KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 5.3.2003
KOM(2003) 92 endgültig

2003/0037 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Die jüngsten Unfälle, insbesondere der Untergang der *Prestige* im November 2002 und der *Erika* im Dezember 1999, unterstreichen die Notwendigkeit, das Netz in Bezug auf die Meeresverschmutzung durch Schiffe enger zu ziehen. Ungeachtet der zahlreichen, in den letzten zehn Jahren auf EU-Ebene ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit fahren in europäischen Gewässern noch immer Schiffe in zweifelhaftem Zustand mit sehr umweltschädigender Ladung und verursachen durch Unfälle weiterhin massive Umweltschäden, ohne dass die Verantwortlichen dafür angemessen bestraft werden.

Spektakuläre Unfälle sind allerdings nicht das einzige Problem. Ein Großteil der weltweiten Ölverschmutzung durch Schiffe wird durch vorsätzliche Einleitungen ins Meer verursacht. Die inakzeptable Praxis "betrieblicher", d.h. absichtlicher Einleitungen durch Schiffe, einschließlich der Tankreinigung und Entsorgung von Altöl wird in den Küstengewässern der Mitgliedstaaten und auf hoher See noch weitgehend praktiziert. Auch wenn diese Praktiken aufgrund verschiedener auf internationaler und EU-Ebene getroffener Maßnahmen, kombiniert mit einer Reihe von Initiativen der Schifffahrtsindustrie zur Verminderung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, zurückgegangen sind, ist das Problem noch immer weit verbreitet. Im Jahr 2001 wurden durch die Überwachung aus der Luft 390 Ölteppiche in der Ostsee[1] und 596 in der Nordsee[2] entdeckt. In einer Untersuchung der Kommission über das Mittelmeer wird von 1638 unerlaubten Einleitungen im Jahre 1999[3] berichtet. Nur ein kleiner Teil der Schiffe, die rechtswidrige Einleitungen ins Meer vornehmen, wird ermittelt, und die Zahl derjenigen, die letztlich strafrechtlich verfolgt werden, ist äußerst gering.

Im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt[4] sollen Einleitungen, die die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft verletzen, nach der vorgeschlagenen Richtlinie als Delikt angesehen und Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, verhängt werden, wenn die betreffenden Personen als schuldig befunden wurden, den Tatbestand verursacht oder daran willentlich oder grob fahrlässig beteiligt gewesen zu sein. Für natürliche Personen kann das in gravierenden Fällen zu Freiheitsentzug führen. Der Einführung angemessener Sanktionen für Verschmutzungsdelikte kommt im Zusammenhang mit der Meeresverschmutzung durch Schiffe besondere Bedeutung zu, da die internationalen Haftpflichtsysteme für durch Schiffe verursachte Verschmutzungsereignisse erhebliche Mängel hinsichtlich ihrer abschreckenden Wirkung aufweisen.

Angesichts der jüngsten Verschmutzungsereignisse wurde in der EU auf höchster politischer Ebene auf die Dringlichkeit verwiesen, besondere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Meeresverschmutzung durch Schiffe zu treffen. Auf der Tagung des Europäischen Rats vom 13. Dezember 2002 in Kopenhagen gaben die Staats- und Regierungschefs der EU-Mitgliedstaaten ihrer großen Besorgnis angesichts des *Prestige*-Unfalls Ausdruck und

---

1 http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf. Seit 1988 wurden durch die Überwachung aus der Luft nachweislich insgesamt 7216 Einleitungen durch Schiffe in die Ostsee ermittelt.

2 http://www.bonnagreement.org/

3 http://europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

4 KOM (2001) 139 endg. vom 13. März 2001, geändert durch KOM(2002) 544 endg. vom 30. September 2002.

verwiesen besonders auf die Notwendigkeit, weitere spezifische Maßnahmen hinsichtlich der Haftung und der entsprechenden Sanktionen zu prüfen. Der Rat Verkehr und Telekommunikation begrüßte auf seiner Tagung vom 6. Dezember 2002 "die Absicht der Kommission, einen Vorschlag zu unterbreiten, mit dem gewährleistet werden soll, dass gegen jeden, der durch grobe Fahrlässigkeit einen mit Umweltschäden verbundenen Unfall verursacht oder zu seinem Entstehen beigetragen hat, angemessene Sanktionen verhängt werden"[5]. Ferner räumte der Rat Justiz und Inneres vom 19. Dezember 2002 ein, dass weitere Maßnahmen geprüft werden sollten, "mit denen der Umweltschutz, insbesondere auf See, durch das Strafrecht verstärkt werden kann."[6]

Die Kommission teilt uneingeschränkt die Auffassung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Dringlichkeit dieses Vorschlags und hält angesichts obiger Ausführungen eine besondere Maßnahme zur Verhängung von Sanktionen für durch Schiffe verursachte Verschmutzungsdelikte für gerechtfertigt, unbeschadet einer allgemeineren Regelung über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt[7]. Demzufolge schlägt die Kommission, wie bereits in ihrer Mitteilung zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankschiffs *Prestige* (KOM(2002) 681 endg.) angekündigt, vor, einige der wichtigsten noch verbleibenden ordnungspolitischen Lücken in diesem Bereich, die sich sowohl auf vorsätzliche als auch auf unfallbedingte Einleitungen beziehen, zu schließen.[8]

2. HINTERGRUND UND BEGRÜNDUNG

2.1. Notwendigkeit gemeinschaftsweiter Regeln über die Meeresverschmutzung durch Schiffe

Es wird allgemein eingeräumt, dass das vorsätzliche Einleiten von Abfall- und Ladungsrückständen durch Schiffe in das Meer sehr häufig praktiziert wird, was inakzeptabel ist. Der Großteil dieser Einleitungen ist rechtswidrig, d.h., er verstößt gegen die internationalen Regeln über Einleitungen von Schiffen ins Meer, die im Marpol-Übereinkommen 73/78 (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, 1973 und dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen, geänderte Fassung) festgelegt wurden, das weltweit weitgehend ratifiziert wurde. Allerdings wird nur ein Bruchteil der Täter strafrechtlich verfolgt.

Dafür gibt es zahlreiche Gründe. Erstens werden rechtswidrige Einleitungen ins Meer häufig aufgrund fehlender Auffangeinrichtungen in den Häfen praktiziert. Zweitens werden die Regeln von Marpol 73/78 weltweit, und selbst innerhalb der EU uneinheitlich angewandt. Drittens werden die Einleitungen nicht immer rechtzeitig entdeckt und bis zu einem bestimmten Schiff zurückverfolgt, der Verstoß wird selten strafrechtlich verfolgt und wenn dies der Fall ist, fehlt es häufig an Beweisen, um den Täter zu überführen. Selbst wenn ein Täter überführt wird, werden in vielen Staaten relativ niedrige Sanktionen für diese Art von Verstößen verhängt, häufig nur für den Kapitän und nicht für den Reeder, dessen Anweisungen der Kapitän befolgt.

