkommen beitreten.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Option 1: nur Umsetzung des Athener Übereinkommens. Dies wird durch die Annahme des Kommissionsvorschlags über den Beitritt der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten zum Athener Übereinkommen vom Juni 2003 durch den Rat erreicht. Die Regelung gilt nur für internationale Beförderungen.

Option 2: Übernahme des Übereinkommens ohne Anpassungen. Der Hauptvorteil dieses Vorgehens ist, dass es eine einheitliche Auslegung des Übereinkommens durch den Gerichtshof gewährleistet. Die Auswirkungen werden ähnlich denen der Option 1 sein.

Option 3: Übernahme des Übereinkommens mit Anpassungen, wie der Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Inlandsverkehr und die Binnenschifffahrt. Bei dieser Option werden alle Reisenden von der neuen Regelung des Übereinkommens profitieren und alle Beförderer werden derselben Haftungsregelung in ganz Europa unterliegen.

Die Kommission hat die in ihrem Arbeitsprogramm genannte Folgenabschätzung vorgenommen. Der Bericht ist verfügbar unter SEK(2005) 1516.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Mit dem Vorschlag wird bezweckt, das Athener Übereinkommen in EG-Recht zu übernehmen, wobei jedoch die folgenden Anpassungen vorgenommen werden:

- Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Inlandsverkehr;
- Ausweitung des Geltungsbereichs auf die Binnenschifffahrt;

- Aufhebung der Möglichkeit, dass Mitgliedstaaten nach dem Athener Übereinkommen von 2002 höhere Haftungshöchstbeträge als im Übereinkommen festlegen;
- bei Beschädigung oder Verlust von Mobilitätsausrüstung/medizinischer Ausrüstung, die Eigentum eines Reisenden eingeschränkter Mobilität ist, Entschädigung höchstens bis zum Wiederbeschaffungswert der Ausrüstung;
- Vorschusszahlungen wie im Luft- und Eisenbahnverkehr;
- Information vor Reisebeginn.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 71 Absatz 2 und Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

- **Subsidiaritätsprinzip**

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

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

Aus Sicht sowohl der Branche als auch der Reisenden gibt es kaum einen Unterschied zwischen Inlands- und grenzüberschreitendem Verkehr innerhalb der Gemeinschaft. Es liegt im Interesse aller Beteiligten, dass eine einheitliche und eindeutige Regelung für die Beförderung von Reisenden in der Gemeinschaft gilt.

Es besteht die Gefahr, dass unterschiedliche nationale Normen zu unlauterem Wettbewerb zwischen Beförderern führen und eine ungleiche Behandlung zwischen Bürgern der verschiedenen Mitgliedstaaten bei Reisen innerhalb der Gemeinschaft zur Folge haben könnten.

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

Eine Gemeinschaftsmaßnahme in diesem Bereich gewährleistet einheitliche Bestimmungen für die Haftung bei allen Reisen, unabhängig davon, ob diese auf Strecken von/nach außerhalb der Gemeinschaft, innerhalb der Gemeinschaft oder im Inland durchgeführt werden.

Außerdem wird diese EU-Initiative gewährleisten, dass Umsetzung und Auslegung des Athener Übereinkommens in den Mitgliedstaaten einheitlich gehandhabt werden.

Der Schutz der Reisenden ist eines der Ziele der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik. Fragen im Zusammenhang mit der Haftung des Beförderers und der Rechte der Reisenden nach einem Unfall werden aus den oben dargelegten Gründen besser auf EU-Ebene geregelt.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Die Anpassungen des Übereinkommens durch die Verordnung, z. B. zur Information vor der Reise, sind natürliche Ergänzungen der in dem Übereinkommen getroffenen Regelung.

Die Finanz- und Verwaltungslasten werden hauptsächlich von den Mitgliedstaaten zu tragen sein, die die Versicherungsnachweise nicht nur für Beförderer im internationalen Verkehr (aufgrund des Athener Übereinkommens), sondern auch für Beförderer im Inlands- und Binnenschiffsverkehr zu verwalten haben.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagene Instrumente: Verordnung

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Die Kommission folgt hiermit demselben Verfahren wie bei der Übernahme der anwendbaren internationalen Übereinkommen zur Haftung von Luftfahrt- und Eisenbahnunternehmen.

4) **AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5) **WEITERE ANGABEN**

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

Der Vorschlag enthält eine Überprüfungsklausel.

Der Vorschlag enthält eine Revisionsklausel.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

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

- **Einzel Erläuterung zum Vorschlag**

Artikel 1

Die Kommission schlägt hiermit diesen neuen Gemeinschaftsrechtsakt vor, um eine umfassende, einheitliche und gleichzeitige Anwendung der Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 2002 für alle Schiffsreisenden zu gewährleisten, unabhängig davon, ob die befahrene Strecke eine internationale, innergemeinschaftliche oder Inlandsstrecke im See- oder Binnenschiffsverkehr ist.

