

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 3/2005**vom Rat festgelegt am 7. Oktober 2004****im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2005/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2005/C 25E/03)

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,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Politik der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs zielt auf ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau ab; sie beruht auf der Grundauffassung, dass alle an der Beförderung von Gütern auf See Beteiligten Verantwortung dafür tragen, dass die in den Gewässern der Gemeinschaft verkehrenden Schiffe die geltenden Vorschriften und Normen einhalten.
- (2) Die wesentlichen Normen für die von Schiffen ausgehenden Einleitungen von Schadstoffen stützen sich in allen Mitgliedstaaten auf das Marpol-Übereinkommen 73/78. Diese Regeln werden jedoch tagtäglich von zahlreichen in den Gemeinschaftsgewässern verkehrenden Schiffen übertreten, ohne dass dagegen Maßnahmen getroffen werden.
- (3) Da das Marpol-Übereinkommen 73/78 von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich umgesetzt wurde, ist eine Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene erforderlich. Erhebliche Unterschiede gibt es insbesondere bei der Praxis der Mitgliedstaaten zur Verhängung von Sanktionen für die von Schiffen ausgehenden Einleitungen von Schadstoffen.
- (4) Abschreckende Maßnahmen sind mit der Politik der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs untrennbar verbunden, da sie einen Zusammenhang zwischen der Verantwortung aller an der Beförderung umweltbelastender Güter auf See Beteiligten und den drohenden Sanktionen herstellen. Im Hinblick auf einen effizienten Schutz der Umwelt bedarf es daher wirksamer, abschreckender und verhältnismäßiger Sanktionen.

- (5) Zu diesem Zweck ist es von wesentlicher Bedeutung, die bestehenden Rechtsvorschriften anzugleichen; insbesondere umfasst dies zum einen die genaue Definition des betreffenden Verstoßes und der Ausnahmen, was Gegenstand dieser Richtlinie ist, und zum anderen Mindestvorschriften für Strafen, die Verantwortlichkeit und die Gerichtsbarkeit, was Gegenstand des Rahmenbeschlusses 2005/.../JI des Rates vom ... zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe ist.
- (6) Mit dieser Richtlinie soll unter anderem der Begriff „Einleiten“ bzw. „Einleitung“ definiert und somit die Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005/.../JI zur Verhinderung dieser Verstöße effizienter gestaltet werden.
- (7) Weder die internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung im Fall der Ölverschmutzung noch die für die Verschmutzung durch andere gefährliche oder schädliche Stoffe geltende Regelung haben eine hinreichend abschreckende Wirkung, um die an der Beförderung gefährlicher Ladung auf See Beteiligten von unerlaubten Praktiken abzuhalten. Die erforderliche abschreckende Wirkung lässt sich nur durch die Einführung von Sanktionen erzielen, die für jede Person gelten, die eine Verschmutzung des Meeres verursacht oder dazu beiträgt. Sanktionen sollten nicht nur für den Reeder oder den Kapitän des Schiffes, sondern auch für den Eigentümer der Ladung, die Klassifikationsgesellschaft und andere Beteiligte gelten.
- (8) Von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen sollten als Verstöße betrachtet werden, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.
- (9) Die Sanktionen für die von Schiffen ausgehenden Einleitungen von Schadstoffen sind unabhängig von der Haftpflicht der betroffenen Parteien und unterliegen daher weder etwaigen Regeln über die Beschränkung oder Zurechnung der Haftung noch begrenzen sie die effiziente Entschädigung der Opfer von Verschmutzungsereignissen.
- (10) Um sicherzustellen, dass von Schiffen ausgehende Einleitungen rechtzeitig entdeckt und die Täter ermittelt werden, ist eine weitergehende wirksame Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich.

⁽¹⁾ ABl. C 220 vom 16.9.2003, S. 72.

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Januar 2004 (AbI. C 92 E vom 21.4.2004, S. 77).

- (11) Wenn ein klarer, objektiver Beweis dafür vorliegt, dass eine Einleitung einen größeren Schaden verursacht oder einen größeren Schaden zu verursachen droht, sollten die Mitgliedstaaten ihre zuständigen Behörden mit der Angelegenheit im Hinblick auf die Einleitung eines Verfahrens befassen, das im Einklang mit Artikel 220 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 steht.
- (12) Diese Richtlinie entspricht dem Subsidiaritätsprinzip und dem Verhältnismäßigkeitsprinzip im Sinne des Artikels 5 des Vertrags. Die Einbeziehung der internationalen Normen für die Meeresverschmutzung durch Schiffe in das Gemeinschaftsrecht und die Festlegung von Sanktionen, die strafrechtliche oder verwaltungsrechtliche Sanktionen einschließen können, für Verstöße gegen diese Normen ist eine Maßnahme, die zur Erreichung eines hohen Sicherheits- und Umweltschutzniveaus im Seeverkehr erforderlich ist. Dies lässt sich durch die Gemeinschaft nur über harmonisierte Vorschriften wirksam erreichen. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Minimum und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus. Sie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, unter Beachtung des Völkerrechts strengere Maßnahmen gegen die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ergreifen.
- (13) Diese Richtlinie steht mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union voll und ganz im Einklang —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

