



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.5.2005
KOM(2005) 216 endgültig

2003/0037 (COD)

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments
am Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum
Vorschlag für eine**

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für
Verstöße**

ZUR ÄNDERUNG DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION gemäß Artikel 250, Absatz 2
des EG-Vertrages

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments
am Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum
Vorschlag für eine**

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für
Verstöße**

**zur Änderung des Vorschlags der Kommission gemäß Artikel 250, Absatz 2 des EG-
Vertrages**

1. EINLEITUNG

Nach Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag gibt die Kommission ihre Stellungnahme zu den vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung vorgeschlagenen Abänderungen ab. Der Standpunkt der Kommission zu den vom Parlament angenommenen Abänderungen wird nachfolgend ausgeführt.

2. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat: (Dokument KOM(2003) 92 endg. - 2003/0037 COD)	5. März 2003
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:	19. Juni 2003
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung:	13. Januar 2004
Billigung des Gemeinsamen Standpunkts mit qualifizierter Mehrheit:	7. Oktober 2004
Annahme der Entschließung des Europäischen Parlaments in zweiter Lesung mit 16 Abänderungen am gemeinsamen Standpunkt:	23. Februar 2005

3. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Mit dem Vorschlag werden zwei Ziele verfolgt:

- Erstens sollen die einschlägigen völkerrechtlichen Bestimmungen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen werden. So werden im Vorschlag einerseits die Bestimmungen des UN-

Seerechtsübereinkommens und andererseits die Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung), insbesondere jene zur Definition rechtswidriger Einleitungen von Schadstoffen auf See, übernommen.

- Zweitens soll sichergestellt werden, dass die für diese rechtswidrigen Einleitungen Verantwortlichen - also nicht nur die Kapitäne und Reeder, sondern auch die Verfrachter und die Klassifikationsgesellschaften - wirksam verfolgt und unter bestimmten Bedingungen mit strafrechtlichen Sanktionen belegt werden. Es muss möglich sein, sie nicht nur bei vorsätzlicher Einleitung, sondern auch bei Unfällen, wenn die Einleitung grob fahrlässig verursacht wurde, strafrechtlich zu belangen.

4. STELLUNGNAHME DER KOMMISSION ZU DEN ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Das Europäische Parlament hat in zweiter Lesung 16 Abänderungen am gemeinsamen Standpunkt des Rates angenommen.

Die Kommission kann diese 16 Abänderungen vollständig so akzeptieren, wie sie bei den Trilog-Sitzungen, an denen sie beteiligt war, ausgehandelt worden sind. Die Kommission möchte allerdings zu den Abänderungen 27, 29, 33 und 37 sowie zur Abänderung 2 Folgendes anmerken:

- Abänderungen 27 und 33 zur so genannten institutionellen Frage

Diese Abänderungen spiegeln die Kompromisslösung wider, die zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat in Bezug auf strafrechtliche Sanktionen gefunden wurde. Die Kommission beabsichtigt, die Aufnahme folgender Erklärung in das Protokoll der Ratssitzung, bei der die Richtlinie angenommen wird, zu beantragen, deren Wortlaut bereits bei der Aussprache im Plenum am 22. Februar 2005 veröffentlicht worden ist:

„Die Kommission stellt fest, dass das Europäische Parlament und der Rat bei der Annahme dieser Richtlinie nicht gewillt waren, eine Regelung mit strafrechtlichen Sanktionen für die illegale Einleitung von Schadstoffen in das Meer darin aufzunehmen.“

Ihres Erachtens wird der Text im Vergleich zu ihrem Vorschlag nicht den gleichen Ansprüchen hinsichtlich der angestrebten abschreckenden Wirkung im Rahmen der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung gerecht.

Die Kommission erinnert daran, dass der Europäische Rat auf seiner Tagung vom März 2003 in Brüssel gefordert hatte, dass 'auf der Grundlage des kürzlich vorgelegten Kommissionsvorschlags' ein System 'von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte vor Ende 2003 unter Rückgriff auf die geeignete Rechtsgrundlage' angenommen wird. Nach Auffassung der Kommission stellt Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags diese geeignete Rechtsgrundlage dar.

Sie erinnert daran, dass es entsprechend der von ihr stets vertretenen Auffassung dem Gesetzgeber vollkommen frei steht, im Rahmen eines Rechtsinstruments der ersten Säule eine Regelung mit strafrechtlichen Sanktionen einzuführen, wenn er dies für das Erreichen eines Ziels der Gemeinschaft als notwendig erachtet.

Die Kommission kann sich zwar der vom Gesetzgeber gewählten Lösung anschließen, weist aber darauf hin, dass der von ihr in der Rechtssache C-176/03 vor dem Gerichtshof vertretene Standpunkt dadurch unberührt bleibt, und behält sich vor, ihre institutionellen Rechte geltend zu machen.“

- Abänderungen 29 und 37 zur Küstenwache

Die Kommission bestätigt ihr Einverständnis mit diesem Konzept.

- Abänderung 2 zur Reform des internationalen Entschädigungsfonds

Die Kommission stellt ferner fest, dass die im Verkehrsausschuss beschlossene Abänderung 2 zur Reform des internationalen Entschädigungsfonds nicht in das Kompromisspaket übernommen worden ist. Durch diese Abänderung sollte die Erwägung 7 geändert werden. Auf Aufforderung des Europäischen Parlaments und des Rates hat die Kommission in Bezug auf Erwägung 7 folgende Erklärung abgegeben:

„Die Kommission bekräftigt ihre Entschlossenheit, die Mitgliedstaaten auch künftig bei der angestrebten Koordinierung ihrer Standpunkte in Bezug auf die Arbeit der Arbeitsgruppe zur Reform des Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden zu unterstützen.

Sie wird die Mitgliedstaaten weiterhin dazu anhalten, die internationalen Übereinkünfte über Fragen der Haftung und Entschädigung im Seeverkehr zu ratifizieren, beispielsweise das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen), das Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung („Bunkeröl-Übereinkommen“), das Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden sowie das Protokoll von 1996 zum Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC).

Die Kommission bekräftigt ihre bereits im Arbeitsprogramm für das Jahr 2005 angekündigte Absicht, im Rahmen ihres nächsten Legislativpakets zur Sicherheit des Seeverkehrs einen Vorschlag zur Haftung von Schiffseignern vorzulegen, wonach zum Anlaufen von Gemeinschaftshäfen eine Zivilhaftpflichtversicherung abzuschließen ist, soweit geltende internationale Übereinkünfte den konkreten Fall nicht erfassen.“

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission stellt fest, dass das Europäische Parlament und der Rat nicht gewillt waren, im Rahmen dieser Richtlinie eine Regelung mit strafrechtlichen Sanktionen für die illegale Einleitung von Schadstoffen in das Meer verbindlich vorzuschreiben. Die Kommission möchte deshalb ihr Bedauern im Hinblick auf das Anspruchsniveau der künftigen Richtlinie zum Ausdruck bringen. Davon abgesehen räumt die Kommission ein, dass das erzielte Ergebnis weder von den Zielen noch vom Geist ihres Vorschlags abweicht; sie kann dieses daher unterstützen.