Artikel 2

Der Geltungsbereich der vorgeschlagenen Verordnung geht über den Geltungsbereich des Athener Übereinkommens von 2002 hinaus. Er umfasst den Geltungsbereich des Athener Übereinkommens (um das gesamte Übereinkommen innerhalb der EU vollständig durchsetzen zu können) und wird ausgedehnt auf a) die Beförderung innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats und b) den Binnenschiffsverkehr.

Die drei in diesem Artikel festgelegten Bedingungen, die den Bedingungen im Athener Übereinkommen entsprechen, gewährleisten eine umfassende Geltung der Verordnung, so dass die meisten EU-Bürger abgedeckt werden, auch auf Reisen außerhalb der EU.

Artikel 3

Die vorgeschlagene Verordnung wurde so gefasst, dass eine exakte Ausrichtung am Athener Übereinkommen von 2002 sichergestellt ist, indem Bezug auf die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens genommen wird. Diese Vorgehensweise wurde auch für die Übernahme der Montrealer Übereinkunft in das Gemeinschaftsrecht gewählt (Verordnung (EG) Nr. 889/2002).

Artikel 4

Mit der vorgeschlagenen Verordnung soll eine vollständige Vereinheitlichung innerhalb der EU erreicht werden, da sie die Möglichkeit ausschaltet, dass Mitgliedstaaten nach dem Athener Übereinkommen von 2002 Haftungshöchstsummen festlegen können, die über denen im Übereinkommen liegen.

Die Maßnahme in Absatz 2 leitet sich unmittelbar aus einer Abänderung des Europäischen Parlaments zum Kommissionsvorschlag für eine Verordnung zu den Rechten und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr her.

Artikel 5

Es wurde für angemessen erachtet, in der EG-Regelung eine zusätzliche Maßnahme vorzusehen, die nicht Bestandteil des Athener Übereinkommens von 2002 ist: Vorschusszahlungen wie im Luft- und Eisenbahnverkehr.

Artikel 6

Diese Bestimmung zur Information von Reisenden ist ebenfalls eine Anpassung des Übereinkommens.

Artikel 7

Zur Beurteilung der Wirksamkeit der Verordnung und der Notwendigkeit von Anpassungen wird die Kommission Berichte über die Durchführung der Verordnung vorlegen.

Die Einbeziehung des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), der durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom 5. November 2002 eingerichtet wurde, wird unter anderem die Aktualisierung der Verordnung im Fall einer Änderung des Athener Übereinkommens von 2002 auf internationaler Ebene vereinfachen.

Artikel 8

Hinsichtlich des Inkrafttretens der Verordnung würde die Kommission in jedem Fall den frühestmöglichen Zeitpunkt befürworten, der mit dem Erlass gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften und der erforderlichen Anpassung seitens der Branche zu vereinbaren ist.

Da die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten Vertragsparteien des Athener Übereinkommens von 2002 werden sollen, erachtet es die Kommission jedoch für angebracht, ein gleichzeitiges Inkrafttreten des Athener Übereinkommens von 2002 und der EG-Verordnung anzustreben.

Anhang

Eine Abschrift des Athener Übereinkommens von 2002 ist diesem Vorschlag ausschließlich zur Bezugnahme beigelegt. Wie in Artikel 1 angegeben, sind künftige Änderungen des Athener Übereinkommens möglich. Etwaige Änderungen werden automatisch in das Gemeinschaftsrecht übernommen, sofern die Kommission, unterstützt durch den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) gemäß Artikel 7, nicht entscheidet, die Änderungen aus dem Geltungsbereich der Verordnung auszuschließen.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und
im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen**

(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 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit des See- und Binnenschiffsverkehrs zu erhöhen. Zu diesen Maßnahmen gehören Bestimmungen über die Haftung für Schäden von Reisenden, da es wichtig ist, eine angemessene Entschädigung von Reisenden bei Unfällen auf See und im Binnenschiffsverkehr 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 Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommen. [Die Gemeinschaft ist diesem Protokoll beigetreten⁵.]
- (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 von 2002“) gilt nur für den internationalen Verkehr. Im Seeverkehrsbinnenmarkt wird nicht mehr zwischen inländischer und internationaler Beförderung unterschieden und es ist daher angemessen, Umfang und

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ Einzufügen: Verweis auf den Beschluss des Rates zur Annahme.