---

5 Absatz 14 der Schlussfolgerungen des Rates zum Thema Schiffssicherheit und Verhütung von Umweltverschmutzungen vom 6. Dezember 2002.

6 Erklärung des Rates Justiz und Inneres vom 19. Dezember 2002.

7 Wie von der Kommission im März 2001 vorgeschlagen. Siehe Fußnote 4.

8 Siehe auch die Mitteilung der Kommission "Hin zu einer Strategie zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt", KOM(2002) 539 vom 2. Oktober 2002, in der die Reglementierung rechtswidriger Öleinleitungen durch Schiffe als eines der wichtigsten kurzfristigen Ziele genannt wird.

Das Übereinkommen Marpol 73/78, das global akzeptiert wird, legt für das Einleiten von Abfällen und Rückständen in das Meer detaillierte Normen und strenge Bedingungen fest, mit strengeren Vorschriften für als "besonders gefährdet" eingestufte Gebiete (einschließlich, im Fall der Ölverschmutzung, der Ostsee, des Mittelmeeres und der Nordsee). Angesichts der Strenge und der allgemeinen Akzeptanz dieser Normen kann das Problem des häufigen Auftretens rechtswidriger Einleitungen eher auf die mangelnde Umsetzung und Durchsetzung der geltenden Regeln als auf unzureichende Normen zurückgeführt werden. Auf internationaler Ebene gibt es gegenwärtig nur wenige Mechanismen zur Durchsetzung des Übereinkommens Marpol 73/78. Wenn diese Bestimmungen von Kapitänen, Schiffseigentümern oder Staaten missachtet werden, bleibt der internationalen Gemeinschaft nur ein geringer Handlungsspielraum, da sie dazu von nationalen oder regionalen Durchsetzungsmaßnahmen abhängt.

Die Diskrepanz zwischen den bestehenden Regeln und der vorherrschenden Praxis auf diesem Gebiet wurde von der Kommission bereits in ihrer Mitteilung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr vom 24. Februar 1993 hervorgehoben, in der erklärt wird, dass die Einhaltung der Vorschriften des Marpol 73/78, dem alle Mitgliedstaaten als Vertragsparteien angehören, verbessert werden könnte, und weitere Initiativen erforderlich sind, um die Umsetzung internationaler Regeln und Normen zu verbessern. Seitdem wurden auf Gemeinschaftsebene zahlreiche solcher Initiativen ergriffen. Zunächst wird diese Art von Delikten durch die Hafenstaatkontrolle im Rahmen der Richtlinie 95/21/EG geregelt, nach der bei jeder Inspektion neben anderen Unterlagen Öl- und sonstige Tagebücher zu überprüfen sind. Widersprüchlichkeiten oder Zweifel können zu weiteren Inspektionen oder zum Festhalten des Schiffes führen. Zweitens nahm die Gemeinschaft zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch betriebliche (absichtliche) Einleitungen von Schiffen die Richtlinie 2000/59/EG an, in der zum einen den Häfen vorgeschrieben wird, entsprechende Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle bereitzustellen, und zum anderen von den Schiffen verlangt wird, diese Einrichtungen in Anspruch zu nehmen. Zweck dieser Richtlinie ist es, die Anreize für Schiffe, Schadstoffe ins Meer einzuleiten, zu verringern, indem detaillierte Vorschriften für die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in Häfen eingeführt werden. Darüber hinaus sieht die Richtlinie besondere Abfallinspektionen vor, bei denen es sich wie bei den Hafenstaatkontrollen um stichprobenartige Überprüfungen handelt. Drittens wird die Richtlinie über die Verkehrsüberwachung (2002/59/EG) dazu führen, dass der Küstenstaat über mehr Informationen über die in seinen Gewässern verkehrenden Schiffe und die von ihnen beförderte Ladung verfügt. Ferner werden in dieser Richtlinie Verfahren zur Ermittlung rechtswidriger Einleitungen ins Meer festgelegt, sowie die von den Mitgliedstaaten auf See zu ergreifenden Folgemaßnahmen, wenn es zu solchen Einleitungen gekommen ist.

Alle diese Instrumente sind zwar wichtige Schritte im Hinblick auf die Verhinderung rechtswidriger Einleitungen, sie gehen bei der Behandlung des Problems auf Gemeinschaftsebene jedoch nicht weit genug. Ein Element fehlt in dem ordnungspolitischen Rahmen. Das eigentliche Delikt, d.h. die Verletzung der geltenden Vorschriften über die Schadstoffbelastung, wird nicht vollständig vom EG-Recht abgedeckt. Das Marpol-Übereinkommen 73/78 wird in den Mitgliedstaaten sowohl in der Praxis als auch im Recht unterschiedlich umgesetzt.[9] Die Bereitschaft der Mitgliedstaaten, potenzielle Täter einer Inspektion zu unterziehen und strafrechtlich zu verfolgen, ist unterschiedlich groß. Ferner werden in den Mitgliedstaaten unterschiedliche Sanktionen verhängt, sowohl in Bezug auf die zu bestrafenden Personen als auch das Maß und die Art der verhängten Sanktionen.

---

[9] Siehe z.B. IMO-Dokument MEPC 48/12.

Daher hätte eine spezifische Richtlinie über Einleitungen durch Schiffe nicht nur den Vorteil, dass die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft in diesem Bereich vervollständigt und verdeutlicht werden, sondern auch, dass eine Harmonisierung bei der Anwendung der Regeln herbeigeführt wird. Die Festlegung des Rechtsrahmens für die Delikte und Sanktionen im Zusammenhang mit Einleitungen durch Schiffe ins Meer wird außerdem die Einführung weiterer gemeinsamer Maßnahmen zur Umsetzung dieser Regeln erheblich erleichtern. So wird beispielweise eingeräumt, dass eine engere Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten in einer Reihe verwandter Bereiche erforderlich ist, einschließlich der Überwachung von Ölteppichen, der Ermittlung der Verursacher und der Sammlung von Beweisen, die bei einem Gerichtsverfahren ausschlaggebend wären. Ein solches Rechtsinstrument würde schließlich der Europäischen Agentur für die Sicherheit auf See (EMSA) die Rechtsgrundlage für ein Tätigwerden in der Angelegenheit liefern. Die EMSA ist für die Bearbeitung von Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Überwachung und dem Nachweis rechtswidriger Einleitungen ins Meer gut gerüstet, und es herrscht eine weitgehende politische Übereinstimmung darüber, dass ihr diese Aufgaben übertragen werden sollten, es fehlt jedoch noch die Rechtsgrundlage im Gemeinschaftsrecht.

