

VERORDNUNG (EG) Nr. 392/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See

(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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es erforderlich, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen. Diese Maßnahmen sollten Bestimmungen über die Haftung für Schäden von Reisenden umfassen, da es wichtig ist, Schadensersatz in angemessener Höhe für Reisende bei Unfällen auf See zu gewährleisten.
- (2) Das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See wurde am 1. November 2002 unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen. Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten beraten gegenwärtig, ob sie diesem Protokoll beitreten oder es ratifizieren. In jedem Fall treten seine in diese Verordnung aufgenommenen Bestimmungen spätestens am 31. Dezember 2012 in der Gemeinschaft in Kraft.
- (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 („Athener Übereinkommen“), gilt nur für den internationalen Verkehr. Im Binnenmarkt für Seeverkehr wird nicht mehr zwischen inländischer und internationaler Beförderung unterschieden, weshalb es angebracht ist, Umfang und Art der Haftung bei internationaler und inländischer Beförderung innerhalb der Gemeinschaft anzugleichen.

- (4) Die im Athener Übereinkommen vorgesehenen Versicherungsanforderungen müssen die finanziellen Mittel der Schiffseigner und der Versicherungsgesellschaften in Betracht ziehen. Schiffseigner müssen in der Lage sein, ihren Versicherungsanforderungen in wirtschaftlich angemessener Weise nachzukommen, und es muss — insbesondere im Fall kleiner Schifffahrtsunternehmen, die inländische Verkehrsdienste betreiben — dem saisonalen Charakter ihrer Tätigkeiten Rechnung getragen werden. Bei Festlegung von Versicherungsanforderungen gemäß dieser Verordnung sollten daher die verschiedenen Schiffsklassen berücksichtigt werden.

- (5) Es ist angebracht, den Beförderer zu verpflichten, im Fall des Todes oder der Körperverletzung eines Reisenden Vorschusszahlungen zu leisten, wobei der Vorschuss keine Haftungsanerkennung darstellt.

- (6) Angemessene Informationen über die den Reisenden gewährten Rechte sollten den betreffenden Reisenden vor der Reise zur Verfügung gestellt werden, oder, wenn dies nicht möglich ist, spätestens bei der Abfahrt.

- (7) Der Rechtsausschuss der IMO nahm am 19. Oktober 2006 den IMO-Vorbehalt und die IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens („IMO-Richtlinien“) an, mit denen bestimmte Fragen im Rahmen des Athener Übereinkommens — insbesondere der Schadensersatz für Schäden mit Terrorismusbezug — geregelt werden. Insofern können die IMO-Richtlinien als *lex specialis* betrachtet werden.

- (8) Diese Verordnung umfasst Teile der IMO-Richtlinien und verleiht ihnen Rechtsverbindlichkeit. Zu diesem Zweck sollten die in den IMO-Richtlinien mit dem Verb „sollen“ abgefassten Bestimmungen insbesondere als verbindlich formuliert angesehen werden.

- (9) Die Bestimmungen des Athener Übereinkommens (Anhang I) und der IMO-Richtlinien (Anhang II) sollten im Rahmen des Gemeinschaftsrechts sinngemäß ausgelegt werden.