Art der Haftung bei internationaler und inländischer Beförderung innerhalb der Gemeinschaft anzugleichen. Auch sollte das Athener Übereinkommen von 2002 auf die Binnenschifffahrt ausgedehnt werden.

- (4) Es ist angebracht, den Beförderer zu verpflichten, im Fall des Todes oder der Körperverletzung eines Reisenden Vorschusszahlungen zu leisten.
- (5) Angemessene Informationen über die neuen, den Reisenden gewährten Rechte sind den betreffenden Reisenden vor der Reise zur Verfügung zu stellen.
- (6) Änderungen des Übereinkommens werden in das Gemeinschaftsrecht übernommen, sofern solche Änderungen nicht gemäß dem Verfahren von Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe⁶ ausgenommen werden.
- (7) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ geschaffene Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die Kommission bei der Vorbereitung und Erstellung des in Artikel 7 dieser Verordnung genannten Berichts über das Funktionieren der neuen Regelungen sowie mit Änderungsvorschlägen zum Athener Übereinkommen von 2002 unterstützen.
- (8) Da die Ziele der zu treffenden Maßnahme, nämlich die Schaffung einheitlicher Regeln für die Rechte der Beförderer und der Reisenden bei Unfällen, nicht ausreichend durch die Mitgliedstaaten erreicht werden können und daher angesichts der Notwendigkeit, gleiche Haftungshöchstsummen in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen, besser auf Ebene der Gemeinschaft erreicht werden können, kann die Gemeinschaft gemäß dem Subsidiaritätsprinzip von Artikel 5 EG-Vertrag Maßnahmen ergreifen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird eine gemeinschaftliche Regelung für die einheitliche Haftung bei der Beförderung von Reisenden auf See und in der Binnenschifffahrt festgelegt.

Dazu übernimmt die Verordnung die einschlägigen Bestimmungen 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 „das Athener

⁶ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 415/2004 der Kommission (ABl. L 68 vom 6.3.2004, S. 10).

⁷ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1; Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 1).

Übereinkommen von 2002“ und dehnt die Anwendung dieser Bestimmungen auf die Beförderung auf See innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats sowie auf die grenzüberschreitende und inländische Beförderung im Binnenschiffsverkehr aus.

Artikel 2

Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für die grenzüberschreitende oder inländische Beförderung auf See oder im Binnenschiffsverkehr, wenn:

- a) das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats führt,
- b) der Beförderungsvertrag in einem Mitgliedstaat geschlossen wurde oder
- c) Ausgangs- oder Bestimmungsort gemäß Beförderungsvertrag in einem Mitgliedstaat liegen.

Artikel 3

Haftung des Beförderers

Die Haftung eines Beförderers und eines ausführenden Beförderers für Reisende und ihr Gepäck unterliegt allen bezüglich einer solchen Haftung einschlägigen Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 2002.

Die Begriffe „Beförderer“ und „ausführender Beförderer“ sind gemäß den Begriffsbestimmungen in Artikel 2 des Athener Übereinkommens von 2002 zu verstehen.

Artikel 4

Haftungshöchstsummen

Artikel 7 Absatz 2 des Athener Übereinkommens von 2002 ist auf die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Beförderung von Reisenden nicht anwendbar, sofern nicht alle Mitgliedstaaten die Anwendung bei der Änderung dieser Verordnung vereinbaren.

Im Fall des Verlustes von oder des Schadens an Mobilitätsausrüstung/medizinischer Ausrüstung, die Eigentum eines Reisenden eingeschränkter Mobilität ist, kann sich die Entschädigung auf den Wiederbeschaffungswert der Ausrüstung belaufen, diesen Wert aber nicht überschreiten.

Artikel 5

Vorschusszahlung

Im Fall des Todes oder der Körperverletzung eines Reisenden leistet der Beförderer innerhalb von 15 Tagen, nachdem der Schadenersatzberechtigte festgestellt wurde, eine Vorschusszahlung, die zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse ausreicht. Im Todesfall beträgt diese Zahlung mindestens 21 000 Euro.

Artikel 6

Information der Reisenden

Der Beförderer, der ausführende Beförderer und/oder der Reiseveranstalter stellen den Reisenden vor der Abreise Informationen über ihre Rechte nach dieser Verordnung bereit, insbesondere über die Entschädigungshöchstsummen bei Tod, Körperverletzung oder Verlust und Beschädigung von Eigentum, über ihren Direktanspruch an den Versicherer oder die Person, die die finanzielle Sicherheit stellt, und über ihren Anspruch auf Vorschusszahlung.

Die Informationen sind in der am besten geeigneten Form bereitzustellen.