Es gibt also eine Reihe rechtlicher, praktischer und politischer Gründe für eine neue Gemeinschaftsmaßnahme, die in das Gemeinschaftsrecht Vorschriften über die Meeresverschmutzung durch Schiffe einführt und deren Anwendung im Einzelnen regelt.

2.2. Begründung für die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen gegen die Täter

Es ist unbestritten, dass die Gewährleistung der Sicherheit des Seeverkehrs und der Schutz der Gewässer der Gemeinschaft vor Verschmutzung durch Schiffe zu den Zielen der Gemeinschaft gehören. Dieses Ziel ist von der Gemeinschaftspolitik gemäß Titel V EG-Vertrag, insbesondere Artikel 80 Absatz 2 zu verfolgen. Die Gemeinschaft ist befugt, zum Erreichen eines Gemeinschaftsziels Verhaltensregeln aufzustellen, und sie kann Vorschriften einführen, nach denen die Nichteinhaltung der Verhaltensregeln auf nationaler Ebene zu bestrafen ist.

Eine ausdrückliche Zuständigkeit der Gemeinschaft in Bezug auf Strafsachen als solche gibt es nicht. Sofern dies zum Erreichen der Gemeinschaftsziele notwendig ist, kann die Gemeinschaft jedoch die Mitgliedstaaten verpflichten, strafrechtliche Sanktionen vorzusehen. Selbst wenn das Gemeinschaftsrecht Sanktionen (oder strafrechtliche Sanktionen) nicht ausdrücklich vorsieht, können die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, geeignete Schritte zu unternehmen, um das Gemeinschaftsrecht durchzusetzen. Ist das Strafrecht das einzige Mittel, um die wirksame Durchsetzung des Gemeinschaftsrechts zu gewährleisten, können die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, strafrechtliche Sanktionen vorzusehen. Entscheidend für die Beantwortung der Frage, ob eine vorgeschlagene Maßnahme in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft fällt, sind Art und Ziel der beabsichtigten Maßnahme. Soweit die in Frage stehende Maßnahme der Verbesserung der Schiffssicherheit oder dem Schutz der Meeresumwelt dienen soll, ist die Gemeinschaft befugt, diese einzuführen.

Im Einklang mit ihrer Politik über Verstöße gegen Umweltrechtsvorschriften vertritt die Kommission die Auffassung, dass die angestrebten Auswirkungen der Vorschriften über die Meeresverschmutzung durch Schiffe nur durch strafrechtliche Sanktionen sichergestellt werden können. Eine strafrechtliche Maßnahme wird gemeinschaftsweit als Beispiel einer abschreckenden Strafe für alle dienen, die umweltbelastende Güter auf See befördern. Eine hinreichend abschreckende Wirkung lässt sich nur erzielen, wenn rechtswidrige Einleitungen als Delikt gelten, was eine Missbilligung der Gesellschaft zur Folge hat, die im Vergleich zu

den Entschädigungsmechanismen nach dem Zivilrecht oder Verwaltungsmaßnahmen eine andere Qualität hat. Von ihr geht an die potenziellen Täter ein starkes Signal mit größerer abschreckender Wirkung aus.

Neben diesen Erwägungen ist jedoch noch auf ein anderes wichtiges Merkmal im geltenden Seerecht hinzuweisen, das besonders für strafrechtliche Maßnahmen bei der Meeresverschmutzung durch Schiffe plädiert. Dies hängt mit den internationalen Haftpflichtregelungen zusammen, die für durch Schiffe verursachte Verschmutzungsereignisse gelten, und die hinsichtlich ihrer abschreckenden Wirkung erhebliche Mängel aufweisen.

Was Entschädigungen im Fall von Ölverschmutzung betrifft, so fällt die Verschmutzung durch Öltankschiffe derzeit auf internationaler Ebene unter die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über die Haftpflicht bei Ölverschmutzung (CLC) und des Internationalen Übereinkommens zur Einrichtung des Entschädigungsfonds für Ölverschmutzung (Fund Convention), in der durch ihre Protokolle von 1992 geänderten Fassung, bei denen alle Küsten-Mitgliedstaaten Vertragsparteien sind. Die beiden Übereinkommen führen ein Haftungssystem auf zwei Ebenen ein, das auf einer streng festgelegten - jedoch praktisch in allen Fällen begrenzten - Haftung des registrierten Schiffseigentümers und einem Fonds beruht, der gemeinsam von den Ölempfängern finanziert wird und aus dem zusätzliche Entschädigungen an die Opfer von Ölverschmutzungsschäden gezahlt werden, die vom Schiffseigentümer keine vollständige Entschädigung erhalten können.

Der Schwerpunkt der internationalen Regelung über die Ölverschmutzung (und die Verschmutzung durch andere gefährliche und giftige Stoffe, die durch ein Übereinkommen geregelt wird, das noch nicht in Kraft getreten ist) liegt somit in erster Linie auf der *Entschädigung* der Opfer. Die *Haftung* des tatsächlichen Verursachers spielt bei diesen Bestimmungen eine erheblich geringere Rolle, da die persönliche Haftung des Verursachers verwässert wird durch ein nahezu unantastbares Recht des Schiffseigentümers, die Haftung zu begrenzen, sowie durch die kollektive Entschädigung der Empfänger der Ladung über die Fonds, ungeachtet ihrer jeweiligen Verantwortung an dem betreffenden Unfall. Die Regelung für Haftung und Entschädigung im Fall der Meeresverschmutzung enthält in ihrer derzeitigen Form kaum abschreckende Elemente, von denen diejenigen, die mit der Beförderung gefährlicher oder umweltbelastender Güter auf See befasst sind, von nachlässigen Praktiken abgehalten werden könnten, und ist daher nur begrenzt geeignet, Unfälle von vornherein vermeiden zu helfen. Aufgrund internationaler rechtlicher Zwänge kann dieses internationale Haftungssystem nicht durch EU-Rechtsvorschriften geändert werden. In der sogenannten Mitteilung Erika II (KOM(2000) 802 endg.) verwies die Kommission auf die Notwendigkeit, hierzu insbesondere zwei Änderungen einzuführen:

- Der Schiffseigentümer haftet unbeschränkt, wenn nachgewiesen wird, dass der Verschmutzungsschaden auf grobe Fahrlässigkeit seinerseits zurückzuführen ist; und

- die Bestimmung, dass Schadensersatzansprüche für Verschmutzungsschäden gegen den Befrachter, Ausrüster und Betreiber des Schiffs ausgeschlossen sind, wird gestrichen.

