

**Unterrichtung**

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und  
Ladungsrückstände

KOM(98) 452 endg.; Ratsdok. 10634/98

KEP-AE-Nr.: 982743

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 21. August 1998 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 20. Juli 1998 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Umweltfragen" beraten.

Das Europäische Parlament, der Wirtschafts- und Sozialausschuß und der Ausschuß der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

INHALTSVERZEICHNIS

**BEGRÜNDUNG**

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| ALLGEMEINE EINLEITUNG                      | 2  |
| ZWECK UND ANWENDUNGSBEREICH DER RICHTLINIE | 7  |
| BEGRÜNDUNG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES   | 7  |
| INHALT DER RICHTLINIE DES RATES            | 9  |
| BESONDERE ERWÄGUNGEN                       | 10 |

|                         |    |
|-------------------------|----|
| <b><u>RECHTSAKT</u></b> | 20 |
|-------------------------|----|

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| <b><u>BESCHLUSS DES GEMEINSAMEN EWR-AUSSCHUSSES</u></b> | 36 |
|---------------------------------------------------------|----|

|                           |    |
|---------------------------|----|
| <b><u>FINANZBOGEN</u></b> | 38 |
|---------------------------|----|

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| <b><u>FORMULAR ZUR FOLGENABSCHÄTZUNG</u></b> | 42 |
|----------------------------------------------|----|

## BEGRÜNDUNG

### ALLGEMEINE EINLEITUNG

1. Es wird allgemein anerkannt, daß Menge und Ausmaß der Einbringung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See unannehmbar hoch sind. Es wird ebenfalls anerkannt, daß die Ursachen hierfür sowohl an Bord von Schiffen als auch an Land zu suchen sind. Selbst wenn sich das häufige illegale Einbringen auf See zum Teil dadurch erklären läßt, daß Kapitänen und Besatzungen die geltenden internationalen Vorschriften und Normen nicht bekannt sind, gibt es auch in den Häfen bisweilen keine angemessenen Auffangeinrichtungen. Schiffen, die ihre Abfälle und Ladungsrückstände nicht im Hafen entladen können, bleibt häufig keine andere Alternative als das Einbringen bzw. die Einleitung auf See. Zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Betriebsrückstände von Schiffen muß daher einerseits von den Häfen verlangt werden, angemessene Auffanganlagen bereitzustellen, andererseits müssen die Schiffe verpflichtet werden, diese Anlagen zu nutzen.
2. Im Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) wird die Notwendigkeit dieses dualen Konzepts anerkannt. Die technischen Anlagen dieses Übereinkommens enthalten ausführliche Normen und strenge Bedingungen für das Einbringen von Abfällen und die Einleitung von Rückständen auf See, wobei für als "Sondergebiete" erklärte Meeresgebiete strengere Anforderungen gestellt werden. Das Übereinkommen richtet sich auch an die Häfen, indem es die Vertragsparteien verpflichtet, gemäß den Bedürfnissen der Schiffe die Bereitstellung von Auffanganlagen für verschiedene Arten von Abfällen zu gewährleisten, ohne die Schiffe, die diese Anlagen in Anspruch nehmen, unangemessen aufzuhalten.
3. Die zwischen den geltenden Vorschriften und den vorherrschenden Praktiken bestehende Diskrepanz wurde von der Kommission in ihrer Mitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" vom 24. Februar 1993<sup>1</sup> anerkannt, derzufolge die Einhaltung des MARPOL-Übereinkommens 73/78, dem alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft beigetreten sind, verbessert werden kann und weitere Initiativen erforderlich sind, um die Durchsetzung der internationalen Vorschriften und Normen zu verbessern. Dies gilt sowohl für MARPOL 73/78 als auch für andere einschlägige Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO).

Der Rat teilt die Auffassung der Kommission und hat in seiner Entschlieung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr die verbesserte

---

<sup>1</sup> KOM(93) 66 endg.