Artikel 7

Bericht und Änderung des Athener Übereinkommens von 2002

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

Diesem Bericht kann ein Vorschlag zur Änderung der Verordnung oder ein Vorschlag für eine Vorlage der Europäischen Gemeinschaft vor den einschlägigen internationalen Gremien beigegeben werden.

Die Kommission wird dabei durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

Änderungen des Athener Übereinkommens von 2002 können von dem Geltungsbereich der Verordnung gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 ausgenommen werden.

Artikel 8

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem [Datum ihres Inkrafttretens, frühestens jedoch ab dem Datum des Inkrafttretens des Athener Übereinkommens für die Gemeinschaft].

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

ANLAGE

ATHENER ÜBEREINKOMMEN VON 2002 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 worden ist, gleichgültig, ob die Beförderung tatsächlich von ihr oder von einem ausführenden Beförderer durchgeführt wird;
- b) „ausführender Beförderer“ bedeutet eine andere Person als den Beförderer, gleichgültig, ob es sich um den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster eines Schiffs handelt, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;
- 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 1a **Anhang**

Der Anhang zu diesem Übereinkommen ist Bestandteil des Übereinkommens.

ARTIKEL 2

Anwendungsbereich

- 1 Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung, wenn
 - a) das Schiff die Flagge eines Vertragsstaats führt oder in einem Vertragsstaat eingetragen ist;
 - b) der Beförderungsvertrag in einem Vertragsstaat geschlossen worden ist oder
 - c) nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegt.

- 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 Schifffahrtsereignisses entstanden ist, haftet der Beförderer bis zu 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall, es sei denn, der Beförderer 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, sofern er nicht nachweist, 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 Schifffahrtsereignisses 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 Schifffahrtsereignis 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 „Schifffahrtsereignis“ 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 Ankern, 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 Schadenersatz 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 mitwirkenden Verschuldens 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.

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 4a **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 Schadenersatzanspruch 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. 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;
- 15 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 **Verschulden des Reisenden**

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 und bei 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 900/1000 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 des Absatzes 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 Schadenersatzansprüche, 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 Schadenersatzes, 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 auf die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 7 und 8 berufen können, darf der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, 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 und 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 Betreffenden 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 Schadenersatzklage 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 in dem Zeitpunkt der Ausschiffung des Reisenden;
 - ii) bei anderem Gepäck vor oder in 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 Schadenersatzklagen

- 1 Klagen auf Schadenersatz 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

- 1 Eine Klage nach den Artikeln 3 und 4 ist nach Wahl des Klägers vor einem der nachstehend angeführten Gerichte zu erheben, vorausgesetzt, dass das Gericht seinen Sitz in einem Vertragsstaat hat, und bei Vertragsstaaten mit mehreren möglichen

Gerichtsständen vorbehaltlich ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die örtliche Zuständigkeit:

- a) dem Gericht des Staates des gewöhnlichen Aufenthalts oder der Hauptniederlassung des Beklagten,
 - b) dem Gericht des in dem Beförderungsvertrag bestimmten Abgangs- oder Bestimmungsstaats,
 - c) dem Gericht des Staates, in dem sich der Wohnsitz oder der gewöhnliche Aufenthalt des Klägers befindet, sofern der Beklagte eine Niederlassung in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterworfen ist, oder
 - d) dem Gericht des Staates, in dem der Beförderungsvertrag geschlossen wurde, sofern der Beklagte eine Niederlassung in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterworfen ist.
- 2 Klagen nach Artikel 4a sind nach Wahl des Klägers vor einem der Gerichte zu erheben, vor denen nach Absatz 1 Klage gegen den Beförderer oder den ausführenden Beförderer erhoben werden könnte.
- 3 Nach Eintritt des Ereignisses, das den Schaden verursacht hat, können die Parteien die Zuständigkeit des Gerichts oder eines Schiedsgerichts vereinbaren, dem der Rechtsstreit vorgelegt werden soll.

ARTIKEL 17a **Anerkennung und Vollstreckung**

- 1 Ein von einem nach Artikel 17 zuständigen Gericht erlassenes Urteil, das in dem Ursprungsstaat, in dem es nicht mehr mit ordentlichen Rechtsmitteln angefochten werden kann, vollstreckbar ist, wird in jedem Vertragsstaat anerkannt, es sei denn,
- a) dass das Urteil durch betrügerische Machenschaften erwirkt worden ist oder
 - b) dass der Beklagte nicht binnen angemessener Frist unterrichtet und dass ihm keine angemessene Gelegenheit zur Vertretung der Sache vor Gericht gegeben worden ist.
- 2 Ein nach Absatz 1 anerkanntes Urteil ist in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem betreffenden Staat vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Diese Förmlichkeiten dürfen keine erneute Entscheidung in der Sache selbst zulassen.
- 3 Ein Vertragsstaat dieses Protokolls kann andere Vorschriften für die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen anwenden, sofern damit sichergestellt ist, dass Urteile im selben Umfang wie nach den Absätzen 1 und 2 anerkannt und vollstreckt werden.

