



30.5.2016

ZWISCHENBERICHT

über den Entwurf eines Beschlusses des Rates über die Ratifizierung im Interesse der Europäischen Union des Protokolls von 2010 zu dem Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See durch die Mitgliedstaaten und ihren Beitritt zu diesem Protokoll im Interesse der Europäischen Union, im Hinblick auf die Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen (14112/2015 – C8-0409/2015 – 2015/0136(NLE))

Rechtsausschuss

Berichterstatter: Pavel Svoboda

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	8
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS....	10

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Entwurf eines Beschlusses des Rates über die Ratifizierung im Interesse der Europäischen Union des Protokolls von 2010 zu dem Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See durch die Mitgliedstaaten und ihren Beitritt zu diesem Protokoll im Interesse der Europäischen Union, im Hinblick auf die Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen (14112/2015 – C8-0409/2015 – 2015/0136(NLE))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Entwurf eines Beschlusses des Rates (14112/2015),
- unter Hinweis auf das vom Rat gemäß Artikel 81 und Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a Ziffer v des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unterbreitete Ersuchen um Zustimmung (C8-0409/2015),
- unter Hinweis auf Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf das den Verträgen beigefügte Protokoll (Nr. 22) über die Position Dänemarks¹;
- unter Hinweis auf das Gutachten des Gerichtshofs vom 14. Oktober 2014²,
- unter Hinweis auf das Internationale Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 (im Folgenden „HNS-Übereinkommen“),
- unter Hinweis auf das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen von 1996 (im Folgenden „HNS-Übereinkommen von 2010“),
- unter Hinweis auf den Vorschlag für einen Beschluss des Rates (COM(2015)0305),
- unter Hinweis auf den Beschluss des Rates vom 18. November 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das HNS-Übereinkommen von 1996 zu ratifizieren oder diesem beizutreten (2002/971/EG)³,
- unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 (das „HNS-Übereinkommen“) im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren (COM(2001)0674),
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments

¹ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 299.

² Gutachten des Gerichtshofs vom 14. Oktober 2014, 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

³ ABl. L 337 vom 13.12.2002, S. 55.

und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen („Neufassung der Brüssel-I-Verordnung“)¹,

- unter Hinweis auf die Erklärung der Kommission zum Protokoll des Ausschusses der Ständigen Vertreter und des Rates vom 20. November und 8. Dezember 2015²,
 - unter Hinweis auf den Vermerk der Schifffahrtsindustrie vom 18. September 2015, in dem gefordert wird, dass die Mitgliedstaaten das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen baldmöglichst entsprechend dem von der Kommission vorgeschlagenen Ansatz ratifizieren oder ihm beitreten³,
 - gestützt auf Artikel 99 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Zwischenbericht des Rechtsausschusses (A8-0190/2016),
- A. in der Erwägung, dass das Ziel des HNS-Übereinkommens von 2010 darin besteht, für Rechenschaftspflicht sowie für die Zahlung angemessener, unverzüglicher und wirksamer Entschädigung für Verlust oder Schaden in Bezug auf Personen, Eigentum oder die Umwelt, die durch die Beförderung von gefährlichen oder schädlichen Stoffen auf See entstehen, durch den spezifischen internationalen HNS-Entschädigungsfonds zu sorgen;
- B. in der Erwägung, dass die Grundsätze, auf denen die Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation, darunter auch das HNS-Übereinkommen von 2010, beruhen, verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners, Pflichtversicherung zur Deckung von Schadensersatzansprüchen Dritter, direkter Regressanspruch des Geschädigten gegenüber dem Versicherer, Beschränkung der Haftung und – im Fall von Öl und schädlichen und gefährlichen Stoffen – Bereitstellung eines besonderen Entschädigungsfonds für die Schäden, die die Haftungshöchstbeträge des Schiffseigners übersteigen, sind;
- C. in der Erwägung, dass es daher einerseits für mögliche Umweltschäden das Verursacherprinzip und die Grundsätze der Vorsorge und der Vorbeugung vorsieht und somit in die Umweltpolitik der Union und unter die entsprechend geltenden allgemeinen Grundsätze fällt, und andererseits darauf abzielt, Aspekte in Bezug auf Schäden zu regulieren, die als Folge des Seeverkehrs entstehen, sowie diese Schäden zu verhindern oder zu minimieren, sodass es in den Bereich der Verkehrspolitik der Union fällt;
- D. in der Erwägung, dass das HNS-Übereinkommen von 2010 Vorschriften über die Zuständigkeit der Gerichte der Vertragsstaaten im Falle von Ersatzansprüchen, die Geschädigte für Schäden, die unter das Übereinkommen fallen, gegenüber dem Eigentümer oder seinem Versicherer oder gegenüber dem spezifischen HNS-Entschädigungsfonds geltend machen, enthält und auch Regeln über die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen der Gerichte der Vertragsstaaten;