Bereitstellung und Nutzung von Auffanganlagen innerhalb der Gemeinschaft als vorrangige Maßnahme eingestuft.<sup>2</sup>

4. Die vorliegende Richtlinie verfolgt das gleiche Ziel wie MARPOL 73/78, d. h. die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, unabhängig von deren Flagge, im Hinblick auf einen vollständigen Abbau dieser Verschmutzung. Sie stellt jedoch nicht - wie MARPOL 73/78 - Vorschriften im Zusammenhang mit der Einbringung und Einleitung auf See auf, sondern behandelt den Betrieb von Schiffen während ihres Aufenthalts in Häfen (der Gemeinschaft).
5. Diesem hafenorientierten Konzept liegen pragmatische, politische und rechtliche Erwägungen zugrunde. Wie schon erwähnt, steht die Einleitung von Betriebsrückständen auf See in engem Zusammenhang mit der Bereitstellung und Zugänglichkeit von Auffanganlagen in den Häfen. Nur durch eine erhebliche Verbesserung dieser Situation lassen sich die Einleitungen auf See wirksam reduzieren. Ferner wird allgemein anerkannt, daß die größten Probleme der derzeitigen internationalen Regelung hinsichtlich der Verschmutzung durch Betriebsrückstände von Schiffen nicht in erster Linie auf unzureichende Normen, sondern auf deren unzureichende Durchführung und Durchsetzung zurückzuführen sind. Da die harmonisierte Durchführung international vereinbarter Vorschriften - gegebenenfalls ergänzt durch spezifische Gemeinschaftsanforderungen - einer der Grundpfeiler der Gemeinschaftspolitik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr ist, ist es verständlich, daß sich die Anstrengungen der Gemeinschaft auf die effiziente Durchführung von MARPOL 73/78 und Verwirklichung der darin angestrebten Ziele und nicht auf die Einführung neuer Vorschriften für die Einleitung von Betriebsrückständen auf See konzentrieren. Die rechtlichen Gründe für eine Bevorzugung des hafenorientierten Konzepts beruhen auf dem internationalen Seerecht, insbesondere dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982. Der durch dieses Übereinkommen geschaffene vorsichtige Ausgleich zwischen den Zuständigkeiten an der Küste und auf See bedingt erhebliche Einschränkungen hinsichtlich der Erlassung und Durchsetzung einzelstaatlicher - und regionaler - Vorschriften über die durch Schiffe verursachte Verschmutzung in den Küstengebieten, bestätigt jedoch eine weitreichende Zuständigkeit der Staaten bei der Erlassung und Durchsetzung von Vorschriften für Schiffe, die sich freiwillig in deren Häfen aufhalten.
6. Das von MARPOL 73/78 abweichende Konzept hat unweigerlich zur Folge, daß in der Richtlinie ein Reihe von Fragen behandelt werden müssen, die von der derzeit geltenden internationalen Regelung nicht erfaßt werden. Daher muß eine Regelung auf Gemeinschaftsebene, wenn sie wirksam sein soll, zunächst spezifischere Normen im Zusammenhang mit den Anforderungen festlegen, die von den Häfen und den Hafenstaaten bei der Bereitstellung angemessener Auffanganlagen zu erfüllen sind. Zweitens sind die Auflagen für Schiffe, die diese Anlagen in Anspruch nehmen, zu verbessern. Drittens ist ein effizientes Kontrollsystem

---

<sup>2</sup> Entschließung des Rates vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich des Seeverkehrs (93/C/ 271/01), ABl. Nr. C 271 vom 7.10.93, S. 2.

erforderlich, mit dem die Wirksamkeit dieser Maßnahmen gewährleistet werden kann.