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 19

Sonstige Übereinkommen über Haftungsbeschränkung

Dieses Übereinkommen berührt nicht die in internationalen Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vorgesehenen Rechte und Pflichten des Beförderers, des ausführenden Beförderers und ihrer Bediensteten oder Beauftragten.

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
Erklärung der Nichtanwendung

- 1 Jede Vertragspartei kann zu dem Zeitpunkt, zu dem sie dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert, annimmt, genehmigt oder ihm beitrifft, schriftlich erklären, dass sie dieses Übereinkommen nicht anwendet, wenn der Reisende und der Beförderer Angehörige dieser Vertragspartei sind.
- 2 Eine nach Absatz 1 abgegebene Erklärung kann jederzeit durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär der Organisation zurückgezogen werden.

Artikel 22a
Schlussbestimmungen des Übereinkommens

Die Schlussbestimmungen dieses Übereinkommens sind die Artikel 17 bis 25 des Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Bezugnahmen in diesem Übereinkommen auf Vertragsstaaten gelten als Bezugnahmen auf die Vertragsstaaten des Protokolls.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

[Artikel 17 bis 25 des Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See]

ARTIKEL 17
Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

- 1 Dieses Protokoll liegt vom 1. Mai 2003 bis zum 30. April 2004 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung auf; danach steht es zum Beitritt offen.
- 2 Die Staaten können ihre Zustimmung, durch dieses Protokoll gebunden zu sein, ausdrücken,
 - a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen, oder
 - b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder
 - c) indem sie ihm beitreten.
- 3 Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.
- 4 Jede Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, die hinterlegt wird, nachdem eine Änderung dieses Protokolls für alle zu diesem Zeitpunkt bestehenden Vertragsstaaten in Kraft getreten ist oder nachdem alle für das Inkrafttreten der Änderung für diese Vertragsstaaten notwendigen Maßnahmen getroffen worden sind, gilt für das Protokoll in der geänderten Fassung.

- 5 Ist ein Staat Vertragspartei der folgenden Übereinkünfte, so drückt er seine Zustimmung, durch dieses Protokoll gebunden zu sein, nur dann aus, wenn er
- a) das am 13. Dezember 1974 in Athen beschlossene Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See,
 - b) das am 19. November 1976 in London beschlossene Protokoll zum Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See und
 - c) das am 29. März 1990 in London beschlossene Protokoll von 1990 zur Änderung des Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See

mit Wirkung ab dem Tag kündigt, an dem dieses Protokoll für den betreffenden Staat nach Artikel 20 in Kraft tritt.

ARTIKEL 18

Staaten mit mehr als einer Rechtsordnung

- 1 Umfasst ein Staat zwei oder mehr Gebietseinheiten, in denen auf die durch dieses Protokoll geregelten Angelegenheiten unterschiedliche Rechtsordnungen angewendet werden, so kann er bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt erklären, dass dieses Protokoll sich auf alle seine Gebietseinheiten oder nur auf eine oder mehrere derselben erstreckt; er kann seine Erklärung jederzeit durch eine neue Erklärung ersetzen.
- 2 Die Erklärungen werden dem Verwahrer notifiziert und müssen ausdrücklich angeben, auf welche Gebietseinheiten sich das Protokoll erstreckt.
- 3 Hinsichtlich eines Vertragsstaats, der eine solche Erklärung abgegeben hat,
 - a) sind Bezugnahmen auf den Staat eines Schiffsregisters und - in Bezug auf eine obligatorische Versicherungsbescheinigung - auf den ausstellenden oder bestätigenden Staat als Bezugnahmen auf die Gebietseinheit zu verstehen, in der das Schiff eingetragen ist beziehungsweise welche die Bescheinigung ausstellt oder bestätigt;
 - b) sind Bezugnahmen auf die Vorschriften des innerstaatlichen Rechts, die innerstaatliche Haftungsbeschränkung und die Landeswährung als Bezugnahmen auf die Vorschriften des Rechts, die Haftungsbeschränkung und die Währung der betreffenden Gebietseinheit zu verstehen; und
 - c) sind Bezugnahmen auf Gerichte und auf Urteile, die in Vertragsstaaten anerkannt werden müssen, als Bezugnahmen auf Gerichte der betreffenden Gebietseinheit beziehungsweise auf Urteile, die in der betreffenden Gebietseinheit anerkannt werden müssen, zu verstehen.