- (1) Ziel dieser Richtlinie ist es, sicherzustellen, dass gegen Personen, die für Meeresverschmutzung durch Schiffe verantwortlich sind, geeignete Sanktionen verhängt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen und den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe zu verstärken.
- (2) Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, strengere Maßnahmen gegen die Meeresverschmutzung durch Schiffe im Einklang mit dem Völkerrecht zu ergreifen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

„Marpol-Übereinkommen 73/78“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dessen Protokoll von 1978 in der jeweils geltenden Fassung;

„Schadstoffe“ die unter die Anlagen I (Öl) und II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) des Marpol-Übereinkommens 73/78 fallenden Stoffe;

„Einleiten“ bzw. „Einleitung“ jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen unabhängig von seiner Ursache, wie in Artikel 2 des Marpol-Übereinkommens 73/78 bestimmt;

„Schiff“ ein Seeschiff, ungeachtet seiner Flagge und seiner Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird, einschließlich Tragflächenbooten, Luftkissenfahrzeugen, Tauchfahrzeugen und schwimmendem Gerät.

Artikel 3

Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt im Einklang mit dem Völkerrecht für das Einleiten von Schadstoffen in
- innere Gewässer, einschließlich Häfen, eines Mitgliedstaats, soweit die Marpol-Bestimmungen anwendbar sind,
 - das Küstenmeer eines Mitgliedstaats,
 - Meerengen, die nach den Bestimmungen von Teil III Abschnitt 2 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 über die Transitdurchfahrt der internationalen Schifffahrt dienen, soweit ein Mitgliedstaat Hoheitsbefugnisse über diese Meerengen ausübt,
 - die im Einklang mit dem Völkerrecht festgelegte ausschließliche Wirtschaftszone oder entsprechende Zone eines Mitgliedstaats und
 - die hohe See.
- (2) Diese Richtlinie gilt für das Einleiten von Schadstoffen von allen Schiffen, ungeachtet ihrer Flagge, mit Ausnahme von Kriegsschiffen, Flottenhilfsschiffen oder sonstigen Schiffen, die Eigentum eines Staates sind oder von einem Staat betrieben werden und zum betreffenden Zeitpunkt ausschließlich für nichtgewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden.

Artikel 4

Verstöße

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete als Verstöße betrachtet werden, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.

*Artikel 5***Ausnahmen**

(1) Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete werden nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 11 Buchstabe a) oder Regel 11 Buchstabe c) bzw. die in Anlage II Regel 6 Buchstabe a) oder Regel 6 Buchstabe c) des Marpol-Übereinkommens 73/78 genannten Bedingungen erfüllen.

(2) Einleitungen von Schadstoffen in den in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c), d) und e) genannten Gebieten werden für den Eigentümer, den Kapitän oder die unter der Verantwortung des Kapitäns handelnde Mannschaft nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 11 Buchstabe b) bzw. die in Anlage II Regel 6 Buchstabe b) des Marpol-Übereinkommens 73/78 genannten Bedingungen erfüllen.

(3) Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete werden nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 9 oder Regel 10 bzw. die in Anlage II Regel 5 des Marpol-Übereinkommens 73/78 genannten Bedingungen erfüllen.

*Artikel 6***Durchsetzungsmaßnahmen betreffend Schiffe im Hafen eines Mitgliedstaats**

(1) Lassen Unregelmäßigkeiten oder Informationen den Verdacht aufkommen, dass von einem Schiff aus, das sich freiwillig in einem Hafen oder Vorhafen eines Mitgliedstaats aufhält, eine Einleitung von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete erfolgt oder erfolgt ist, so sorgt dieser Mitgliedstaat dafür, dass im Einklang mit seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und unter Beachtung der einschlägigen Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eine angemessene Inspektion durchgeführt wird.

(2) Werden bei der Inspektion gemäß Absatz 1 Umstände bekannt, die auf einen Verstoß im Sinne von Artikel 4 hindeuten, so werden die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats und des Flaggenstaats unterrichtet.