7. Es steht außer Frage, daß die derzeit geltenden Anforderungen an die Häfen und Hafenstaaten detaillierter gestaltet und verbessert werden müssen, da es sich bei dem kurzen Verweis auf angemessene Auffanganlagen in den einschlägigen Anlagen von MARPOL 73/78 um die einzige rechtliche Anforderung auf internationaler Ebene handelt. Vor diesem Hintergrund stellt die Verpflichtung zur Aufstellung von Abfallbewirtschaftungsplänen für das Auffangen und die Behandlung von Schiffsabfällen und Rückständen in allen Häfen ein wesentliches Element der vorgeschlagenen Richtlinie dar. Ein solcher Plan erfordert von dem betreffenden Hafen zunächst eine Einschätzung der Bedürfnisse der Schiffe, die ihn normalerweise anlaufen. Anhand dieser Einschätzung hat er die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden. Mit der Genehmigung und Überwachung des Abfallbewirtschaftungsplans durch den betreffenden Mitgliedstaat sollten die Richtigkeit und Angemessenheit dieses Plans gewährleistet werden.

Ferner werden die Häfen aufgefordert, die Inanspruchnahme der Auffanganlagen u.a. dadurch zu fördern, daß sie deren uneingeschränkte Verfügbarkeit zu vertretbaren Kosten sowie deren Betriebsgüte gewährleisten und dafür sorgen, daß das Auffangen von Rückständen weder mit großen Kosten noch mit zeitraubenden Formalitäten für Schiff und Besatzung verbunden ist. Die im MARPOL 73/78 enthaltene Verpflichtung, Schiffen keine unangemessene Aufenthaltsdauer zu verursachen, bleibt unverändert bestehen. Allerdings werden die Kosten für die Bereitstellung angemessener Auffanganlagen den Schiffen angelastet, die den jeweiligen Hafen anlaufen.

8. Selbstverständlich muß dafür gesorgt werden, daß die Anstrengungen der Häfen nicht umsonst sind und die Anlagen von den Schiffen tatsächlich in Anspruch genommen werden. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie soll die Inanspruchnahme der Auffanganlagen mit mehreren Schritten sichergestellt werden. Erstens bedeutet der Grundsatz der obligatorischen Entladung, daß alle Schiffe - abgesehen von den erforderlichen Ausnahmen - die Betriebsrückstände vor Verlassen eines Gemeinschaftshafens entladen müssen oder zumindest der Kapitän in der Lage ist nachzuweisen, daß die Lagerkapazität für Schiffsabfälle ausreicht. Somit obliegt es jedem Schiff, das keine Entladung vorgenommen hat, die Nichtinanspruchnahme der Auffanganlagen zu begründen. Schiffe, von denen die Auffanganlagen nicht in Anspruch genommen wurden und für die keine begründete Ausnahmeregelung vorliegt, dürfen den Hafen nicht verlassen, solange keine Entladung vorgenommen wurde. Zweitens ist der Grundsatz der obligatorischen Entladung an die für die Häfen bestehende Verpflichtung gebunden, ein Kostendeckungssystem einzurichten, das die Inanspruchnahme der Anlagen fördert. Die Richtlinie enthält keine näheren Angaben zu dem einzurichtenden Kostendeckungssystem. Sie legt einige allgemeine Grundsätze fest, die es zu beachten gilt, und räumt den Mitgliedstaaten einen gewissen Ermessensspielraum ein. Unabhängig von der Art des gewählten Systems, besteht die generelle Anforderung, daß ein solches System den Schiffen keinen Anreiz bieten darf, ihre Betriebsrückstände auf See zu beseitigen. Somit wird ein System der "unmittelbaren Gebührenanlastung", bei dem nur diejenigen zahlen, die ihre Abfälle entladen, von Anfang an ausgeschlossen. Ähnlich wie im Falle des Grundsatzes der obligatorischen Entladung müssen bestimmte Ausnahmen bei der Entrichtung der Gebühren

zugelassen werden, so z.B. für Schiffe, die Häfen mit großer Häufigkeit anlaufen und Entladungsvereinbarungen mit anderen Häfen auf ihrer Route nachweisen können.