¹ ABl. L 351 vom 20.12.2012, S. 1.

² Punkt-Vermerk 13142/15.

³ Online abrufbar unter <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/hazardous-and-noxious-substances.pdf>.

- E. in der Erwägung, dass sich ausweislich des Vorschlags der Kommission (COM(2015)0305) daher der Abschluss des HNS-Übereinkommens von 2010 und dessen Geltungsbereich einerseits und die Bestimmungen der Neufassung der Brüssel-I-Verordnung andererseits überschneiden würden;
- F. in der Erwägung, dass die Neufassung der Brüssel-I-Verordnung mehrere Anknüpfungspunkte zur Bestimmung des Gerichtsstands enthält, während gleichzeitig Kapitel IV des HNS-Übereinkommens von 2010 sehr restriktive Regelungen zur Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung umfasst, damit für einheitliche Ausgangsbedingungen für Kläger und die einheitliche Anwendung der Vorschriften über Haftung und Entschädigung gesorgt ist;
- G. in der Erwägung, dass das spezifische System der Zuständigkeit des HNS-Übereinkommens von 2010 einerseits darauf abzielt, sicherzustellen, dass sich die Opfer von Unfällen auf klare Verfahrensvorschriften und Rechtssicherheit stützen können, sodass wirksamere Klagen vor Gerichten erreicht werden, und andererseits die mit der Anwendung eines gesonderten Systems der Zuständigkeit in der Union verbundenen antizipierten rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten im Vergleich zu dem, was für andere Parteien des HNS-Übereinkommens von 2010 gilt, eine Ausnahme zu der allgemeinen Anwendung der Neufassung der Brüssel-I-Verordnung rechtfertigen;
- H. in der Erwägung, dass Dänemark vom Anwendungsbereich von Titel V des dritten Teils des AEUV ausgenommen ist und sich daher nicht an der Annahme des vorgeschlagenen Beschlusses des Rates im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen beteiligt;
- I. in der Erwägung, dass die Überschneidungen zwischen dem HNS-Übereinkommen von 2010 und den Vorschriften der Union im Bereich der justiziellen Zusammenarbeit in Zivil- und Handelssachen die Rechtsgrundlage für die Annahme des Beschlusses 2002/971/EG gebildet haben, da das HNS-Übereinkommen von 1996 durch das Protokoll von 2010 geändert wurde und die Bewertung der Auswirkungen des HNS-Übereinkommens von 2010 auf die EU-Vorschriften unter Berücksichtigung des Anwendungsbereichs und der Vorschriften der Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (UHRL)¹ erfolgen sollte, die seit der Annahme des Beschlusses 2002/971/EG Teil der Rechtsordnung der EU war;
- J. in der Erwägung, dass die UHRL Umweltschäden oder die unmittelbare Gefahr solcher Schäden, die von dem HNS-Übereinkommen von 2010 erfasst werden, wenn dieses in Kraft tritt, aus seinem Anwendungsbereich ausschließt (Artikel 4 Absatz 2 und Anhang IV UHRL);
- K. in der Erwägung, dass das HNS-Übereinkommen von 2010 eine verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners für alle durch die Beförderung von gefährlichen oder schädlichen Stoffen auf See verursachte Schäden, die unter das Übereinkommen fallen, vorsieht sowie auch die Verpflichtung des Eigentümers zum

¹ Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 56).