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

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25.4.2007 (ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 562), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6.6.2008 (ABl. C 190 E vom 29.7.2008, S. 17), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24.9.2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 26.2.2009 und legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11.3.2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (10) Das Haftungssystem gemäß dieser Verordnung sollte schrittweise auf die verschiedenen Schiffsklassen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (¹) ausgeweitet werden. Die Auswirkungen auf die Beförderungspreise und die Fähigkeit des Marktes zur Erzielung erschwinglichen Versicherungsschutzes in der vor dem Hintergrund einer Politik der Stärkung der Fahrgastrechte notwendigen Höhe sowie der saisonale Charakter eines Teils des Verkehrs sollten berücksichtigt werden.
- (11) Die von den Artikeln 17 und 17bis des Athener Übereinkommens erfassten Gegenstände fallen insoweit in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft, als diese Artikel die durch die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (²) erlassenen Vorschriften berühren. Insofern werden diese beiden Bestimmungen Teil der Rechtsordnung der Gemeinschaft, wenn die Gemeinschaft dem Athener Übereinkommen beiträgt.
- (12) Im Sinne dieser Verordnung sollte die Formulierung „oder in einem Mitgliedstaat registriert ist“ dahingehend ausgelegt werden, dass der Flaggenstaat zum Zweck der Registrierung eines auf Grund einer „Bareboat Charter“ ausgecharterten Schiffes entweder ein Mitgliedstaat oder eine Vertragspartei des Athener Übereinkommens sein muss. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten das Notwendige veranlassen, um die IMO aufzufordern, Richtlinien zum Konzept der Registrierung eines auf Grund einer „Bareboat Charter“ ausgecharterten Schiffes auszuarbeiten.
- (13) Im Sinne dieser Verordnung sollten unter „Mobilitätshilfen“ weder Gepäck noch Fahrzeuge im Sinne von Artikel 8 des Athener Übereinkommens verstanden werden.
- (14) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (³) erlassen werden.
- (15) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Verordnung zu ändern, um spätere Änderungen der internationalen Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse, die damit zusammenhängen, zu übernehmen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (16) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (⁴) geschaffene Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission bei der Vorbereitung und Erstellung eines Sachstandsberichts über das Funktionieren der in dieser Verordnung vorgesehenen Regelungen unterstützen.
- (17) Die einzelstaatlichen Behörden, insbesondere die Hafenbehörden, spielen bei der Ermittlung und Bewältigung der verschiedenen Risiken für die Sicherheit des Seeverkehrs eine grundlegende und entscheidende Rolle.
- (18) Die Mitgliedstaaten haben in ihrer Erklärung zur Sicherheit im Seeverkehr vom 9. Oktober 2008 die feste Zusage gegeben, bis spätestens 1. Januar 2012 ihre Zustimmung zu bekunden, dass sie durch das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung gebunden sind. Die Mitgliedstaaten können von der in Artikel 15 Absatz 3bis jenes Übereinkommens aufgeführten Möglichkeit Gebrauch machen, durch besondere Vorschriften dieser Verordnung das auf die Reisenden anzuwendende System der Haftungsbeschränkung zu regeln.
- (19) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung einheitlicher Regeln für die Rechte von Beförderern und deren Reisenden auf See und der Reisenden bei Unfällen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

- (1) Diese Verordnung schafft eine gemeinschaftliche Regelung für die Haftung und Versicherung bei der Beförderung von Reisenden auf See entsprechend den einschlägigen Bestimmungen:
- a) des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in seiner durch das Protokoll von 2002 geänderten Fassung („Athener Übereinkommen“), wie sie in Anhang I wiedergegeben sind, und
- b) des IMO-Vorbehalts und der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens, angenommen vom Rechtsausschuss der IMO am 19. Oktober 2006 („IMO-Richtlinien“), wie sie in Anhang II wiedergegeben sind.

(¹) ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.

(²) ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.

(³) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(⁴) ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

(2) Ferner wird mit dieser Verordnung der Geltungsbereich dieser Bestimmungen auf die Beförderung von Reisenden auf See innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats auf Schiffen der Klassen A und B gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG ausgeweitet, und es werden einige ergänzende Anforderungen festgelegt.

(3) Spätestens zum 30. Juni 2013 legt die Kommission einen Gesetzesvorschlag zur Ausweitung dieser Verordnung auf Schiffe der Klassen C und D gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG vor.

Artikel 2

Geltungsbereich

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

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

Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf alle inländischen Seereisen anwenden.