*Artikel 7***Durchsetzungsmaßnahmen von Küstenstaaten betreffend Schiffe im Transitverkehr**

(1) Erfolgt die mutmaßliche Einleitung von Schadstoffen in den in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b), c), d) oder e) genannten Gebieten und läuft das Schiff, auf das sich der Verdacht dieser Einleitung bezieht, keinen Hafen des Mitgliedstaats an, der im Besitz der Informationen über die mutmaßliche Einleitung ist, so gilt Folgendes:

a) Befindet sich der nächste von dem Schiff angelaufene Hafen in einem anderen Mitgliedstaat, so arbeiten die betreffenden Mitgliedstaaten bei der Inspektion nach Artikel 6 Absatz 1 und bei der Entscheidung über die angemessenen Verwal-

tungsmaßnahmen in Bezug auf diese Einleitung eng zusammen.

b) Handelt es sich bei dem nächsten von dem Schiff angelaufenen Hafen um den Hafen eines Staates außerhalb der Gemeinschaft, so ergreift der Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der nächste von dem Schiff angelaufene Hafen über die mutmaßliche Einleitung unterrichtet wird, und fordert den Staat des nächsten angelaufenen Hafens auf, angemessene Maßnahmen in Bezug auf diese Einleitung zu ergreifen.

(2) Liegt ein klarer, objektiver Beweis dafür vor, dass ein Schiff, das die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) oder d) genannten Gebiete befährt, in dem in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d) genannten Gebiet einen Verstoß begangen hat, der zu einer Einleitung führt, die einen größeren Schaden an der Küste oder für die damit verbundenen Interessen des betroffenen Mitgliedstaats oder an Ressourcen in den in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) oder d) genannten Gebieten verursacht oder einen solchen Schaden zu verursachen droht, so befasst dieser Staat, wenn die Beweislage dies rechtfertigt, vorbehaltlich Teil XII Abschnitt 7 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982, seine zuständigen Behörden mit der Angelegenheit im Hinblick auf die Einleitung eines Verfahrens gemäß seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften, wobei dieses Verfahren auch das Festhalten des Schiffes umfassen kann.

(3) Die Behörden des Flaggenstaats sind auf jeden Fall zu unterrichten.

*Artikel 8***Sanktionen**

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Verstöße im Sinne von Artikel 4 Gegenstand wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen sind, die auch strafrechtliche oder verwaltungsrechtliche Sanktionen umfassen können.

(2) Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannten Sanktionen auf alle Personen anwendbar sind, die sich eines Verstoßes im Sinne von Artikel 4 schuldig gemacht haben.

*Artikel 9***Beachtung des Völkerrechts**

Die Mitgliedstaaten wenden die Bestimmungen dieser Richtlinie ohne formale oder tatsächliche Diskriminierung ausländischer Schiffe und im Einklang mit dem geltenden Völkerrecht einschließlich Teil XII Abschnitt 7 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 an, und setzen den Flaggenstaat des Schiffes sowie andere betroffene Staaten unverzüglich über Maßnahmen in Kenntnis, die gemäß dieser Richtlinie getroffen wurden.

*Artikel 10***Begleitmaßnahmen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission gegebenenfalls eng mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und gegebenenfalls im Rahmen des durch die Entscheidung Nr. 2850/2000/EG⁽¹⁾ eingeführten Aktionsprogramms zur Bekämpfung unfallbedingter oder vorsätzlicher Meeresverschmutzung zusammen, um

- a) die für die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Informationssysteme einzurichten;
- b) auf der Grundlage bestehender internationaler Verfahrensweisen und Leitlinien gemeinsame Verfahrensweisen und Leitlinien einzuführen, und zwar insbesondere für
 - die Überwachung und frühzeitige Ermittlung von Schiffen, von denen unter Verstoß gegen diese Richtlinie Schadstoffe ins Meer eingeleitet werden, sowie gegebenenfalls für an Bord der Schiffe eingebaute Überwachungseinrichtungen,
 - zuverlässige Verfahren zur Zurückverfolgung von Schadstoffen im Meer bis zu einem bestimmten Schiff und
 - die wirksame Durchsetzung dieser Richtlinie.

*Artikel 11***Berichterstattung**

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie durch die zuständigen Behörden. Auf der Grundlage dieser Berichte legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Gemeinschaftsbericht vor.

*Artikel 12***Ausschuss**

(1) Die Kommission wird durch den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)⁽²⁾ eingesetzt wurde.

(2) Die Kommission setzt den durch die Entscheidung Nr. 2850/2000/EG eingesetzten Ausschuss regelmäßig über

vorgeschlagene Maßnahmen oder sonstige einschlägige Tätigkeiten, die als Reaktion auf die Verschmutzung des Meeres durchgeführt werden, in Kenntnis.

*Artikel 13***Änderungsverfahren**

Änderungen des Marpol-Übereinkommens 73/78, auf die in Artikel 2 Nummer 1 Bezug genommen wird, können gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

*Artikel 14***Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am ...⁽³⁾ nachzukommen und 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.

*Artikel 15***Inkrafttreten**

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

*Artikel 16***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

*Im Namen des Europäischen
Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

⁽¹⁾ Entscheidung Nr. 2850/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2000 über einen gemeinschaftlichen Rahmen für die Zusammenarbeit im Bereich der unfallbedingten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 1). Geändert durch die Entscheidung Nr. 787/2004/EG (ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 12).