Die Kommission fügte hinzu, dass sie, sollten die Bemühungen um angemessene Verbesserungen der internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung fehlschlagen, einen Vorschlag für gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zur Einführung einer europäischen Haftungs- und Entschädigungsregelung für die Meeresverschmutzung vorlegen werde. Voraussetzung für eine solche EU-Regelung wäre die Kündigung der bestehenden Übereinkommen über Haftung und Entschädigung im Fall von Ölverschmutzung. Die Kommission setzt ihre Bemühungen zur Änderung der internationalen Regelung entsprechend der oben beschriebenen Zielsetzung fort, deren Ausgang ist jedoch noch ungewiss.

Aus diesen Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, dass auf EU-Ebene zur Ergänzung der bestehenden Regelung für die Haftpflicht und Entschädigung bei Verschmutzungsschäden eine Maßnahme strafrechtlicher Art eingeführt werden sollte. Auf diese Weise kann der Mechanismus der unmittelbaren Verantwortung der Unfallverursacher sowie eine Regelung mit angemessener strafender - und vorbeugender - Wirkung ohne die genannten gesetzlichen Zwänge und ohne irgendwelche Auswirkungen auf die schnelle und vollständige Entschädigung der Opfer eingeführt werden. Der sogenannte COPE-Fonds-Vorschlag, der Teil des zweiten Erika-Maßnahmenpakets (KOM(2000) 802 endg.) war, enthielt bereits einen Artikel über Geldstrafen (Artikel 10), aber da diese Verordnung insgesamt im Rat nicht im Einzelnen erörtert wurde, sind in dieser Frage keine Fortschritte zu verzeichnen.

Angesichts dieser Erwägungen schlägt die Kommission, wie in ihrer Mitteilung vom 3. Dezember 2002 zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankschiffs *Prestige* (KOM(2002) 681 endg.) angekündigt und vom Rat begrüßt, vor, bei Verschmutzungsdelikten durch Schiffe, wenn sie vorsätzlich begangen oder durch grob fahrlässiges Verhalten verursacht wurden, Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen zu verhängen. Unter die vorgeschlagene Richtlinie fällt die Verschmutzung durch alle Schiffe, nicht nur Tankschiffe, und sie deckt nicht nur die Ölverschmutzung sondern auch rechtswidrige Einleitungen giftiger flüssiger Stoffe ab. Wie bereits gesagt, ist eine Maßnahme dieser Art notwendig, um eine hinreichend deutliche Verbindung zwischen der Verschmutzung und den dafür zur Rechenschaft zu ziehenden verantwortlichen Personen herzustellen. Unter Berücksichtigung der internationalen rechtlichen Zwänge und der Notwendigkeit, die Opfer wirksam und umfassend zu entschädigen, ist eine strafrechtliche Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels am wirksamsten. Artikel 6 der vorgeschlagenen Verordnung ist daher eine notwendige Voraussetzung zur Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr und der Umweltschutzpolitik in der Gemeinschaft.

Die Mitgliedstaaten sind aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahme nicht verpflichtet, ihre Strafgesetze, einschließlich beispielsweise der Doktrin der strafrechtlichen Verantwortung oder der allgemeinen Definition von Schuld zu ändern. Maßnahmen, die diesen Grundsätzen und allgemeinen Definitionen nahe kommen, stehen nicht unbedingt im Zusammenhang mit den in Frage stehenden Gemeinschaftszielen. Ebenso wenig sind in deren Anwendungsbereich (Mindest-)Anforderungen für strafrechtliche Sanktionen vorgesehen, und es werden auch keine allgemeinen Grundsätze des Strafrechts, der Justizverwaltung bzw. der Rechtsprechung und der Strafverfahren berührt.

3. INHALT DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag umfasst zwei verschiedene, jedoch gleichermaßen bedeutende Maßnahmen. Zum einen werden die geltenden internationalen Regeln für die von Schiffen verursachte Einleitung von Schadstoffen ins Meer in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen, und die Anwendung dieser Regeln im Einzelnen vorgeschrieben. Dieser Teil des Vorschlags enthält einige wichtige neue Merkmale, insbesondere die Einbeziehung von Verstößen, die auf hoher See (Seegebiete außerhalb der Gerichtshoheit irgendwelcher Staaten) erfolgen. Zum anderen wird in der vorgeschlagenen Richtlinie festgelegt, dass es sich bei Verstößen gegen die Regeln für die Einleitungen um Delikte handelt, und sie enthält Leitlinien für die Art der zu verhängenden Sanktionen.

Durch diese beiden Maßnahmen werden wichtige Gesetzeslücken geschlossen, da Einleitungen von Schiffen derzeit im Gemeinschaftsrecht nicht hinreichend reglementiert sind, und das bestehende Seerecht keine hinreichend abschreckende Wirkung ausübt, um Schiffe mit umweltbelastender Ladung von gefährlichen Praktiken abzuhalten. Beide Maßnahmen gehen über das Problem der Ölverschmutzung hinaus, weil Umweltdelikte im weiteren Sinne behandelt werden, einschließlich der Verschmutzung durch chemische Stoffe.

4. SPEZIFISCHE ERWÄGUNGEN

4.1. Zweck

Artikel 1 macht deutlich, dass die Richtlinie die Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt zum Ziel hat und die vorgeschlagenen Maßnahmen dafür erforderlich sind.

4.2. Begriffsbestimmungen

Durch die Begriffsbestimmungen wird der Umfang der vorgeschlagenen Maßnahmen festgelegt. Ob Einleitungen rechtswidrig sind oder nicht, wird auf der Grundlage der Marpol 73/78-Normen entschieden, während unter die Definition von Schadstoffen Öl und schädliche flüssige Stoffe fallen, die darin genauer festgelegt werden. Die Marpol 73/78-Normen sind weltweit umfassend anwendbar und den betroffenen Parteien daher bekannt. Was die Strenge der Normen angeht, so gibt es nach Einschätzung der Kommission keinen unmittelbaren Anlass, über diese Normen hinauszugehen. Marpol 73/78 deckt beispielsweise jede Form von Erdölerzeugnissen ab und bezieht sich im Allgemeinen auf den Ausfluss einer Mischung, die nicht mehr als 15 ppm Schadstoffe enthält). Das bedeutet für den Laien, dass gemäß den Regeln - einfacher ausgedrückt - bei Einleitungen von Öl, die im Wasser sichtbar sind, von einem Verstoß gegen die Normen des Marpol 73/78 auszugehen ist. Die Verwendung der Marpol 73/78-Normen als Bezugsgröße bieten ferner im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens der Vereinten Nationen über das Seerecht (UNCLOS), dem die Gemeinschaft als Vertragspartei angehört, die Rechtsgrundlage für die Anwendung der Regeln außerhalb der Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten. Da die Richtlinie alle rechtswidrigen Einleitungen abdecken soll, fällt unter die Definition auch die Verschmutzung, die auf die Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung zurückzuführen ist, die von den Marpol 73/78-Regeln weitgehend ausgenommen ist. Es ist jedoch erwähnenswert, dass gemäß Artikel 6 des Vorschlags Sanktionen für rechtswidrige Einleitungen nur verhängt werden sollen, wenn die Verschmutzung durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten der Beteiligten verursacht wurde. Die Begriffsbestimmung für "Schiffe" ist weit gefasst und deckt alle Arten von Seeschiffen ab, da rechtswidrige Einleitungen schädlicher Stoffe ins Meer von