Artikel 3

Haftung und Versicherung

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

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

Artikel 4

Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen

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

Artikel 5

Globale Haftungsbeschränkung

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

Bei Fehlen solcher anwendbarer innerstaatlicher Rechtsvorschriften unterliegt die Haftung des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nur den Bestimmungen des Artikels 3 dieser Verordnung.

(2) Hinsichtlich der Forderungen wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden infolge eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien genannten Risiken können der Beförderer und der ausführende Beförderer ihre Haftung entsprechend den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bestimmungen beschränken.

Artikel 6

Vorschusszahlung

(1) Bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden infolge eines Schiffsereignisses leistet der Beförderer, der die Beförderung, bei der das Schiffsereignis eintrat, ganz oder teilweise tatsächlich durchgeführt hat, binnen 15 Tagen nach Feststellung des Schadensersatzberechtigten eine zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse ausreichende und in angemessenem Verhältnis zum erlittenen Schaden stehende Vorschusszahlung. Im Todesfall beträgt die Zahlung mindestens 21 000 EUR.

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

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

Artikel 7

Unterrichtung der Reisenden

Unbeschadet der Verpflichtungen von Reiseveranstaltern gemäß der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen⁽¹⁾ sorgen der Beförderer oder der ausführende Beförderer dafür, dass die Reisenden bei der Abfahrt geeignete und verständliche Informationen über ihre Rechte nach dieser Verordnung erhalten.

⁽¹⁾ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

Wenn der Beförderungsvertrag in einem Mitgliedstaat geschlossen wurde, werden diese Informationen an allen Verkaufsstellen, auch beim Verkauf per Telefon oder Internet, zur Verfügung gestellt. Wenn der Abgangsort in einem Mitgliedstaat liegt, werden diese Informationen vor der Abfahrt zur Verfügung gestellt. In allen anderen Fällen werden diese Informationen spätestens bei der Abfahrt zur Verfügung gestellt. Soweit die gemäß diesem Artikel erforderlichen Informationen entweder vom Beförderer oder vom ausführenden Beförderer zur Verfügung gestellt worden sind, ist der jeweils andere Beförderer nicht mehr verpflichtet, sie zur Verfügung zu stellen. Die Informationen sind in der am besten geeigneten Form zur Verfügung zu stellen.

Zur Erfüllung der Unterrichtungspflicht gemäß diesem Artikel stellen der Beförderer oder der ausführende Beförderer den Reisenden mindestens die Informationen zur Verfügung, die in einer von der Kommission erstellten und veröffentlichten Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung enthalten sind.

Artikel 8

Berichterstattung

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

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

Artikel 9

Änderungen

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

Unter Berücksichtigung der Folgen für die Beförderungspreise und der Fähigkeit des Marktes zur Erzielung erschwinglichen Versicherungsschutzes in der vor dem Hintergrund einer Politik der Stärkung der Fahrgastrechte notwendigen Höhe sowie des saisonalen Charakters eines Teils des Verkehrs erlässt die Kommission bis 31. Dezember 2016 — auf der Grundlage einer

geeigneten Folgenabschätzung — eine Maßnahme betreffend die in Anhang I festgelegten Höchstbeträge für Schiffe der Klasse B gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung wird nach dem in Artikel 10 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

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

Artikel 10

Ausschussverfahren

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

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

Artikel 11

Übergangsbestimmungen

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

(2) In Bezug auf eine Beförderung zur See auf Schiffen der Klasse B gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats können die Mitgliedstaaten beschließen, die Anwendung dieser Verordnung bis 31. Dezember 2018 aufzuschieben.

Artikel 12

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem Tag, an dem das Athener Übereinkommen für die Gemeinschaft in Kraft tritt, in jedem Falle spätestens ab 31. Dezember 2012.