Abschluss einer Versicherung oder anderweitigen finanziellen Sicherheitsleistung zur Deckung der Haftung für Schäden, auf die das Übereinkommen Anwendung findet, wobei weitere Ansprüche gegen den Schiffseigner nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden können (Artikel 7 Absätze 4 und 5);

- L. in der Erwägung, dass dann, wenn nicht alle Mitgliedstaaten das HNS-Übereinkommen von 2010 gleichzeitig ratifizieren oder ihm gleichzeitig beitreten, die Gefahr besteht, dass die Schifffahrtsindustrie gleichzeitig zwei unterschiedlichen rechtlichen Regelungen unterworfen ist – einer der EU und einer internationalen –, was auch zu Unterschieden zwischen den Opfern der Verschmutzung wie z. B. Küstengemeinden und Fischern führen könnte und auch gegen den Geist der HNS-Übereinkommens von 2010 verstoßen würde;
- M. in der Erwägung, dass sich die anderen in Anhang IV der UHRL aufgeführten Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation als wirksam erwiesen haben, da mit ihnen ein Gleichgewicht zwischen Umwelt- und Geschäftsinteressen geschaffen werden konnte, und zwar durch die klare Kanalisierung der Haftung, sodass normalerweise keine Unsicherheit besteht, wer haftende Partei ist, und durch die Schaffung einer Pflichtversicherung und zügiger Entschädigungsmechanismen, die nicht nur auf Umweltschäden begrenzt sind;
1. ersucht den Rat und die Kommission, die folgenden Empfehlungen zu berücksichtigen:
- (i) im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs¹ dafür zu sorgen, dass die internationalen Verpflichtungen durch die Ratifizierung des HNS-Übereinkommens von 2010 bzw. den Beitritt zu diesem Übereinkommen die Einheitlichkeit, Integrität und Wirksamkeit gemeinsamer Regeln der EU nicht beeinträchtigt werden;
 - (ii) in dieser Hinsicht Überschneidungen zwischen der Neufassung der Brüssel-I-Verordnung und dem HNS-Übereinkommen von 2010 in Bezug auf Verfahrensvorschriften für Entschädigungsansprüche und Klagen im Rahmen des Übereinkommens vor den Gerichten der Vertragsstaaten in höherem Maße zu beachten;
 - (iii) dafür zu sorgen, dass die Möglichkeiten für einen Konflikt zwischen der UHRL und dem HNS-Übereinkommen von 2010 auf ein Minimum sinken, indem alle geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, damit die Ausschließlichkeitsklausel gemäß Artikel 7 Absatz 4 und 5 des HNS-Übereinkommens von 2010, wonach weitere Ansprüche gegen den Schiffseigner nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden können, von den Mitgliedstaaten, die dieses Übereinkommen ratifizieren oder ihm beitreten, uneingeschränkt geachtet wird;
 - (iv) auch dafür zu sorgen, dass sich das Risiko der Schaffung und Konsolidierung von Wettbewerbsnachteilen für die Staaten, die bereit sind, dem HNS-Übereinkommen

¹ Gutachten des Gerichtshofs vom 19. März 1993, 2/91, ECLI:EU:C:1993:106, Randnummer 25; Urteil des Gerichtshofs vom 5. November 2002, *Kommission/Dänemark*, C-467/98, ECLI:EU:C:2002:625, Randnummer 82; Gutachten des Gerichtshofs vom 7. Februar 2006, 1/03, ECLI:EU:C:2006:81, Randnummern 120 und 126; Gutachten des Gerichtshofs vom 14. Oktober 2014, 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

von 2010 beizutreten, im Vergleich zu den Staaten, die diesen Prozess möglicherweise aufhalten möchten und weiterhin nur der UHRL unterworfen sind, minimiert;