⁽²⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 415/2004 der Kommission (ABl. L 68 vom 6.3.2004, S. 10).

⁽³⁾ Achtzehn Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

ANHANG

Verweisende Zusammenfassung der im Marpol-Übereinkommen 73/78 enthaltenen Bestimmungen über die Einleitung von Öl und schädlichen flüssigen Stoffen im Sinne von Artikel 2 Nummer 2

TEIL I: ÖL (MARPOL-ÜBEREINKOMMEN 73/78 ANLAGE I)

Für die Zwecke des Marpol-Übereinkommens 73/78 Anlage I bezeichnet der Ausdruck „Öl“ Erdöl in jeder Form einschließlich Rohöl, Heizöl, Ölschlamm, Ölrückstände und Raffinerieerzeugnisse (mit Ausnahme von Petrochemikalien, die unter das Marpol-Übereinkommen 73/78 Anlage II fallen) und der Ausdruck „öhlhaltiges Gemisch“ ein Gemisch mit einem beliebigen Ölgehalt.

Auszüge aus den relevanten Bestimmungen des Marpol-Übereinkommens 73/78 Anlage I:

Regel 9: Überwachung des Einleitens von Öl

1. Vorbehaltlich der Regeln 10 und 11 und des Absatzes 2 der vorliegenden Regel ist jedes Einleiten von Öl oder öhlhaltigen Gemischen ins Meer aus Schiffen, auf die diese Anlage Anwendung findet, verboten, es sei denn, dass alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) bei Öltankschiffen, sofern nicht unter Buchstabe b) etwas anderes bestimmt ist:
 - i) Das Tankschiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet,
 - ii) das Tankschiff ist mehr als 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt,
 - iii) das Tankschiff fährt auf seinem Kurs,
 - iv) die jeweilige Öl-Einletrate liegt nicht höher als 30 Liter je Seemeile,
 - v) die Gesamtmenge des ins Meer eingeleiteten Öls beträgt bei vorhandenen Tankschiffen nicht mehr als 1/15 000 der Gesamtmenge der Ladung, aus welcher der Rückstand stammt, und bei neuen Tankschiffen nicht mehr als 1/30 000 der Gesamtmenge der Ladung, aus welcher der Rückstand stammt, und
 - vi) das Tankschiff hat ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl und eine Slop tankanlage nach Maßgabe der Regel 15 in Betrieb;
 - b) bei einem Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 und mehr RT, sofern es sich nicht um ein Öltankschiff handelt, und bei Öltankschiffen aus Maschinenraumbilgen ausschließlich der Ladungs-Pumpenraumbilgen, sofern der Ausfluss nicht mit Ölladungsrückständen vermischt ist:
 - i) das Schiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet,
 - ii) das Schiff fährt auf seinem Kurs,
 - iii) der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 ppm, und
 - iv) das Schiff hat eine Anlage nach Maßgabe der Regel 16 [Überwachungs-, Kontroll- und Filteranlagen] in Betrieb.
2. Bei einem Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist und das sich außerhalb eines Sondergebiets befindet, stellt die Verwaltung [Flaggenstaat] sicher, dass es, soweit möglich und zumutbar, mit Einrichtungen ausgerüstet ist, um die Lagerung von Ölrückständen an Bord und ihr Einleiten in Auffanganlagen oder ins Meer nach Absatz 1 Buchstabe b) zu gewährleisten.

[...]
3. Absatz 1 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast oder von unbehandelten öhlhaltigen Gemischen, die unverdünnt einen Ölgehalt von nicht mehr als 15 ppm aufweisen, nicht aus Ladungs-Pumpenraumbilgen stammen und nicht mit Ölladungsrückständen vermischt sind.
4. Die ins Meer eingeleitete Flüssigkeit darf keine Chemikalien oder sonstigen Stoffe in Mengen oder Konzentrationen, die eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen, oder Chemikalien oder sonstige Stoffe enthalten, die zur Umgehung der in dieser Regel niedergelegten Einleitungsbedingungen hinzugefügt wurden.
5. Ölrückstände, die nicht nach den Absätzen 1, 2 und 4 ins Meer eingeleitet werden dürfen, müssen an Bord behalten oder in Auffanganlagen eingeleitet werden.

[...]