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

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

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

FÜR DIE ANWENDUNG DIESER VERORDNUNG EINSCHLÄGIGE BESTIMMUNGEN DES ATHENER ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE BEFÖRDERUNG VON REISENDEN UND IHREM GEPÄCK AUF SEE

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

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

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

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

- b) hinsichtlich des Kabinengepäcks auch den Zeitraum, während dessen sich der Reisende in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn dieses Gepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Reisenden nicht wieder ausgehändigt worden ist;
 - c) hinsichtlich anderen Gepäcks als Kabinengepäck den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten;
9. „internationale Beförderung“ bedeutet jede Beförderung, bei der nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen oder in nur einem Staat liegen, wenn nach dem Beförderungsvertrag oder der vorgesehenen Reiseroute in einem anderen Staat ein Zwischenhafen angelaufen werden soll;
10. „Organisation“ bedeutet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation;
11. „Generalsekretär“ bedeutet den Generalsekretär der Organisation.

Artikel 1bis

Anhang

Der Anhang zu diesem Übereinkommen ist Bestandteil des Übereinkommens.

Artikel 2

Anwendungsbereich

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

Artikel 3

Haftung des Beförderers

- (1) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines Schifffahrtsereignisses entstanden ist, haftet der Beförderer bis zu 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall, es sei denn, er weist nach, dass das Ereignis
- a) infolge einer Kriegshandlung, von Feindseligkeiten, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder
 - b) ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.
- Soweit der Schaden den oben genannten Höchstbetrag übersteigt, haftet der Beförderer darüber hinaus, es sei denn, er weist nach, dass das den Schaden verursachende Ereignis ohne sein Verschulden eingetreten ist.
- (2) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines anderen als eines 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,

(*) Nicht aufgenommen.

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 Wassereintrich oder für das Aussetzen von Rettungsmitteln verwendet wird, und

d) schließt „Schaden“ einen der Strafe oder der Abschreckung dienenden Schadensersatz nicht ein.

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

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

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

Artikel 4

Ausführender Beförderer

(1) Ist die Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen worden, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung nach diesem Übereinkommen haftbar. Daneben unterliegt der ausführende Beförderer in Bezug auf den von ihm durchgeführten Teil der Beförderung den Bestimmungen dieses Übereinkommens und kann sich auf sie berufen.

(2) Der Beförderer haftet hinsichtlich der von dem ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers sowie der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten des ausführenden Beförderers.

(3) Jede besondere Vereinbarung, durch welche der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die dieses Übereinkommen nicht auferlegt, oder auf Rechte verzichtet, die es gewährt, wird hinsichtlich des ausführenden Beförderers nur wirksam, wenn dieser ihr ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat.

(4) Soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haftbar sind, haften sie gesamtschuldnerisch.

(5) Dieser Artikel berührt das Rückgriffsrecht zwischen Beförderer und ausführendem Beförderer nicht.

Artikel 4bis

Pflichtversicherung

(1) Werden Reisende an Bord eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes befördert, das für die Beförderung von mehr als zwölf Reisenden zugelassen ist, und findet dieses Übereinkommen Anwendung, so hat der Beförderer, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa die Bürgschaft einer Bank oder eines ähnlichen Finanzinstituts, aufrechtzuerhalten, um seine Haftung nach diesem Übereinkommen in Bezug auf Tod und Körperverletzung von Reisenden abzudecken. Die Deckungsgrenze der Pflichtversicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit muss mindestens 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall betragen.

(2) Nachdem die zuständige Behörde eines Vertragsstaats sich vergewissert hat, dass die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt sind, wird für jedes Schiff eine Bescheinigung darüber ausgestellt, dass eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nach diesem Übereinkommen besteht. Für ein in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff wird diese Bescheinigung von der zuständigen Behörde des Staates des Schiffsregisters ausgestellt oder bestätigt; für ein nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff kann sie von der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaats ausgestellt oder bestätigt werden. Die Form dieser Bescheinigung hat dem als Anhang zu diesem Übereinkommen beigefügten Muster zu entsprechen und folgende Angaben zu enthalten:

a) Name des Schiffes, Unterscheidungssignal und Heimathafen;

