

**RICHTLINIE 2009/20/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 23. April 2009**

**über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ein Element der Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft ist eine Verbesserung der Qualität der Handelsschifffahrt, indem sämtliche Beteiligte stärker in die Verantwortung genommen werden.
- (2) Mit der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße <sup>(4)</sup> wurden bereits abschreckende Maßnahmen ergriffen.
- (3) Die Mitgliedstaaten haben am 9. Oktober 2008 eine Erklärung angenommen, in der sie einstimmig anerkennen, wie wichtig die Anwendung des Protokolls von 1996 zu dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen durch alle Mitgliedstaaten ist.
- (4) Die Verpflichtung, über eine Versicherung zu verfügen, sollte dazu führen, dass die Opfer besser geschützt sind. Sie sollte auch dazu beitragen, dass nicht normgemäße Schiffe ausgeschlossen werden und der Wettbewerb zwischen den Beteiligten wieder hergestellt wird. In ihrer Entschliessung A.898 (21) hat die Internationale Seeschifffahrts-Organisation die Staaten außerdem aufgefordert, Schiffseigentümern dringend nahezu legen, angemessen versichert zu sein.

<sup>(1)</sup> ABl. C vom 318 vom 23.12.2006, S. 195.

<sup>(2)</sup> ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. März 2007 (AbI. C 27 E vom 31.1.2008, S. 166), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 9. Dezember 2008 (AbI. C 330 E vom 30.12.2008, S. 7) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

(5) Mängel, die auf der Nichteinhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie beruhen, sollten beseitigt werden. In der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) <sup>(5)</sup> ist das Festhalten von Schiffen bereits in dem Fall vorgesehen, dass die Zeugnisse, die an Bord mitgeführt werden müssen, fehlen. Dennoch sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, ein Schiff, das keine Versicherungsbescheinigung mit sich führt, auszuweisen. Die Modalitäten der Ausweisung sollten die Möglichkeit offen lassen, die Situation binnen einer angemessenen Frist zu korrigieren.

(6) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Einführung und Anwendung zweckdienlicher Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Gegenstand**

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

*Artikel 2*

**Anwendungsbereich**

(1) Diese Richtlinie gilt für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 oder mehr.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die Eigentum eines Staates sind oder von einem Staat für nichtgewerbliche öffentliche Dienste verwendet werden.

(3) Diese Richtlinie lässt die Regelungen der im Anhang aufgeführten Instrumente unberührt, die in dem betreffenden Mitgliedstaat in Kraft sind.

<sup>(5)</sup> Siehe Seite 57 dieses Amtsblatts.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiffseigentümer“ den eingetragenen Eigentümer eines Seeschiffes oder jede andere Person, wie etwa den Bareboat-Charterer, die für den Betrieb des Schiffes verantwortlich ist;
- b) „Versicherung“ eine Versicherung mit oder ohne Selbstbeteiligung, zu der beispielsweise eine Schadensversicherung, wie sie gegenwärtig von Mitgliedern der International Group of P & Clubs angeboten wird, und andere wirksame Formen der Versicherung (einschließlich der nachgewiesenen Selbstversicherung) und der finanziellen Sicherheit, die gleichwertige Deckungskonditionen bieten, zählen;
- c) „Übereinkommen von 1996“ die konsolidierte Fassung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, das von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen wurde, in seiner durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung.

### Artikel 4

#### Versicherung für Seeforderungen

- (1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Schiffseigentümer von Schiffen, die ihre Flagge führen, über eine Versicherung für diese Schiffe verfügen.
- (2) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Schiffseigentümer von Schiffen, die eine andere als ihre Flagge führen, über eine Versicherung verfügen, wenn diese Schiffe in einen Hafen in ihrem Hoheitsgebiet einlaufen. Dies hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Einhaltung dieser Verpflichtung vorzuschreiben, wenn derartige Schiffe in ihren Hoheitsgewässern fahren, sofern dies im Einklang mit dem Völkerrecht steht.
- (3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannte Versicherung deckt Seeforderungen ab, die der Haftungsbeschränkung nach dem Übereinkommen von 1996 unterliegen. Der Versicherungsbetrag je Schiff und je Vorfall entspricht dem jeweiligen Haftungshöchstbetrag nach dem Übereinkommen von 1996.

### Artikel 5

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

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei einer Überprüfung eines Schiffes in einem Hafen in ihrem Hoheitsgebiet gemäß der Richtlinie 2009/16/EG nachgeprüft wird, ob eine in Artikel 6 genannte Bescheinigung an Bord mitgeführt wird.

(2) Wird die in Artikel 6 genannte Bescheinigung nicht an Bord mitgeführt, so kann die zuständige Behörde unbeschadet der Richtlinie 2009/16/EG, in der das Festhalten von Schiffen vorgesehen ist, wenn Sicherheitsfragen betroffen sind, anordnen, dass das Schiff den Hafen zu verlassen hat; diese Anordnung wird der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Flaggenstaat mitgeteilt. Aufgrund einer solchen Ausweisungsanordnung verweigern die Mitgliedstaaten diesem Schiff den Zugang zu ihren Häfen so lange, bis der Schiffseigentümer die in Artikel 6 genannte Bescheinigung vorweist.

### Artikel 6

#### Versicherungsbescheinigungen

- (1) Das Bestehen der in Artikel 4 genannten Versicherung ist durch eine oder mehrere Bescheinigungen nachzuweisen, die vom Versicherungsgeber ausgestellt werden und an Bord des Schiffes mitzuführen sind.
- (2) Die vom Versicherungsgeber ausgestellten Bescheinigungen müssen folgende Angaben enthalten:
  - a) Name des Schiffes, dessen IMO-Nummer und Name des Heimathafens;
  - b) Name und Hauptgeschäftssitz des Schiffseigentümers;
  - c) Art und Laufzeit der Versicherung;
  - d) Name und Hauptgeschäftssitz des Versicherungsgebers sowie gegebenenfalls Geschäftssitz, an dem die Versicherung gewährt wird.
- (3) Ist die in der Bescheinigung verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

### Artikel 7

#### Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen für die Zwecke des Artikels 4 Absatz 1 ein System von Sanktionen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften fest und treffen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

### Artikel 8

#### Berichte

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat alle drei Jahre und zum ersten Mal vor dem 1. Januar 2015 einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor.

*Artikel 9***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Januar 2012 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

*Artikel 10***Inkrafttreten**

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

*Artikel 11***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

P. NEČAS

## ANHANG

- Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden.
  - Internationales Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See.
  - Internationales Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden.
  - Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks.
  - Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See.
-