Um die Zusammenarbeit zwischen den Schiffen und den betroffenen Behörden und Personen zu gewährleisten, ist der Kapitän des Schiffes verpflichtet, dem nächsten Anlaufhafen im voraus Angaben über die Lagerkapazitäten und die Menge der an Bord befindlichen Abfälle und Rückstände zu machen sowie seine Absicht mitzuteilen, die Auffanganlagen in Anspruch zu nehmen. Derartige Angaben sind nicht nur für die Häfen für die Bereitstellung angemessener Auffanganlagen, sondern auch für die Durchsetzung des Systems von Bedeutung.

9. Drittens ist ein Kontrollsystem einzurichten, das die Anwendung des Systems in der Praxis gemäß den Vorschriften der Richtlinie gewährleistet. Für den Fall, daß die Anlagen unzureichend sind oder ein Schiff diese nicht in Anspruch nimmt, muß dafür gesorgt sein, daß die Richtlinie eingehalten wird. In der Praxis wird es schwierig sein, alle Schiffe zu kontrollieren, die keine Entladung in den Häfen vornehmen. Daher wird die Einhaltung der Richtlinie in erster Linie durch unangekündigte Prüfungen durch die Behörden der Mitgliedstaaten überprüft werden. Diesen würde mitgeteilt, welche Schiffe vermutlich keine Entladung vornehmen werden oder die Meldeanforderungen der Richtlinie nicht erfüllt haben. Solange ein Schiff die Entladungsanforderungen nicht erfüllt hat, wird es vom Aufsichtsbeamten keine Genehmigung erhalten, in See zu gehen. Andererseits werden Schiffe, die den Vorschriften der Richtlinie genügen, jedoch aufgrund unzureichender Auffanganlagen in unangemessener Weise aufgehalten werden, einen Anspruch auf Entschädigung für hierdurch entstandene Verluste haben.
10. Die Richtlinie baut auf den von allen Mitgliedstaaten schon im Rahmen von MARPOL 73/78 übernommenen Verpflichtungen auf, geht jedoch noch einen Schritt weiter, indem sie die rechtlichen, finanziellen und praktischen Verpflichtungen aller am Entladungsverfahren Beteiligten eingehend regelt. 1992 wurde auf der Konferenz über Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro vereinbart, daß die Unterzeichnerstaaten erwägen, inwieweit die Entsorgungsvorschriften von MARPOL 73/78 zu verschärfen sind.<sup>3</sup> Innerhalb der Gemeinschaft wurde diese Notwendigkeit eindeutig erkannt, und die Richtlinie stellt ein wichtiges Instrument für eine harmonisierte Durchführung der in MARPOL 73/78 enthaltenen Vorschriften in Europa dar.\*
11. Schon in der Vergangenheit, insbesondere in den neunziger Jahren, sind zahlreiche Anstrengungen im Hinblick auf eine wirksame Durchführung von MARPOL 73/78 unternommen worden. Diese Anstrengungen waren auf der Ebene einzelner Häfen oder Staaten oder sogar auf subregionaler Ebene angesiedelt. Keine dieser Maßnahmen ist jedoch so umfassend wie die in dieser Richtlinie vorgeschlagene Regelung oder hat einen ähnlich weitreichenden geographischen Geltungsbereich.

---

<sup>3</sup> Agenda 21, Absatz 17.30(a)(iii).