- b) Name und Hauptniederlassung des Beförderers, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;
 - c) IMO-Schiffsidentifizierungsnummer;
 - d) Art und Laufzeit der Sicherheit;
 - e) Name und Hauptniederlassung des Versicherers oder sonstigen Sicherheitsgebers und gegebenenfalls Niederlassung, bei der die Versicherung abgeschlossen oder die sonstige finanzielle Sicherheit gewährt wurde, und
 - f) Geltungsdauer der Bescheinigung, die nicht länger sein darf als die Geltungsdauer der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit.
- (3) a) Ein Vertragsstaat kann eine von ihm anerkannte Einrichtung oder Organisation ermächtigen, die Bescheinigung auszustellen. Diese Einrichtung oder Organisation unterrichtet den betreffenden Staat von der Ausstellung jeder Bescheinigung. In allen Fällen garantiert der Vertragsstaat die Vollständigkeit und Richtigkeit der so ausgestellten Bescheinigung und verpflichtet sich, für die dafür notwendigen Vorkehrungen zu sorgen.
- b) Ein Vertragsstaat notifiziert dem Generalsekretär
- i) die genauen Verantwortlichkeiten und Bedingungen hinsichtlich der Ermächtigung, die er der von ihm anerkannten Einrichtung oder Organisation erteilt hat,
 - ii) den Widerruf dieser Ermächtigung und
 - iii) den Tag, an dem die Ermächtigung oder der Widerruf der Ermächtigung wirksam wird.
- Eine erteilte Ermächtigung wird frühestens drei Monate nach dem Tag wirksam, an dem die diesbezügliche Notifikation an den Generalsekretär erfolgte.
- c) Die nach diesem Absatz zur Ausstellung von Bescheinigungen ermächtigte Einrichtung oder Organisation ist mindestens ermächtigt, die Bescheinigungen zu widerrufen, wenn die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurden, nicht erfüllt werden. In allen Fällen meldet die Einrichtung oder Organisation einen solchen Widerruf dem Staat, für den die Bescheinigung ausgestellt wurde.
- (4) Die Bescheinigung wird in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefasst. Ist die verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen; auf die Amtssprache kann verzichtet werden, wenn der betreffende Staat dies beschließt.
- (5) Die Bescheinigung ist an Bord des Schiffes mitzuführen; eine Durchschrift ist bei der Behörde zu hinterlegen, die das betreffende Schiffsregister führt, oder, wenn das Schiff nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist, bei der Behörde des Staates, der die Bescheinigung ausgestellt oder bestätigt hat.
- (6) Eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit genügt nicht den Erfordernissen dieses Artikels, wenn sie aus anderen Gründen als dem Ablauf der in der Bescheinigung bezeichneten Geltungsdauer früher als drei Monate nach dem Tag, an dem ihre Beendigung der in Absatz 5 bezeichneten Behörde angezeigt wird, außer Kraft treten kann, sofern nicht innerhalb der genannten Frist die Bescheinigung dieser Behörde übergeben oder eine neue Bescheinigung ausgestellt worden ist. Diese Bestimmungen gelten auch für Änderungen, die dazu führen, dass die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit den Erfordernissen dieses Artikels nicht mehr genügt.
- (7) Der Staat des Schiffsregisters bestimmt vorbehaltlich dieses Artikels die Ausstellungs- und Geltungsbedingungen für die Bescheinigung.
- (8) Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es einen Vertragsstaat, sich auf Informationen zu verlassen, die er von anderen Staaten oder der Organisation oder anderen internationalen Organisationen über die finanzielle Lage des Versicherers oder der eine sonstige finanzielle Sicherheit leistenden Person für die Zwecke dieses Übereinkommens erlangt. In derartigen Fällen ist der Vertragsstaat, der sich auf solche Informationen verlässt, nicht seiner Verantwortung als der die Bescheinigung ausstellende Staat enthoben.