jeder Art von Schiffen ausgehen können. Aus ähnlichen Gründen deckt die Definition von Personen, für die Sanktionen verhängt werden können, ein breites Spektrum potenzieller Täter ab, einschließlich natürlicher und rechtlicher Personen.

4.3. Geografischer Geltungsbereich

Die Richtlinie bezieht sich auf die Meeresverschmutzung durch Schiffe in allen Küstengewässern der Gemeinschaft, geht jedoch noch darüber hinaus, da sie auch Ereignisse auf hoher See abdeckt. Die ausschließliche Wirtschaftszone wird abgedeckt, sofern von einem Mitgliedstaat im Einklang mit dem internationalen Recht eine solche Zone festgelegt wurde.

4.4. Anwendung innerhalb von Häfen

Artikel 4 beruht auf der in Teil XII des UNCLOS vorgesehenen Regelung der Anwendung durch den Hafenstaat. Das Verbot von Einleitungen in Seegebieten außerhalb der staatlichen Hoheitsgebiete (auf hoher See) ist ein wesentlicher Schritt, der unterstreicht, dass rechtswidrige Einleitungen inakzeptabel sind und die Universalität des betreffenden Delikts deutlich macht. Nur wenige Staaten nutzen derzeit die in Artikel 218 Absatz 1 des UNCLOS vorgesehene Möglichkeit, die Vorschriften über Meeresverschmutzungsdelikte auf hoher See anzuwenden. Dieser Aspekt ist jedoch für viele Mitgliedstaaten von entscheidender Bedeutung, insbesondere für Mitgliedstaaten, die keine ausschließlichen Wirtschaftszonen festgelegt haben, was insbesondere im Mittelmeerraum der Fall ist. Diese Regel wird, wenn sie mit entsprechenden gemeinsamen Überwachungs- und Ermittlungsbemühungen einhergeht, die Möglichkeiten, Täter zu ermitteln, erheblich verbessern, selbst wenn die Einleitung außerhalb der nationalen Grenzen der betreffenden Staaten erfolgte. Dies ist nach Ansicht der Kommission von entscheidender Bedeutung, da die Meeresverschmutzung auch nicht an nationalen Grenzen Halt macht, und eine Beschränkung der Möglichkeiten eines Tätigwerdens der Staaten, die auf dem Seegebiet basiert, in dem die Einleitung erfolgte, wird notgedrungen künstlich sein. Einige nähere Angaben über die Gründe für die Durchführung einer Untersuchung eines Schiffes werden unter Bezugnahme auf die bestehenden Rechtsinstrumente der Gemeinschaft behandelt, bei denen das in der Gemeinschaft eingerichtete Informations- und Datenaustauschsystem zur Überprüfung von Schiffen und Einleitungen von Schiffen ins Meer voll zum Tragen kommt. Der Artikel enthält keine Angaben über die Art des gerichtlichen Verfahrens bei mutmaßlichen Einleitungen; diese Frage ist in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festzulegen.

4.5. Anwendung bei Schiffen im Transitverkehr

Das UNCLOS schränkt für Schiffe im Transitverkehr in den Küstengebieten die Verfahren zur Anwendung der Rechtsvorschriften über die Verschmutzung durch Schiffe erheblich ein. Wenn jedoch mehrere Staaten in einem Informationsaustausch- und Anwendungsnetz zusammenarbeiten, kann ein signifikanter Teil des Transitverkehrs in der Gemeinschaft durch das in Artikel 5 beschriebene Verfahren abgedeckt werden.

4.6. Strafrechtliche Sanktionen

Gemäß Artikel 6 gelten im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt[10] Verstöße gegen die Regeln dieser Richtlinie als Delikte. Sanktionen sind zu verhängen, wenn die betreffenden Personen für schuldig befunden wurden, vorsätzlich oder grob fahrlässig den Vorfall verursacht, dazu beigetragen oder dazu angestiftet zu haben.

In Artikel 6 heißt es weiter, dass die Sanktionen eine hinreichend abschreckende Wirkung haben sollten, was im Hinblick auf die Wirksamkeit der Verbote von Einleitungen einleuchtend ist. Angesichts der unterschiedlichen Praktiken der Mitgliedstaaten über die Verhängung und Art der Sanktionen für Verschmutzungsdelikte, kommt dem vorgeschlagenen Artikel eine wichtige Bedeutung zur Harmonisierung des gemeinschaftlichen Vorgehens bei Einleitungsverstößen zu, unter anderem, was die Personen angeht, gegen die solche Sanktionen verhängt werden, einschließlich der Schiffseigentümer. Nach Ansicht der Kommission hilft es wenig, Verschmutzungstäter nur leicht zu bestrafen. Verstöße im Zusammenhang mit dem vorsätzlichen Einleiten von Schadstoffen, beispielsweise durch Umgehung eines Öl-Wasser-Separators oder Fälschung der Tagebücher sollten nach Auffassung der Kommission allein schon mit sehr hohen Geldstrafen geahndet werden. Ebenso sollte grob fahrlässiges Verhalten, das zu großen Ölteppichen und erheblichen Schäden führt, sehr hart bestraft werden, um die beabsichtigte abschreckende Wirkung zu erzielen. Die Sanktionen werden voraussichtlich häufig die Form von Geldstrafen oder Geldbußen haben, können jedoch bei natürlichen Personen in schwerwiegenden Fällen bis zum Freiheitsentzug gehen. Im Hinblick auf die Wirksamkeit der Maßnahme ist es von entscheidender Bedeutung, dass juristische Personen haftbar gemacht werden können und Sanktionen gegen juristische Personen gemeinschaftsweit verhängt werden. Für einige Mitgliedstaaten könnte es sich als schwierig erweisen, strafrechtliche Sanktionen gegen juristische Personen zu verhängen, ohne grundlegende Prinzipien ihres nationalen Rechtssystems zu ändern. Daher hätten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, andere als strafrechtliche Sanktionen vorzusehen, so lange diese wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind. Dazu könnten beispielsweise Geldbußen, die Einziehung der Erträge, der Ausschluss von öffentlichen Zuwendungen oder Beihilfen und die gerichtlich angeordnete Überwachung oder Liquidation gehören. Eine Bezugnahme auf internationales Recht dient der Berücksichtigung verschiedener, in diesem Bereich bestehender Einschränkungen, einschließlich des Artikels 230 des UNCLOS. Ferner wird deutlich gemacht, dass die Sanktionen nicht verbunden zu sein brauchen mit der Haftpflicht der betroffenen Personen und nicht versicherbar sind. Der letztgenannte Punkt ist alles andere als selbstverständlich angesichts der gegenwärtigen Versicherungspraktiken im Seeverkehr, bei denen der Versicherungsschutz von Schiffen durch Policen der "Protection and Indemnity Clubs" (Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit), die weltweit etwa 90% der gesamten Tonnage versichern, auch Geldstrafen, einschließlich Sanktionen strafrechtlicher Art im Zusammenhang mit Verschmutzungsdelikten abdecken kann.