Regel 10: Methoden der Verhütung der Ölverschmutzung durch in Sondergebieten betriebene Schiffe

1. Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete das Mittelmeergebiet, das Ostseegebiet, das Gebiet des Schwarzen Meeres, das Gebiet des Roten Meeres, das „Gebiet der Golfe“, der Golf von Aden, das Antarktisgebiet und die nordwesteuropäischen Gewässer, [die wie folgt festgelegt werden:]
2. Außer nach Regel 11
 - a) ist jedes Einleiten von Öl oder einem ölhaltigen Gemisch ins Meer aus jedem Öltankschiff und aus jedem anderen Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT, das kein Öltankschiff ist, verboten, solange sich das Schiff in einem Sondergebiet aufhält. [...]
 - b) [...] ist jedes Einleiten von Öl oder einem ölhaltigen Gemisch ins Meer aus einem Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist, verboten, solange sich das Schiff in einem Sondergebiet aufhält, es sei denn, dass der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung nicht mehr als 15 ppm beträgt.
3. a) Absatz 2 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast.
 - b) Absatz 2 Buchstabe a) gilt nicht für das Einleiten von behandeltem Bilgenwasser aus Maschinenräumen, sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
 - i) Das Bilgenwasser stammt nicht aus Ladungs-Pumpenraumbilgen,
 - ii) das Bilgenwasser ist nicht mit Ölladungsrückständen vermischt,
 - iii) das Schiff fährt auf seinem Kurs,
 - iv) der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 ppm,
 - v) das Schiff hat eine Ölfilteranlage nach Regel 16 Absatz 5 in Betrieb, und
 - vi) das Filtersystem ist mit einer Unterbrechervorrichtung ausgestattet, die sicherstellt, dass das Einleiten selbsttätig unterbrochen wird, wenn der Ölgehalt des Ausflusses mehr als 15 ppm beträgt.
4. a) Die ins Meer eingeleitete Flüssigkeit darf keine Chemikalien oder sonstigen Stoffe in Mengen oder Konzentrationen, die eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen, oder Chemikalien oder sonstige Stoffe enthalten, die zur Umgehung der in dieser Regel niedergelegten Einleitungsbedingungen hinzugefügt wurden.
 - b) Ölrückstände, die nicht nach Absatz 2 oder 3 ins Meer eingeleitet werden dürfen, müssen an Bord behalten oder in Auffanganlagen eingeleitet werden.
5. Diese Regel hindert ein Schiff, das sich auf einer Reise befindet, die nur teilweise durch ein Sondergebiet führt, nicht daran, außerhalb des Sondergebiets nach Regel 9 einzuleiten.
[...]

Regel 11: Ausnahmen

Die Regeln 9 und 10 gelten nicht

- a) für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder
- b) für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung:
 - i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und
 - ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder
- c) für das von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Einleiten ölhaltiger Stoffe ins Meer, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu verringern. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung jeder Regierung, in deren Hoheitsbereich das Einleiten vorgehen ist.

TEIL II: SCHÄDLICHE FLÜSSIGE STOFFE (MARPOL-ÜBEREINKOMMEN 73/78 ANLAGE II)

Auszüge aus den relevanten Bestimmungen des Marpol-Übereinkommens 73/78 Anlage II:

Regel 3: Einteilung und Einordnung schädlicher flüssiger Stoffe

1. Für die Zwecke der Regeln dieser Anlage werden schädliche flüssige Stoffe in folgende vier Gruppen eingeteilt:
 - a) Gruppe A: Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine große Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres ernstlich schädigen würden und die daher die Anwendung strenger Maßnahmen gegen die Verschmutzung rechtfertigen.
 - b) Gruppe B: Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres schädigen würden und die daher die Anwendung besonderer Maßnahmen gegen die Verschmutzung rechtfertigen.
 - c) Gruppe C: Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine geringere Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig schädigen würden und die daher eine besondere Handhabung erfordern.
 - d) Gruppe D: Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine noch erkennbare Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig beeinträchtigen würden und die daher bei der Handhabung einer gewissen Aufmerksamkeit bedürfen.

[...]

[Weitere Richtlinien für die Einstufung von Stoffen, einschließlich einer Liste eingestufter Stoffe sind in den Regeln 3 Absätze 2 bis 4 und 4 sowie in den Anhängen des Marpol-Übereinkommens 73/78 Anlage II enthalten.]

[...]

Regel 5: Einleiten schädlicher flüssiger Stoffe

Stoffe der Gruppen A, B und C außerhalb von Sondergebieten und Stoffe der Gruppe D in allen Gebieten

Vorbehaltlich der Bestimmungen von [...] Regel 6 dieser Anlage gilt Folgendes:

1. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe A im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a) oder der vorläufig als solche bewerteten Stoffe oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten. Müssen Tanks, die derartige Stoffe oder Gemische enthalten, gewaschen werden, so müssen die dabei anfallenden Rückstände an die Auffanganlage abgegeben werden, bis die Konzentration des Stoffes in dem an die Auffanganlage abgegebenen Ausfluss bei oder unter dem Wert von 0,1 Gewichtsprozenten liegt und bis der Tank leer ist; hiervon ausgenommen ist gelber oder weißer Phosphor, dessen Restkonzentration einen Wert von 0,01 Gewichtsprozenten haben muss. Alles später zusätzlich in den Tank eingeführte Wasser kann ins Meer eingeleitet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb,
 - b) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
 - c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.
2. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe B im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe b) oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb,