(9) Die im Namen eines Vertragsstaats ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen werden von den anderen Vertragsstaaten für die Zwecke dieses Übereinkommens anerkannt; sie messen ihnen die gleiche Wirkung bei wie den von ihnen selbst ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen, und zwar auch dann, wenn sie für ein Schiff ausgestellt oder bestätigt worden sind, das nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist. Ein Vertragsstaat kann jederzeit den ausstellenden oder bestätigenden Staat um eine Konsultation ersuchen, wenn er glaubt, dass der in der Versicherungsbescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu erfüllen.

(10) Ein nach diesem Artikel durch Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit abgedeckter Schadensersatzanspruch kann unmittelbar gegen den Versicherer oder die eine andere finanzielle Sicherheit leistende Person geltend gemacht werden. Hierbei gilt der in Absatz 1 genannte Betrag als Haftungshöchstbetrag für den Versicherer oder die die finanzielle Sicherheit leistende andere Person selbst dann, wenn der Beförderer oder der ausführende Beförderer nicht berechtigt ist, die Haftung zu beschränken. Der Beklagte kann ferner die Einreden (mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation) geltend machen, die der in Absatz 1 genannte Beförderer nach diesem Übereinkommen hätte geltend machen können. Darüber hinaus kann der Beklagte die Einrede geltend machen, dass der Schaden auf Vorsatz des Versicherten beruht; jedoch kann der Beklagte keine der anderen Einreden geltend machen, die er in einem vom Versicherten gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte geltend machen können. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht, zu verlangen, dass dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer der Streit verkündet wird.

(11) Die aus einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach Absatz 1 verfügbaren Beträge sind ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen aufgrund dieses Übereinkommens zu verwenden; Zahlungen solcher Beträge erfüllen Verbindlichkeiten nach diesem Übereinkommen in Höhe der gezahlten Beträge.

(12) Ein Vertragsstaat gestattet den Betrieb eines seine Flagge führenden Schiffes, auf das dieser Artikel Anwendung findet, nur dann, wenn eine Bescheinigung nach Absatz 2 oder Absatz 15 ausgestellt worden ist.

(13) Vorbehaltlich dieses Artikels stellt jeder Vertragsstaat durch sein innerstaatliches Recht sicher, dass für jedes Schiff, das für die Beförderung von mehr als zwölf Reisenden zugelassen ist und das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt, ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in dem in Absatz 1 bezeichneten Umfang besteht, soweit dieses Übereinkommen Anwendung findet.

(14) Unbeschadet des Absatzes 5 kann ein Vertragsstaat dem Generalsekretär notifizieren, dass für die Zwecke des Absatzes 13 Schiffe nicht verpflichtet sind, beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens in seinem Hoheitsgebiet die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung an Bord mitzuführen oder vorzuweisen, sofern der Vertragsstaat, der die Bescheinigung ausstellt, dem Generalsekretär notifiziert hat, dass er Unterlagen in elektronischer Form führt, die allen Vertragsstaaten zugänglich sind, das Vorhandensein der Bescheinigung belegen und es den Vertragsstaaten ermöglichen, ihre Verpflichtung nach Absatz 13 zu erfüllen.

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

Artikel 5

Wertsachen

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

Artikel 6

Mitverschulden

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

Artikel 7

Haftungsbeschränkung bei Tod oder Körperverletzung

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

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

Artikel 8

Haftungsbeschränkung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck und Fahrzeugen