- (v) für die Beseitigung der dauerhaften Ko-Existenz zweier Regelungen im Bereich der Haftung im Seeverkehr – einer der EU und einer internationalen – zu sorgen, da dies zu einer Fragmentierung des Unionsrechts führen und darüber hinaus die klare Kanalisierung der Haftung gefährden würde und zu langwierigen und kostspieligen Rechtsstreitigkeiten zum Nachteil der Opfer und der Schifffahrtsindustrie führen könnte;
 - (vi) in dieser Hinsicht zu gewährleisten, dass den Mitgliedstaaten eine klare Verpflichtung auferlegt wird, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um ein konkretes Ergebnis zu erreichen, d. h. das HNS-Übereinkommen von 2010 in einem angemessenen Zeitraum zu ratifizieren oder ihm beizutreten, was nach Inkrafttreten des Beschlusses des Rates nicht mehr als zwei Jahre in Anspruch nehmen sollte;
2. kommt zu der Schlussfolgerung, dass dieser Zwischenbericht eine weitere Möglichkeit für den Rat und die Kommission wäre, den Empfehlungen in Ziffer 1 nachzukommen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, weitere Erörterungen mit der Kommission und dem Rat zu fordern;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Das Parlament erhielt ein Schreiben, in dem es ersucht wird, dem Entwurf des Beschlusses des Rates über die Ratifizierung und den Beitritt der Mitgliedstaaten im Namen der Union zu dem Protokoll von 2010 zu dem HNS-Übereinkommen vom 17. Dezember 2015 zuzustimmen¹. Da weder in das Übereinkommen noch in das Protokoll eine sogenannte REIO-Klausel (Klausel über Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration) aufgenommen wurde, obliegt es den Mitgliedstaaten, dieses internationale Übereinkommen im Namen der Union auf Vorschlag der Kommission mit Genehmigung des Rates und Zustimmung des Europäischen Parlaments (Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a AEUV) abzuschließen. Der Berichterstatter schlägt einen Zwischenbericht vor, um auf ein positives Ergebnis mit dem Rat und der Kommission hinzuarbeiten. Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass es für das Parlament nicht angezeigt ist, seine Zustimmung zu erteilen, bevor die Einheitlichkeit, Integrität und Wirksamkeit des Unionsrechts und der fundamentale Grundsatz der begrenzten Einzelermächtigung der EU gewährleistet ist.

Das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 ist das letzte einer ganzen Reihe von Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe, darunter verflüssigtes Erdgas (LNG) und Flüssiggas (LPG), auf See betreffen, das noch nicht ratifiziert wurde. Aufgrund der Erfahrungen mit ähnlichen internationalen Regelungen für die Haftung bei Schäden in Zusammenhang mit anderen Seeverkehrsleistungen, wie etwa beim Transport von Öl auf Tankschiffen, verabschiedete die IMO dieses internationale Übereinkommen, das durch das Protokoll von 2010 geändert wurde, um das Regelsystem der bisher verabschiedeten internationalen Übereinkommen im Bereich der Haftung im Seeverkehr durch ein spezifisches Instrument zu ergänzen. Weder das HNS-Übereinkommen von 1996 noch das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen sind in Kraft getreten.

Das HNS-Übereinkommen von 2010 sieht eine verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners für Schäden vor, die in Zusammenhang mit der Beförderung von HNS an Bord seines Schiffes auf See verursacht werden. Es gibt begrenzte Ausnahmen von der verschuldensunabhängigen Haftung des Eigentümers, wenn dieser der Verpflichtung zum Abschluss einer Versicherung oder anderweitigen finanziellen Sicherheitsleistung zur Deckung der Haftung für Schäden, auf die das Übereinkommen Anwendung findet, nachkommt. Wichtiger noch ist die Einrichtung eines eigens zu diesem Zweck aufgelegten Entschädigungsfonds, der jedem, der einen Schaden durch die Beförderung von HNS auf See erlitten hat, eine Entschädigung zahlen soll, wenn die betreffende Person durch den Schiffseigner und seinen Versicherer nicht voll und angemessen für den Schaden entschädigt werden konnte. Der Gesamtbetrag, der für Entschädigungen zur Verfügung steht, beläuft sich auf 250 Millionen Rechnungseinheiten (etwa 310 Millionen EUR nach dem aktuellen Wechselkurs) und stützt sich auf ein ausgefeiltes System für die an den HNS-Fonds zu zahlenden Beiträge der Empfänger von HNS in den jeweiligen Vertragsstaaten.

Kapitel IV des HNS-Übereinkommens von 2010 enthält Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen und

¹ SGS15/14576 in Bezug auf den Beschluss 14112/15.