- b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen und stellen sicher, dass die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, dass die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet,
- c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b) bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 1 Kubikmeter oder 1/3 000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist,
- d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
- e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.
3. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe C im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe c) oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb,
- b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen und stellen sicher, dass die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, dass die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 10 ppm nicht überschreitet,
- c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b) bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 3 Kubikmeter oder 1/1 000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;
- d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
- e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.
4. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe D im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe d) oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb,
- b) die Gemische haben eine Konzentration von höchstens einem Teil des jeweiligen Stoffes auf zehn Teile Wasser, und
- c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land.
5. Von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank verwendet werden. Diese Verfahren beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen. Alles später in den Tank eingeführte Wasser wird als sauber angesehen und unterliegt nicht Absatz 1, 2, 3 oder 4.
6. Das Einleiten ins Meer von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Regel 4 Absatz 1 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten.

Stoffe der Gruppen A, B und C innerhalb von Sondergebieten [im Sinne des Marpol-Übereinkommens 73/78 Anlage II Regel 1, einschließlich der Ostsee]

Vorbehaltlich des Absatzes 14 dieser Regel und der Regel 6 dieser Anlage gilt Folgendes:

7. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe A im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a) oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten. Müssen Tanks, die derartige Stoffe oder Gemische enthalten, gewaschen werden, so müssen die dabei anfallenden Rückstände an eine Auffanganlage, welche die an das Sondergebiet angrenzenden Staaten nach Regel 7 einrichten, abgegeben werden, bis die Konzentration des Stoffes in dem an die Auffanganlage abgegebenen Ausfluss bei oder unter dem Wert von 0,05 Gewichtsprozenten liegt und bis der Tank leer ist; hiervon ausgenommen ist gelber oder weißer Phosphor, dessen Restkonzentration einen Wert von 0,005 Gewichtsprozenten haben muss. Alles später zusätzlich in den Tank eingeführte Wasser kann ins Meer eingeleitet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb,
 - b) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
 - c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.
8. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe B im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe b) oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Der Tank wurde nach dem von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassenen Verfahren vorgewaschen, das auf von der [IMO] erarbeiteten Normen beruht, und das dabei anfallende Tankwaschwasser wurde in eine Auffanganlage eingeleitet,
 - b) das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb,
 - c) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten und Auswaschen sind von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen und stellen sicher, dass die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, dass die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet,
 - d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
 - e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.
9. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe C im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe c) oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb,
 - b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen und stellen sicher, dass die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, dass die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet,
 - c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b) bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 1 Kubikmeter oder 1/3 000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist,
 - d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
 - e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

10. Von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank verwendet werden. Diese Verfahren beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen. Alles später in den Tank eingeführte Wasser wird als sauber angesehen und unterliegt nicht Absatz 7, 8 oder 9.
11. Das Einleiten ins Meer von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Regel 4 Absatz 1 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten.
12. Diese Regel verbietet nicht, dass ein Schiff die Rückstände von Ladung der Gruppe B oder C an Bord behält und außerhalb eines Sondergebiets nach Absatz 2 bzw. 3 ins Meer einleitet.

Regel 6: Ausnahmen

Regel 5 gilt nicht

- a) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder
 - b) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffen enthaltenden Gemischen infolge der Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung:
 - i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und
 - ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder
 - c) für das von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu verringern. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung der Regierung, in deren Hoheitsgebiet das Einleiten vorgesehen ist.
-

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens (Artikel 251 EGV) hat der Rat am 11. Juni 2004 eine politische Einigung über den Entwurf der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße erzielt⁽¹⁾. Im Anschluss an die rechtliche und sprachliche Überarbeitung hat der Rat seinen Gemeinsamen Standpunkt am 7. Oktober 2004 festgelegt.

Hierbei hat der Rat die Stellungnahme des Europäischen Parlaments (erste Lesung am 13. Januar 2004⁽²⁾) und die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾ ⁽⁴⁾ berücksichtigt.

Ziel der Richtlinie ist es, die im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens geltenden internationalen Bestimmungen über die Meeresverschmutzung durch Schiffe in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen, indem vorgesehen wird, dass Verletzungen der Bestimmungen für Einleitungen als Verstöße geahndet werden, und harmonisierte Vorschriften für deren Durchsetzung festzulegen. Die Richtlinie hat des Weiteren zum Ziel, den Geltungsbereich der Bestimmungen auszuweiten, um einerseits auch auf Beschädigungen beruhende Einleitungen von Öl abzudecken, wenn diese auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder Fahrlässigkeit zurückzuführen sind, und um andererseits eine möglichst weitgehende Durchsetzung der Vorschriften des Übereinkommens der Vereinten Nationen über das Seerecht (UNCLOS) zu gewährleisten.

II. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Nach der Havarie des Öltankers Prestige hat der Rat nicht nur darauf hingewiesen, wie wichtig Maßnahmen zur Sicherheit des Seeverkehrs sind, sondern auch darauf gedrungen, dass gegen Personen, die durch grob fahrlässiges Verhalten eine Meeresverschmutzung verursacht oder dazu beigetragen haben, angemessene Sanktionen verhängt werden. Das Grundkonzept des Rates in Bezug auf diesen Kommissionsvorschlag — der im März 2003 vorgelegt wurde und durch im gleichen Monat formulierte Schlussfolgerungen des Europäischen Rates, in der die Wahl der geeigneten Rechtsgrundlage ins Blickfeld gerückt wurde, Unterstützung erhielt — fußt auf dem Grundsatz, wonach die der Gemeinschaft aus dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über das Seerecht (UNCLOS) erwachsenden Rechte umfassend wahrgenommen und gleichzeitig die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aufgrund des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) erfüllt werden.

Der Rat ist der Auffassung, dass die Umsetzung der MARPOL-Bestimmungen über die Meeresverschmutzung durch Schiffe in das Gemeinschaftsrecht eine strengere und stärker harmonisierte Anwendung und Durchsetzung in den Mitgliedstaaten gewährleisten wird. Er teilt die Ansicht, wonach festgelegt werden muss, dass sämtliche Einleitungen von Schadstoffen als Verstöße betrachtet werden, wenn sie durch Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder Fahrlässigkeit verursacht wurden.

Gemäß dem Grundsatz der Wahrung der MARPOL-Bestimmungen sind Ausnahmen für den Fall vorgesehen, dass eine Einleitung vorgenommen wird, um Leben oder das Schiff selbst zu retten. Die den Eigentümer und den Kapitän betreffende Ausnahmebestimmung des MARPOL-Übereinkommens bei Einleitungen infolge von Havarien gilt in internationalen Seegewässern und in der ausschließlichen Wirtschaftszone oder entsprechenden Zone der Mitgliedstaaten. In diesen Fällen ist die Besatzung als logische Folge der MARPOL-Bestimmungen geschützt, wenn sie unter der Verantwortung des Kapitäns handelt. Hingegen hält es der Rat für angebracht, in den Binnengewässern und im Küstenmeer der Mitgliedstaaten die Rechte der Gemeinschaft nach Artikel 211 Absatz 4 des UNCLOS-Übereinkommens wahrzunehmen, damit der Schutz der Küstengebiete verbessert wird, und die Ausnahmebestimmung für Einleitungen infolge von Havarien aufzuheben.

Der Rat ist der Auffassung, dass Sanktionen für Verstöße betreffend die Meeresverschmutzung durch Schiffe wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen und auch strafrechtliche oder verwaltungsrechtliche Sanktionen umfassen können. Er teilt ferner die Ansicht, dass diese Sanktionen für alle Personen gelten müssen, die sich einer Meeresverschmutzung schuldig gemacht haben, und demzufolge die gesamte Verantwortungskette erfassen müssen. Die Verstöße sind zwar in der Richtlinie definiert, doch sollten die verbindlichen Mindestbestimmungen für strafrechtliche Sanktionen, strafrechtliche Verantwortlichkeit und strafrechtliche Zuständigkeit nach Ansicht des Rates in dem von der Kommission vorgeschlagenen parallelen Rahmenbeschluss festgelegt und vom Rat „Justiz und Inneres“ geprüft werden.

⁽¹⁾ Die Kommission hatte ihren Vorschlag am 7. März 2003 (Abl. C 76 vom 25.3.2004, S. 5) unter dem Titel „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung insbesondere strafrechtlicher Sanktionen für Verschmutzungsdelikte“ vorgelegt.

⁽²⁾ Dok. 5181/04 CODEC 24 MAR 2 ENV 8 DROIPEN 1 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽³⁾ Abl. C 220 vom 16.9.2003, S. 72.

⁽⁴⁾ Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

Der Rat begrüßt, dass die strengen Durchsetzungsmaßnahmen gegen Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, entsprechend den einschlägigen internationalen Leitlinien gestrafft worden sind. Er befürwortet den verbesserten Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten (sowohl Flaggen- als auch Hafenstaaten) über mutmaßliche Einleitungen, um die Durchsetzung geeigneter Maßnahmen zu erleichtern.