ARTIKEL 19

Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration

- 1 Eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, die aus souveränen Staaten gebildet wird, welche dieser Organisation die Zuständigkeit für bestimmte in diesem Protokoll geregelte Angelegenheiten übertragen haben, kann dieses Protokoll unterzeichnen, ratifizieren, annehmen, genehmigen oder ihm beitreten. Eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, die Vertragspartei dieses Protokolls ist, hat die Rechte und Pflichten eines Vertragsstaats in dem Umfang, in dem sie für Angelegenheiten zuständig ist, die in diesem Protokoll geregelt sind.
- 2 Übt eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration in Angelegenheiten, für die sie zuständig ist, ihr Stimmrecht aus, so entspricht die Anzahl ihrer Stimmen der Anzahl ihrer Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien dieses Protokolls sind und ihr die Zuständigkeit für die betreffende Angelegenheit übertragen haben. Eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration übt ihr Stimmrecht nicht aus, wenn ihre Mitgliedstaaten das ihrige ausüben, und umgekehrt.
- 3 Soweit in diesem Protokoll - unter anderem in den Artikeln 20 und 23 - die Anzahl der Vertragsstaaten maßgeblich ist, zählt die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration nicht als weiterer Vertragsstaat zusätzlich zu ihren Mitgliedstaaten, die Vertragsstaaten sind.
- 4 Bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt gibt die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration gegenüber dem Generalsekretär eine Erklärung ab, in der sie die in diesem Protokoll geregelten Angelegenheiten bezeichnet, für die ihr von ihren Mitgliedstaaten, die Unterzeichner oder Vertragsparteien des Protokolls sind, die Zuständigkeit übertragen wurde, und gegebenenfalls andere Einschränkungen dieses Zuständigkeitsbereichs. Die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration notifiziert dem Generalsekretär umgehend jede Veränderung in der Verteilung der in der Erklärung nach diesem Absatz bezeichneten Zuständigkeit einschließlich neu übertragener Zuständigkeiten. Solche Erklärungen werden nach Artikel 24 vom Generalsekretär bekannt gegeben.
- 5 Bei Vertragsstaaten, die Mitgliedstaat einer diesem Protokoll als Vertragspartei angehörenden Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration sind, wird davon ausgegangen, dass sie für alle durch dieses Protokoll geregelten Angelegenheiten zuständig sind, bezüglich derer nicht ausdrücklich nach Absatz 4 die Übertragung der Zuständigkeit an die Organisation erklärt oder notifiziert worden ist.

ARTIKEL 20

Inkrafttreten

- 1 Dieses Protokoll tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem 10 Staaten es entweder ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden beim Generalsekretär hinterlegt haben.

- 2 Für jeden Staat, der dieses Protokoll ratifiziert, annimmt, genehmigt oder ihm beitrifft, nachdem die in Absatz 1 genannten Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind, tritt es drei Monate nach Hinterlegung der entsprechenden Urkunde durch den betreffenden Staat in Kraft, jedoch nicht bevor es nach Absatz 1 in Kraft getreten ist.

ARTIKEL 21

Kündigung

- 1 Dieses Protokoll kann von jedem Vertragsstaat jederzeit gekündigt werden, nachdem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.
- 2 Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.
- 3 Die Kündigung wird nach Ablauf von zwölf Monaten oder eines längeren in der Kündigungsurkunde genannten Zeitabschnitts nach Hinterlegung der Urkunde beim Generalsekretär wirksam.
- 4 Im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten dieses Protokolls wird die Kündigung des Übereinkommens durch einen von ihnen nach Artikel 25 des Übereinkommens nicht als Kündigung des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls ausgelegt.

ARTIKEL 22

Revision und Änderung

- 1 Die Organisation kann eine Konferenz zur Revision oder Änderung dieses Protokolls einberufen.
- 2 Die Organisation hat eine Konferenz der Vertragsstaaten dieses Protokolls zur Revision oder Änderung des Protokolls einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten dies verlangt.

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.
- 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.