4.7. Garantien

Artikel 7 enthält eine Reihe von Garantien, die eingeführt wurden, um zu gewährleisten, dass die gemäß der Richtlinie getroffenen Maßnahmen weder diskriminierend sind noch auf andere Weise dem internationalen Recht, einschließlich Abschnitt 7 Teil XII des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, entgegenstehen.

---

[10] Siehe Fußnote 4.

4.8. Begleitmaßnahmen

Um voll wirksam zu sein, müssen die Regeln über das Verschmutzungsverbot und deren Durchsetzung mit praktischen Maßnahmen einhergehen. Dies betrifft den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten und die Festlegung gemeinsamer Verfahren zur Überwachung und Ermittlung von Schiffen, die Schadstoffe ins Meer einleiten, und von denen viele auf EU- oder subregionaler Ebene bereits eingeführt werden[11]. Ferner sollten Technologien, mit denen durchgeführte Einleitungen an Bord der Schiffe aufgezeichnet und die zuständigen Personen an Bord oder an der Küste gewarnt werden können, voll genutzt werden, da diese Einrichtungen erheblich zu einer objektiven Bestimmung des Ausmaßes durchgeführter Einleitungen beitragen können.

4.9. Berichterstattung

Um eine einheitliche Anwendung der Richtlinie zu gewährleisten und ihre Wirksamkeit zu beurteilen, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Kommission über das Ausmaß ihrer praktischen Anwendung und die Art der verhängten Sanktionen unterrichtet wird. Zu diesem Zweck übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 9 alle drei Jahre einen Bericht.

4.10. Ausschuss und Änderungen

Die Artikel 10 und 11 beziehen sich auf den neuen Ausschuss über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), der durch die Verordnung 2099/2002 vom 5. November 2002 eingesetzt wurde. Die Einschaltung dieses Ausschusses wird u.a. die Aktualisierung der Richtlinie angesichts der laufenden Änderung des Marpol 73/78-Übereinkommens auf internationaler Ebene erleichtern.

---

[11] Hier wird insbesondere Bezug genommen auf die Einrichtung eines transeuropäischen Datenaustauschnetzes zur Überwachung des Schiffsverkehrs (SafeSeaNet) und die laufenden Anstrengungen zur Harmonisierung der Politik zur Strafverfolgung und Überführung der Verantwortlichen für von Schiffen stammende Einleitungen ins Meer, die im Rahmen des Umweltschutzes der Ostsee (HELCOM) und der Nordsee (Bonner Übereinkommen) unternommen werden. Ferner geht aus von der Kommission finanzierten Forschungsarbeiten hervor, dass die Markierung (tagging) von Öl über die DNA eine nützliche Methode sein könnte, um ins Meer eingeleitetes Öl mit einem bestimmten Schiff in Verbindung zu bringen. Siehe z.B. IMO-Dokumente BLG 7/INF.5 und BLG 6/11.

2003/0037 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte

(Text für den EWR von Bedeutung)

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[12],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[13],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[14],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[15],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Politik der Sicherheit im Seeverkehr der Gemeinschaft wird ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau angestrebt, und sie beruht auf der Voraussetzung, dass alle an der Beförderung von Gütern auf See Beteiligten Verantwortung dafür tragen, dass in den Gewässern der Gemeinschaft verkehrende Schiffe die geltenden Vorschriften und Normen einhalten.

(2) Die praktisch anwendbaren Normen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe sind im Marpol-Übereinkommen 73/78 festgelegt; diese Regeln werden jedoch von in den Gemeinschaftsgewässern verkehrenden Schiffen täglich übertreten, ohne dass korrigierend eingegriffen wird.

(3) Die Umsetzung des Marpol-Übereinkommens 73/78 ist innerhalb der Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich, daher ist eine Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene vonnöten. Erhebliche Unterschiede gibt es gemeinschaftsweit insbesondere bei der Praxis der Mitgliedstaaten zur Verhängung von Sanktionen für rechtswidrige Einleitungen durch Schiffe.

---

12 ABl. C … vom …, S. …
13 ABl. C … vom …, S. …
14 ABl. C … vom …, S. …
15 ABl. C … vom …, S. …

(4) Abschreckende Maßnahmen sind mit der Politik der Gemeinschaft im Bereich des Seeverkehrs untrennbar verbunden, da sie einen Zusammenhang zwischen der Verantwortung der 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) Weder die internationale Haftpflicht- und Entschädigungsregelung im Fall der Ölverschmutzung noch die für die Verschmutzung durch andere gefährliche oder giftige Stoffe geltende Regelung haben eine hinreichend abschreckende Wirkung, um an der Beförderung gefährlicher Ladung auf See Beteiligte von unerlaubten Praktiken abzuhalten. Die erforderliche abschreckende Wirkung lässt sich nur durch Einführung von Sanktionen strafrechtlicher Art erzielen, die für jede Person gelten, die vorsätzlich oder grob fahrlässig eine Verschmutzung des Meeres verursacht oder dazu beiträgt.

(6) Auch juristische Personen sollten gemeinschaftsweit mit Sanktionen belegt werden können, da Verstöße im Interesse juristischer Personen oder in deren Namen begangen werden können.