12. Die im Rahmen der Ostseestrategie für Auffanganlagen in Häfen angenommene Regelung für die Ostsee ist die bemerkenswerteste der vorstehend erwähnten subregionalen Regelungen. Im März 1998 haben die Vertragsparteien des Übereinkommens von 1974/1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets, einschließlich der Gemeinschaft, Änderungen zu diesem Übereinkommen verabschiedet, die bei ihrem Inkrafttreten strenge Entsorgungsanforderungen für alle Schiffe einführen werden, die Häfen der Ostsee anlaufen. Die vorliegende Richtlinie wurde im Hinblick auf ihre Vereinbarkeit mit dieser Regelung entwickelt und soll in keiner Weise die Anwendbarkeit des in diesem Bereich für die Ostsee eingeführten Konzepts einschränken.
13. Die Meeresverschmutzung hat grenzüberschreitende Auswirkungen. Daher ist es aus der Sicht des Umweltschutzes erstrebenswert, eine größtmögliche Zahl von Staaten an einer solchen Regelung zu beteiligen. Handeln einzelne Staaten oder Häfen alleine, können sie die durch Schiffe in ihren Hoheitsgewässern verursachte Verschmutzung lediglich teilweise reduzieren, da nur eine beschränkte Zahl potentieller Verschmutzer diese Häfen anlaufen werden. Andererseits kann eine Maßnahme auf regionaler Ebene erhebliche Auswirkungen haben, da der nachweislich größte Teil der im Küstenbereich verursachten Verschmutzung in einer spezifischen Region durch Schiffe verursacht wird, die Häfen dieser Region anlaufen.

Ferner hat ein einseitiges Vorgehen in diesem Bereich den Nachteil, ungünstige Wettbewerbsbedingungen für den (die) betreffenden Hafen (Häfen) zu schaffen. So können Maßnahmen einzelner Häfen oder Staaten, die den Grundsatz der obligatorischen Entladung oder ein Gebührensystem anwenden und somit eine zusätzliche Belastung für Schiffe einführen, die Wettbewerbsfähigkeit gefährden. Eine rigorose einseitige Durchsetzung solcher Regelungen würde wahrscheinlich eine Verkehrsverlagerung auf andere Nachbarhäfen, die weniger strenge Anforderungen stellen, zur Folge haben. Obwohl sich nicht abstreiten läßt, daß eine Gemeinschaftsregelung wie die hier vorgeschlagene - insbesondere in den Randgebieten der Gemeinschaft - derartige Auswirkungen haben wird, nimmt das Gesamtrisiko eines Wettbewerbnachteils ab, je größer die Region ist, in der einheitliche Normen gelten.

Ferner erfordert ein strenges Entladungssystem wie das vorgeschlagene ein erhebliches Maß an Zusammenarbeit zwischen den Nachbarländern im Bereich der Informationseingabe und der Kontrollverfahren. Derartige Instrumente bestehen schon innerhalb der Gemeinschaft oder können relativ leicht geschaffen werden. So gibt es in der Gemeinschaft schon ein umfassendes Abfallbewirtschaftungssystem und die vorliegende Richtlinie wird Teil hiervon sein.

Zudem mangelt es anderen einschlägigen internationalen Institutionen auf regionaler oder globaler Ebene an geeigneten Mitteln, um die Durchführung solcher Maßnahmen überwachen zu können.

Daher erscheint ein Tätigwerden auf Gemeinschaftsebene am ehesten dazu geeignet, die durch den Schiffsbetrieb verursachte Meeresverschmutzung zu bekämpfen.



## ZWECK UND ANWENDUNGSBEREICH DER RICHTLINIE

14. Mit der Richtlinie soll die Meeresumwelt verstärkt gegen die Verschmutzung durch Schiffe geschützt werden, indem die Bereitstellung und die Inanspruchnahme von Hafenauffanganlagen verbessert werden.

## BEGRÜNDUNG DER RICHTLINIE DES RATES

- 15.a) *Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtung der Gemeinschaft mit dem Vorschlag verfolgt und wie weit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?*

Der Vertrag sieht die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik vor. Zu den zur Durchführung dieser Politik geplanten Maßnahmen gehört auch der verbesserte Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe.

Die geplante Maßnahme zielt in erster Linie darauf ab, die Durchführung der im Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls vom 1978 (MARPOL 73/78) enthaltenen Vorschriften über den Schutz der Meeresumwelt in der Gemeinschaft zu harmonisieren. Die an Land erforderlichen Auffanganlagen für Schiffsabfälle müssen verbessert werden, so daß den Schiffen ein Anreiz geboten wird, ihre Abfälle und Ladungsrückstände in solchen Anlagen zu entladen, bevor sie wieder in See gehen. Die den Häfen auferlegten Verpflichtungen werden durch die Verpflichtung der Schiffe ergänzt, diese Auffanganlagen in Anspruch zu nehmen.