ARTIKEL 24

Verwahrer

- 1 Dieses Protokoll und alle nach Artikel 23 angenommenen Änderungen werden beim Generalsekretär hinterlegt.
- 2 Der Generalsekretär
- a) unterrichtet alle Staaten, welche dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
 - i) von jeder weiteren Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des Zeitpunkts;
 - ii) von jeder Erklärung und Mitteilung nach Artikel 9 Absätze 2 und 3, Artikel 18 Absatz 1 und Artikel 19 Absatz 4 des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls;
 - iii) vom Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls;
 - iv) von jedem nach Artikel 23 Absatz 2 gemachten Vorschlag zur Änderung der Höchstbeträge;
 - v) von jeder nach Artikel 23 Absatz 5 angenommenen Änderung;
 - vi) von jeder Änderung, die nach Artikel 23 Absatz 8 als angenommen gilt, unter Angabe des Tages, an dem diese Änderung nach Artikel 23 Absätze 8 und 9 in Kraft tritt;
 - vii) von der Hinterlegung jeder Urkunde zur Kündigung dieses Protokolls unter Angabe des Tages der Hinterlegung und des Tages, an dem die Kündigung wirksam wird;
 - viii) von jeder nach einem Artikel dieses Protokolls erforderlichen Mitteilung;
 - b) übermittelt allen Staaten, welche dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Protokolls.
- 3 Sobald dieses Protokoll in Kraft tritt, übermittelt der Generalsekretär dem Sekretariat der Vereinten Nationen den Wortlaut zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

ARTIKEL 25

Sprachen

Dieses Protokoll ist in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

GESCHEHEN ZU LONDON am 1. November 2002.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

**ANHANG ZUM ATHENER ÜBEREINKOMMEN
BESCHEINIGUNG ÜBER EINE VERSICHERUNG ODER SONSTIGE FINANZIELLE
SICHERHEIT**

FÜR DIE HAFTUNG BEI TOD UND KÖRPERVERLETZUNG VON REISENDEN

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

Name des Schiffes	Unterscheidungs-signal	IMO - Schiffs-identifizierungs-nummer	Heimat-hafen	Name und vollständige Anschrift der Hauptniederlassung des Beförderers, der die Beförderung tatsächlich durchführt

Hiermit wird bescheinigt, dass für das oben genannte Schiff eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4a 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 4a Absatz 3 Gebrauch macht:

Die vorliegende Bescheinigung wird durch Ermächtigung der Regierung

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

in am

(Ort)

(Datum)

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

Erläuternde Bemerkungen:

- 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.

FINANZBOGEN

1. **BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen

2. **ABM/ABB-RAHMEN**

Politikbereich: Energie und Verkehr

Tätigkeiten: See- und Binnenschifffahrt, Intermodalität.

3. **HAUSHALTSLINIEN**

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

3.2 Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen: Entfällt

3.3 Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen): Entfällt

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

¹ Getrennte Mittel.

² Nichtgetrennte Mittel.

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1 Mittelbedarf

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

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

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

Operative Ausgaben³

Verpflichtungs-ermächtigungen (VE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	entfällt
Zahlungs-ermächtigungen (ZE)		b	0	0	0	0	0	0	entfällt

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben⁴

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	entfällt
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	----------

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungs-ermächtigungen		a+c	0	0	0	0	0	0	entfällt
Zahlungs-ermächtigungen		b+c	0	0	0	0	0	0	entfällt

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben⁵

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

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

³ Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

⁴ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

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

Angaben zur Kofinanzierung

Der vorgeschlagene Rechtsakt sieht keine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten vor.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

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

4.1.2 Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung⁶ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3 Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

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

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

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

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

⁶ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

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

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

(Verwaltung durch vorhandenes Personal).

Jährlicher Bedarf	Jahr n (2007*)	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre
Personalbedarf insgesamt	0	0	0	0	0	0

5. **MERKMALE UND ZIELE**

5.1 Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Die Verordnung muss kurzfristig erlassen werden, damit die Reisenden angemessen geschützt werden.

Die verwendete Methode ist eine doppelte: Zum einen werden die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft Vertragsparteien des Athener Übereinkommens von 2002. Zum anderen übernimmt die Gemeinschaft dieses Athener Übereinkommen von 2002 in das Gemeinschaftsrecht.

Die angestrebte Harmonisierung der Haftungsregelungen bewegt sich auf hohem Niveau. Unter diesem Gesichtspunkt dient die Regelung, die durch das Athener Übereinkommen von 2002 geschaffen wurde, als Bezugspunkt. Bestimmte Anpassungen dieser Regelung sind jedoch unumgänglich.

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

Die Tatsache, dass die Gemeinschaft Vertragspartei des Athener Übereinkommens von 2002 wird, ermöglicht es, die einheitliche Auslegung dieses Protokolls durch den Gerichtshof zu gewährleisten, was das Völkerrecht nicht ermöglicht.

Die Übernahme des Athener Übereinkommens von 2002 wird es auch ermöglichen, seine Bestimmungen auf den Inlandsverkehr eines jeden Mitgliedstaats und auf den Binnenschiffsverkehr auszudehnen. Derselbe Ansatz wurde auch im Bereich des Luftverkehrs mit der Übernahme des Montrealer Übereinkommens⁸ praktiziert.