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

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

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

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

Artikel 9

Rechnungseinheit und Umrechnung

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

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

(3) Die Berechnung nach Absatz 1 letzter Satz und die Umrechnung nach Absatz 2 erfolgen in der Weise, dass die Beträge nach Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4bis 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 Schadensersatzansprüche, die durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder durch Verlust oder Beschädigung seines Gepäcks entstehen.
- (2) Bei der Beförderung durch einen ausführenden Beförderer darf der Gesamtbetrag des Schadensersatzes, der von dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer sowie von ihren in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten und Beauftragten erlangt werden kann, den Höchstbetrag nicht übersteigen, der dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer nach diesem Übereinkommen auferlegt werden kann, mit der Maßgabe, dass keine der erwähnten Personen für mehr als den für sie zutreffenden Höchstbetrag haftet.
- (3) In allen Fällen, in denen sich Bedienstete oder Beauftragte des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nach Artikel 11 auf die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 7 und 8 berufen können, darf der Gesamtbetrag des Schadensersatzes, der von dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer sowie von diesen Bediensteten oder Beauftragten erlangt werden kann, diese Höchstbeträge nicht übersteigen.

Artikel 13

Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

- (1) Der Beförderer verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung nach den Artikeln 7 und 8 sowie Artikel 10 Absatz 1, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- (2) Der für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer handelnde Bedienstete oder Beauftragte verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des 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 Schadensersatzklage wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck kann gegen einen Beförderer oder ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage dieses Übereinkommens erhoben werden.

Artikel 15

Anzeige des Verlusts oder der Beschädigung von Gepäck

- (1) Der Reisende hat an den Beförderer oder dessen Beauftragten eine schriftliche Anzeige zu richten
 - a) bei äußerlich erkennbarer Beschädigung des Gepäcks:
 - i) bei Kabinengepäck vor oder zu dem Zeitpunkt der Ausschiffung des Reisenden;
 - ii) bei anderem Gepäck vor oder zu dem Zeitpunkt, zu dem es wieder ausgehändigt wird;

b) bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung oder Verlust des Gepäcks innerhalb von fünfzehn Tagen nach dem Tag der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, zu dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.

(2) Hält der Reisende die Vorschriften dieses Artikels nicht ein, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass er sein Gepäck unbeschädigt erhalten hat.

(3) Einer schriftlichen Anzeige bedarf es nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

Artikel 16

Verjährung von Schadensersatzansprüchen

(1) Ansprüche auf Schadensersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck verjähren in zwei Jahren.

(2) Die Verjährungsfrist beginnt

a) bei Körperverletzung mit dem Tag der Ausschiffung des Reisenden;

b) bei Tod während der Beförderung mit dem Tag, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen, und bei Körperverletzung während der Beförderung, wenn diese den Tod des Reisenden nach der Ausschiffung zur Folge hat, mit dem Tag des Todes, vorausgesetzt, dass diese Frist einen Zeitraum von drei Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreitet;

c) bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

(3) Die Gründe für eine Hemmung und Unterbrechung der Verjährungsfristen bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts; eine Klage nach diesem Übereinkommen kann jedoch in keinem Fall nach Ablauf einer der folgenden Fristen erhoben werden:

a) fünf Jahre, gerechnet vom Tag der Ausschiffung des Reisenden oder von dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist, oder, wenn der folgende Zeitpunkt der frühere ist,

b) drei Jahre gerechnet von dem Tag, an dem der Kläger von der Verletzung, dem Verlust oder der Beschädigung infolge des Ereignisses Kenntnis hatte oder normalerweise hätte Kenntnis haben müssen.

(4) Ungeachtet der Absätze 1, 2 und 3 kann die Verjährungsfrist durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

Artikel 17

Zuständiges Gericht (*)

Artikel 17bis

Anerkennung und Vollstreckung (*)

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.

(*) Nicht aufgenommen.

Artikel 20

Nukleare Schäden

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

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

Artikel 21

Gewerbsmäßige Beförderung durch öffentlich-rechtliche Körperschaften

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

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

Artikel 22

Revision und Änderung (*)

Artikel 23

Änderung der Höchstbeträge

- (1) Unbeschadet des Artikels 22 wird das besondere Verfahren dieses Artikels allein für die Änderung der Höchstbeträge angewandt, die in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4bis 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 4bis 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.

(*) Nicht aufgenommen.

- (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.