(7) Maßnahmen strafrechtlicher Art sind unabhängig von der Haftpflicht der betroffenen Parteien und unterliegen daher weder irgendwelchen Regeln über die Kanalisierung der Haftpflicht noch begrenzen sie die effiziente Entschädigung der Opfer der Verschmutzungsereignisse.

(8) Um sicherzustellen, dass rechtswidrige Einleitungen ins Meer rechtzeitig entdeckt und die Täter ermittelt werden, ist eine engere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich.

(9) Die Richtlinie steht im Einklang mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit im Sinne des Artikels 5 EG-Vertrag. Die Einbeziehung der internationalen Normen für die Verschmutzung durch Schiffe in das Gemeinschaftsrecht und die Festlegung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verstöße gegen diese Vorschriften ist eine Maßnahme, die zur Erreichung eines hohen Sicherheits- und Umweltschutzniveaus im Seeverkehr erforderlich ist. Das lässt sich nur durch die Gemeinschaft über harmonisierte Vorschriften wirksam erreichen. Die Richtlinie beschränkt sich auf das Minimum, das notwendig ist, um dieses Ziel zu erreichen und geht nicht über das zu diesem Zweck erforderliche Maß hinaus.

(10) Die Charta der Grundrechte wird von der Richtlinie voll und ganz eingehalten -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel

Ziel dieser Richtlinie ist es, die internationalen Normen für die Meeresverschmutzung durch Schiffe in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen und sicherzustellen, dass gegen Personen, die für rechtswidrige Einleitungen ins Meer verantwortlich sind, angemessene Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, verhängt werden. Durch die Richtlinie sollen die Sicherheit des Seeverkehrs erhöht und die Meeresumwelt vor der Schadstoffbelastung durch Schiffe geschützt werden.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. "Marpol 73/78" das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dessen Protokoll von 1978, in der geänderten Fassung[16];

2. "Schadstoffe" unter die Anlagen I (Öl) und II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) des Marpol-Übereinkommens 73/78 fallende Stoffe;

3. "rechtswidrige Einleitungen" Einleitungen, die gegen Marpol 73/78 verstoßen, dazu gehören Einleitungen infolge von Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung, die nach Marpol 73/78, Anlage I, Regel 11 Buchstabe b und Anlage II, Regel 6 Buchstabe b ausgenommen sind;

4. "Schiff" ein Seeschiff, das ungeachtet seiner Flagge und seiner Art in der Meeresumwelt betrieben wird und Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät und schwimmendes Gerät umfasst;

5. "Person" eine natürliche oder juristische Person

6. "juristische Person" eine juristische Einrichtung, die nach dem geltenden innerstaatlichen Recht diesen Status hat, ausgenommen von Staaten und sonstigen Gebietskörperschaften, die in Ausübung ihrer Prärogative der öffentlichen Hand und im Namen öffentlicher internationaler Organisationen handeln.

Artikel 3
Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für das Einleiten von Schadstoffen in:

   (a) internationale Gewässer, einschließlich Häfen, eines Mitgliedstaats;

   (b) das Küstenmeer eines Mitgliedstaats;

   (c) Seewege, die im Sinne von Teil III Abschnitt 2 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 vorbehaltlich des Rechts der Transitdurchfahrt der internationalen Schifffahrt dienen, sofern ein Mitgliedstaat Hoheitsbefugnisse über diese Seewege ausübt;

   (d) die im Einklang mit dem internationalen Recht festgelegte ausschließliche Wirtschaftszone eines Mitgliedstaats; und

   (e) die hohe See.

---

[16] Für Bezugszwecke ist eine Zusammenfassung der einschlägigen Regeln des Marpol 73/78 für die Einleitung von Öl und schädlichen flüssigen Stoffen im Anhang I (Teil I und Teil II) beigefügt.

2. Diese Richtlinie gilt für rechtswidrige Einleitungen aller Schiffe, unabhängig von der Flagge, die sie führen, mit Ausnahme von Kriegsschiffen, Flottenhilfsschiffen oder sonstigen Schiffen, die im Besitz eines Staates sind oder von einem Staat betrieben werden, und bis auf weiteres lediglich im nicht marktbestimmten staatlichen Dienst genutzt werden.

Artikel 4
Anwendung auf Schiffe im Hafen eines Mitgliedstaats

1. Lassen Unregelmäßigkeiten oder Informationen den Verdacht aufkommen, dass ein Schiff, das sich in einem Hafen oder einem Umschlaghafen eines Mitgliedstaats aufhält, rechtswidrige Einleitungen von Schadstoffen in einem der Seebereiche im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 vorgenommen hat, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass im Einklang mit seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften eine Untersuchung durchgeführt wird.

2. Eine nicht erschöpfende Liste von Unregelmäßigkeiten oder Informationen im Sinne von Absatz 1 ist im Anhang II aufgeführt.

3. Werden bei der Untersuchung gemäß Absatz 1 Fakten ermittelt, die den Beweis für eine solche rechtswidrige Einleitung liefern könnten, werden die zuständigen Strafverfolgungsbehörden unterrichtet.

Artikel 5
Anwendung auf Schiffe im Transitverkehr

Erfolgt die mutmaßliche rechtswidrige Einleitung in einem Seegebiet im Sinne der Buchstaben b, c, d oder e des Artikels 3 Absatz 1 und läuft das Schiff, das verdächtigt wird, diese Einleitung vorgenommen zu haben, keinen Hafen des Mitgliedstaats an, der im Besitz der Informationen über die mutmaßliche Einleitung ist, gilt Folgendes:

- Befindet sich der nächste, von dem Schiff angelaufene Hafen in einem anderen Mitgliedstaat, so arbeiten die betreffenden Mitgliedstaaten eng an der Untersuchung gemäß Artikel 4 Absatz 1 zusammen und entscheiden gemeinsam über die zu ergreifenden Verwaltungsmaßnahmen in Bezug auf diese Einleitung.

- Handelt es sich bei dem nächsten, von dem Schiff angelaufenen Hafen um den Hafen eines Drittstaats, 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, die entsprechenden Maßnahmen in Bezug auf diese Einleitung zu ergreifen.

Artikel 6
Delikte und Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die rechtswidrige Einleitung von Schadstoffen ins Meer, bzw. die Beteiligung an oder die Anstiftung zu dieser Einleitung, wenn diese auf vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten zurückzuführen ist, als Delikt angesehen wird.

2. Gegen alle Personen (d.h. nicht nur den Schiffseigentümer sondern auch den Eigentümer der Fracht, die Klassifikationsgesellschaft oder andere beteiligte Personen) die von einem Gerichtshof für verantwortlich im Sinne von Absatz 1 befunden wurden, werden Sanktionen, einschließlich gegebenenfalls strafrechtlicher Sanktionen, verhängt.