überschneidet sich somit mit den Regeln in der Brüssel-I-Verordnung. Bei der Bewertung der Unterschiede zwischen den beiden Systemen der Zuständigkeit wird klar, dass das HNS-Übereinkommen eher restriktive Regelungen zur Zuständigkeit enthält, während die Neufassung der Brüssel-I-Verordnung mehrere Anknüpfungspunkte zur Bestimmung des Gerichtsstands enthält.

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass angesichts des hoch spezifischen Systems der Zuständigkeit des HNS-Übereinkommens – was dem Versuch geschuldet ist, die Wahl des günstigsten Gerichtsstands („forum-shopping“) zu vermeiden, und die Gleichbehandlung der Anspruchsteller zu sichern, wobei durch die Vermeidung von Schwierigkeiten bei der Beilegung derselben Streitigkeiten, unter Beteiligung derselben Sachverständigen, derselben Zeugen und derselben Beklagten in verschiedenen Gerichten in verschiedenen Rechtsordnungen eine geordnete Rechtspflege gewährleistet werden soll, – und angesichts der mit der Anwendung eines gesonderten Systems der Zuständigkeit in der Union verbundenen antizipierten rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten im Vergleich zu dem, was für andere Parteien des HNS-Übereinkommens gilt, eine Ausnahme von der allgemeinen Anwendung der Neufassung der Brüssel-I-Verordnung gerechtfertigt ist.

Nach dem Verständnis des Berichterstatters wird mit dem Abschluss des Protokolls von 2010 zu dem HNS-Übereinkommen eine EU-weit einheitliche Anwendung der Vorschriften über Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Unfällen, die durch ein mit HNS beladenes Schiff auf See verursacht werden, gewährleistet. Zudem wird auch die Bereitstellung ausreichender Mittel für die Entschädigung der Opfer solcher Unfälle sichergestellt. Daher wäre ein internationales System für die einheitliche Anwendung der Vorschriften über Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Unfällen, die durch ein mit HNS beladenes Schiff auf See verursacht werden, für die EU besser geeignet als regionale Lösungen, da es dem Schiffsverkehr als einem globalen Geschäft mit grenzübergreifenden Auswirkungen eher gerecht wird.

Angesichts des hohen Anteils von HNS-Fracht am Seefrachtverkehr, des globalen Charakters des Schiffsverkehrs und der wahrscheinlich grenzübergreifenden Auswirkungen von Unfällen mit HNS-Fracht läge es durchaus im Interesse der gesamten Union, eine einheitliche Haftungsregelung für die Anwendung bei Umweltschäden durch die Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffen auf See zu haben, was nur erreicht werden kann, wenn die Empfehlungen des Parlaments von Rat und Kommission gründlich geprüft werden.

Der vorliegende Zwischenbericht sollte daher nicht als Hindernis für die Schaffung einer einheitlichen Haftungsregelung, sondern vielmehr als Versuch verstanden werden, dies auf möglichst wirksame und gerechte Art und Weise zu bewerkstelligen, ohne die Einheitlichkeit, Integrität und Wirksamkeit gemeinsamer Regeln des Unionsrechts zu schmälern und ohne dass ein allzu starkes Missverhältnis zwischen den Opfern der Verschmutzung (wie Küstengemeinden, Fischer usw.) und der Schifffahrtsindustrie entsteht.

Eine kohärente Politik der EU im Bereich der Haftung und Entschädigung für Umweltschäden durch die Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffen auf See könnte am besten durch einen Dialog mit dem Rat und der Kommission auf den Weg gebracht werden.

**ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG
IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS**

Datum der Annahme	24.5.2016
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 21 -: 0 0: 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Max Andersson, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Rosa Estaràs Ferragut, Laura Ferrara, Enrico Gasbarra, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sajjad Karim, Dietmar Köster, Gilles Lebreton, Jiří Maštálka, Emil Radev, Julia Reda, Evelyn Regner, József Szájer, Axel Voss, Tadeusz Zwiefka
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Daniel Buda, Angel Dzhambazki, Stefano Maullu
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Jens Nilsson