Die Kommission nutzt die Gelegenheit der Übernahme, um einige Anpassungen der von dem Athener Übereinkommen von 2002 geschaffenen Regelung vorzunehmen: eine Entschädigung in fairer Höhe bei Schäden an Ausrüstungen von Personen eingeschränkter Mobilität, eine Vorschusszahlung für alle Reisenden und eine Pflicht zur Information der Reisenden.

⁸ Vorgenannte Verordnung (EG) Nr. 889/2002.

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

Angestrebt wird, in der gesamten Europäischen Union denselben Rechtsrahmen für die Haftung festzulegen, der eindeutige Rechte und Pflichten der Reisenden wie der Beförderer umfasst.

5.4 Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

Nachstehend ist darzulegen, welche Methode(n)⁹ für die praktische Durchführung der Maßnahme gewählt wurde(n):

Zentrale Verwaltung

Direkt durch die Kommission

Indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:

Exekutivagenturen

von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung

einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

Geteilte oder dezentrale Verwaltung

mit Mitgliedstaaten

mit Drittländern

Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)

Bemerkungen:

Entfällt.

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Die Verordnung wird gegebenenfalls von einzelstaatlichen Gerichten angewandt.

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wird zur Überwachung der Durchführung der Verordnung durch die Mitgliedstaaten beitragen.

⁹ Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter „Bemerkungen“ zu erläutern.

6.1 Bewertung

6.1.1 Ex-ante-Bewertung:

Die Maßnahme hat folgende potenzielle Auswirkungen:

Auswirkungen für die Reisenden: Augenscheinlich werden die Reisenden den größten Nutzen aus der Verabschiedung dieser Verordnung ziehen. Festzuhalten ist, dass sich bei dem umfangreichen Meinungs-austausch mit der Branche nicht ergeben hat, dass eine Anhebung der Entschädigungen gegenüber der jetzigen Situation mit Sicherheit einen Anstieg der Reisepreise zur Folge haben wird.

Auswirkungen für die Branche: Die Interessen der verschiedenen Betreiber laufen im Seeverkehrsbereich zusammen, insofern die Beförderer (Vertragspartner der Reisenden) in den meisten Fällen Schiffseigner sind und die Versicherungskonsortien (P&I Clubs) von den Schiffseignern selbst gebildet werden. Auch die bloße Umsetzung des Athener Übereinkommens ohne jegliche Anpassung hätte Auswirkungen auf die Branche. So hat die Branche ihrer Besorgnis Ausdruck gegeben, was die als zu hoch empfundenen Beträge des Übereinkommens angeht. Die Branche hat außerdem geltend gemacht, dass das Übereinkommen revidiert werden müsste, um den besonderen, mit Terrorismus verbundenen Risiken Rechnung zu tragen.

Auswirkungen für die Verwaltungen: Die Flaggenstaaten und die Hafenstaaten sind inso- weit betroffen, als sie ein System für die Ausstellung von Finanzgarantiebescheinigungen und für die Überprüfung dieser Bescheinigungen einrichten müssen. Diese Verwaltungs- last ergibt sich bereits aus der Umsetzung des Übereinkommens und wird durch die von der Kommission vorgesehenen Anpassungen noch erheblich umfangreicher.

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

Entfällt.

6.1.3 Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

Entfällt.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Entfällt.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1 Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf: **Entfällt.**

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs bitte angeben)	Art der Out- puts	Durch- schnitts- kosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		INSGESAMT	
			Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten	Zahl der Out- puts	Ge- samt- kos- ten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ¹⁰ ...																
Maßnahme 1 ...																
- Output 1																
- Output 2																
Maßnahme 2 ...																
- Output 1																
Ziel 1 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. 2 ...																
Maßnahme 1 ...																
- Output 1																
Ziel 2 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. n																
Ziel n insgesamt																
GESAMT- KOSTEN																

¹⁰ Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

8.2 Verwaltungskosten

8.2.1 Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ¹¹ (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ¹²		0	0	0	0	0	0
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ¹³		0	0	0	0	0	0
INSGESAMT		0	0	0	0	0	0

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

Entfällt.

8.2.3 Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

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

¹¹ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

¹² Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

¹³ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

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

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folge- jahre	INSGESAMT
1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							0
Exekutivagenturen ¹⁴¹⁴							0
Sonstige technische und administrative Unterstützung							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							0

8.2.5 Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

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

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

Entfällt.

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

Entfällt.

¹⁴ Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

8.2.6 Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INS-GESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse ¹⁵¹⁵	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme	0	0	0	0	0	0	0
2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0	0	0	0	0	0	0

* ohne Auswirkung auf den aktuellen Haushalt für Dienstreisen

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

Entfällt.

¹⁵ Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.