3. Die Sanktionen im Sinne von Absatz 2 müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

4. Bei natürlichen Personen werden strafrechtliche Sanktionen verhängt, die in den gravierendsten Fällen nach dem geltenden internationalen Recht bis zum Freiheitsentzug gehen können.

5. Bei natürlichen und juristischen Personen sehen die Mitgliedstaaten unter anderem die folgenden Sanktionen vor:

   (a) Geldbußen;

   (b) Einziehung der Erträge aus den Straftaten gemäß Absatz 1.

   Wenn dies gerechtfertigt ist, sehen die Mitgliedstaaten ferner die folgenden Sanktionen vor:

   (c) eine dauerhafte oder zeitlich befristete Disqualifizierung von der Ausübung kommerzieller Tätigkeiten;

   (d) die gerichtlich angeordnete Überwachung;

   (e) die gerichtlich angeordnete Liquidation;

   (f) ein Verbot des Zugangs zu staatlichen Zuschüssen oder Beihilfen.

6. Die in diesem Artikel genannten Bußgelder sind nicht versicherbar.

Artikel 7
Garantien

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

Artikel 8

Begleitmaßnahmen

Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten eng mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und gegebenenfalls im Rahmen des durch die Entscheidung Nr. 2850/2000/EG[17] eingeführten Aktionsprogramms zur Bekämpfung unfallbedingter oder vorsätzlicher Meeresverschmutzung zusammen, um

(a) die für die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Informationssysteme einzurichten;

(b) gemeinsame Praktiken und Leitlinien einzuführen, insbesondere für

- die Überwachung und frühzeitige Ermittlung von Schiffen, die entgegen den Bestimmungen dieser Richtlinie Schadstoffe ins Meer einleiten, sowie gegebenenfalls an Bord der Schiffe eingebaute Überwachungseinrichtungen;

- zuverlässige Verfahren zur Zurückverfolgung von Schadstoffen im Meer bis zu einem bestimmten Schiff und

- die wirksame rechtliche Anwendung dieser Richtlinie.

Artikel 9

Berichterstattung

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

Artikel 10

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)[18] eingesetzt wurde.

2. Bei Bezugnahme auf diesen Absatz wird das in Artikeln 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG[19] genannte Regelungsverfahren unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Artikels 8 des Beschlusses angewendet. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG genannte Frist beträgt drei Monate.

---

17 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.

18 ABl. L 324 vom 29.11.2002, S.1.

19 ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

3. Die Kommission setzt den durch die Entscheidung 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 11
Änderungsverfahren

1. Die Anhänge dieser Richtlinie und die Bezugnahmen auf das Marpol-Übereinkommen 73/78 können nach dem in Artikel 10 Absatz 2 festgelegten Verfahren geändert werden.

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

Artikel 12
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens sechs Monate nach dem Datum des Inkrafttretens nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

2. 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 13
Inkrafttreten

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

Artikel 14
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

ANHANG I

Zusammenfassung der Marpol-Regeln 73/78 zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl und schädliche flüssige Stoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2

Teil I: Öl (Marpol 73/78, Anlage I)

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

Auszüge aus den relevanten Bestimmungen von Marpol 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 ölhaltigen 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-Einleitrate 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 Sloptankanlage nach Maßgabe der Regel 15 in Betrieb.

(b) bei einem Schiff mit einem Bruttoraumgehalt von 400 oder 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 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 Bruttoraumgehalt 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.

- - -

(4) Absatz 1 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast oder von unbehandelten ölhaltigen Gemischen, die unverdünnt einen Ölgehalt von nicht mehr als 15 ppm aufweisen, nicht aus Ladungs-Pumpenraumbilgen stammen und nicht mit Ölladungsrückständen vermischt sind.

(5) 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.

(6) 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 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 Bruttoraumgehalt von 400 oder 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 Bruttoraumgehalt 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) [nicht zutreffend][20]

(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 vorgesehen ist.

---

[20] Gemäß Artikel 2 Absatz 3 ist die in Absatz 11 Buchstabe b Marpol 73/78, Anlage I vorgesehene Ausnahme im Rahmen dieser Richtlinie nicht anwendbar. Der besagte Absatz lautet wie folgt:

"(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"

Teil II: Schädliche flüssige Stoffe (Marpol 73/78 Anlage II)

Auszüge aus den relevanten Bestimmungen von Marpol 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 von Marpol 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

Konzentrationen 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 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 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 Einleitrate 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 1/3000 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 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 Einleitrate 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 1/1000 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 von Marpol 73/78 Anlage II, Regel 1, einschließlich der Ostsee]

Vorbehaltlich des Absatzes 14 dieser Regel and 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 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 den 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 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 Einleitrate 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 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 Einleitrate 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 1/3000 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.

(b) [nicht zutreffend][21]

---

[21] Gemäß Artikel 2 Absatz 3 ist die in Absatz 6 Buchstabe b Marpol 73/78, Anlage II vorgesehene Ausnahme im Rahmen dieser Richtlinie nicht anwendbar. Der besagte Absatz lautet wie folgt:

"(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.

ANHANG II

Nicht erschöpfende Liste von Unregelmäßigkeiten oder Informationen im Sinne des Artikels 4 Absatz 1

(1) Unregelmäßigkeiten in Bezug auf das Öltagebuch und sonstige relevante Tagebücher im Zusammenhang mit potenziellen Verschmutzungsdelikten, die bei gemäß Richtlinie 95/21/EG durchgeführten Hafenstaatkontrollen festgestellt werden;

(2) Unregelmäßigkeiten in Bezug auf die Entsorgung von Schiffsabfällen oder Ladungsrückständen oder deren Meldung gemäß Richtlinie 2000/59/EG;

(3) im Rahmen der in der Richtlinie 2002/59/EG vorgesehenen Verfahren oder auf andere Art von einem anderen Mitgliedstaat erhaltene Informationen über potenzielle Verschmutzungsdelikte des Schiffes; oder

(4) sonstige von Personen erhaltene Informationen, die mit dem Betrieb des Schiffes befasst sind, einschließlich Lotsen, die auf Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit der Einhaltung der aus dieser Richtlinie erwachsenden Verpflichtungen schließen lassen.

FINANZBOGEN

Die finanziellen Auswirkungen dieses Rechtsakts beschränken sich auf Schiffseigentümer und andere Akteure des Seeverkehrs, die gegen die seit vielen Jahren geltenden Regeln vorsätzlich oder grob fahrlässig verstoßen. Da auf Gemeinschaftsebene keine finanziellen Auswirkungen vorgesehen sind, wird ein detaillierterer Finanzbogen als überflüssig erachtet.