Abschließend vertritt der Rat die Auffassung, dass alle im Rahmen des UNCLOS-Übereinkommens gegebenen Möglichkeiten zum Schutz der Küstengebiete und ihrer Ressourcen genutzt werden müssen, einschließlich der gemäß Artikel 220 Absatz 6 des UNCLOS-Übereinkommens getroffenen Durchsetzungsmaßnahmen von Küstenstaaten betreffend Schiffe im Transitverkehr, die das Küstenmeer oder die ausschließliche Wirtschaftszone oder entsprechende Zone befahren, wenn ein klarer, objektiver Beweis für eine Einleitung vorliegt, die einen größeren Schaden an der Küste oder an Ressourcen des Küstenmeeres oder der ausschließlichen Wirtschaftszone oder entsprechenden Zone verursacht oder einen solchen Schaden zu verursachen droht. In einem solchen Fall muss der betroffene Mitgliedstaat seine zuständigen Behörden mit der Angelegenheit im Hinblick auf die Einleitung eines Verfahrens gemäß seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften befassen, wobei dieses Verfahren auch das Festhalten des Schiffes umfassen kann.

III. ABÄNDERUNGEN

Angesichts der Tatsache, dass der Rat für diesen Richtlinienentwurf einen Ansatz verfolgt, der — wie vorstehend ausgeführt — deutlich von dem ursprünglich vorgeschlagenen Text abweicht, war es größtenteils nicht möglich, die vom Europäischen Parlament in erster Lesung vorgeschlagenen Abänderungen im Rahmen des gemeinsamen Standpunkts zu berücksichtigen.

- Die angeregte Schaffung einer Europäischen Küstenwache (Abänderungen 6 und 22) war in dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission nicht enthalten. Der Rat hält es zwar für wichtig, Möglichkeiten zur Verbesserung des Schutzes der europäischen Küstengebiete zu erörtern, möchte jedoch einer entsprechenden Initiative der Kommission, die in einen separaten Rechtsakt münden könnte, den der Rat wohlwollend prüfen würde, nicht vorgreifen.
- Der Rat teilt zwar die Anliegen des Europäischen Parlaments bezüglich der Umsetzung des die Sicherheit des Seeverkehrs betreffenden Gemeinschaftsrechts (Abänderungen 3, 19, 20 und 31), ist jedoch der Ansicht, dass die Durchsetzung bestehender Rechtsakte, wie etwa der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen, in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt und ihre Überwachung zu den im Vertrag genannten Aufgaben der Kommission gehört.
- Da das Ziel der Richtlinie darin besteht, von Schiffen ausgehende Schadstoffeinleitungen in eindeutiger Weise als Verstöße gegen Gemeinschaftsrecht zu definieren, ist der Rat der Ansicht, dass weitere technische Vorschriften, wie etwa Bestimmungen über an Bord eingebaute Überwachungseinrichtungen oder Ölregister (Abänderungen 30 und 32), über den Geltungsbereich des Richtlinienvorschlags hinausgehen.
- Gemäß dem Grundprinzip des vorstehend dargelegten Ansatzes des Rates gelten die MARPOL-Bestimmungen für Einleitungen, einschließlich der den Eigentümer und den Kapitän betreffenden Ausnahmebestimmung bei Einleitungen infolge von Havarien (Abänderung 10), in internationalen Seegewässern und in der ausschließlichen Wirtschaftszone oder entsprechenden Zone der Mitgliedstaaten. In diesen Fällen ist auch die Besatzung ausdrücklich ausgenommen, wenn sie unter der Verantwortung des Kapitäns handelt. In den Binnengewässern und im Küstenmeer der Mitgliedstaaten hingegen wird diese Ausnahme gemäß den nach Artikel 211 Absatz 4 des UNCLOS-Übereinkommens bestehenden Möglichkeiten nicht gewährt.
- Was den Geltungsbereich der Richtlinie betrifft, so hält es der Rat für angebracht, alle Schiffe unabhängig von der geführten Flagge innerhalb eines bestimmten Seegebiets einander gleichzustellen, um eine Benachteiligung der unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahrenden Schiffe zu verhindern (Abänderungen 11 und 13).
- Während der gemeinsame Standpunkt keine detaillierte Bestimmung über die Art der Sanktionen enthält (siehe Streichung von Artikel 8 Absätze 4 bis 6/Abänderungen 17 und 18), da die Mindestvorschriften zur Harmonisierung strafrechtlicher Sanktionen Gegenstand des parallelen Rahmenbeschlusses sind, regelt Artikel 7 Absatz 2 Durchsetzungsmaßnahmen von Küstenstaaten im Einklang mit Artikel 220 Absatz 6 des UNCLOS-Übereinkommens, einschließlich des Festhaltens des Schiffes, für die in diesem Artikel genannten Fälle.

Der gemeinsame Standpunkt enthält einige kleinere Änderungen und Präzisierungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag. An einigen Stellen wurden die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen teilweise oder vollständig übernommen, damit ein kohärenter Rechtstext entsteht.