Obwohl nicht alle Mitgliedstaaten der Verpflichtung unterliegen, Auffanganlagen bereitzustellen, da einige weder eine Küste noch Häfen besitzen, werden in gewissem Maße alle Mitgliedstaaten von der Richtlinie betroffen sein, da alle Mitgliedstaaten Schiffe haben, die unter ihrer Flagge fahren.

- 16.b) *Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?*

Die Zuständigkeit obliegt sowohl der Gemeinschaft als auch den Mitgliedstaaten.

- 17.c) *Welche Lösung ist die am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?*

Da im Seeverkehr auch die Belange des Binnenmarktes zu berücksichtigen sind, kann die Meeresumwelt in den Gewässern der Gemeinschaft nur mit einer Maßnahme auf Gemeinschaftsebene geschützt werden. Gleichzeitig wird hierdurch die Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Häfen vermindert.

- 18.d) *Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?*

Die Gemeinschaft hat größtes Interesse am Schutz der Meeresumwelt und daher an der Bereitstellung von Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Rückstände und deren Entladung in diesen Anlagen.

Auf internationaler Ebene wurden zu diesem Zweck geeignete Regeln aufgestellt. Diese Regeln gestatten jedoch auf einzelstaatlicher Ebene eine unterschiedliche Durchführung, so beispielsweise die Einrichtung von Gebührensystemen für die Entladung von Abfällen, und beinhalten keine strengen Entladungsvorschriften, die von den Schiffen zu erfüllen sind, bevor ihnen gestattet wird, wieder in See zu gehen.

Der Preis des Nichttätigwerdens wäre eine Zunahme der Verschmutzung, die insbesondere in geschlossenen Meeresgebieten zu einer ernsthaften Schädigung der Meeresumwelt und der marinen Ökosysteme führen würde. Ferner würde ein Nichttätigwerden die Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Häfen im Bereich der Dienste und Gebührensysteme für die Entladung von Schiffsabfällen in den Auffanganlagen an Land aufrechterhalten. Ein Nichttätigwerden würde zudem keinen Beitrag dazu leisten, die bestehenden Probleme zu lösen, die Schiffe damit haben, in den europäischen Häfen geeignete Auffanganlagen zu finden.

19.e) *Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft? (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)*

Im Rahmen internationaler Übereinkommen wurden Regeln aufgestellt, die sich im Bereich des Meeresumweltschutzes nur mit Schwierigkeiten durchsetzen lassen. Ferner führt die unterschiedliche Durchführung der Übereinkommen in den Mitgliedstaaten, insbesondere im Zusammenhang mit den Gebührensystemen für Auffanganlagen in den Häfen, zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Häfen. Daher müssen verbindliche Vorschriften entweder in Form einer Richtlinie oder einer Verordnung aufgestellt werden. Durch die Einbindung eines breit angelegten Gemeinschaftssystems in einen durchsetzbaren Rechtsrahmen können divergierende einzelstaatliche Maßnahmen vermieden werden.

20.f) *Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?*

Nach dem Grundsatz der Subsidiarität wird eine Richtlinie ausreichen, das sie auf Gemeinschaftsebene gemeinsame Anforderungen aufstellt, die eine harmonisierte Durchführung und Durchsetzung der international vereinbarten Regeln und Grundsätze für den Schutz der Meeresumwelt gewährleisten. Dabei bleibt jedem Mitgliedstaat die Wahl der praktischen und technischen Umsetzungsverfahren und damit auch die Entscheidung darüber überlassen, welche Umsetzungsinstrumente in seinem Fall am besten geeignet sind.

## INHALT DER RICHTLINIE DES RATES

21. Die Richtlinie ist Bestandteil der Abfallpolitik der Gemeinschaft. Sie verpflichtet alle Häfen, angemessene Auffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände bereitzustellen. Diese Anlagen müssen den Bedürfnissen der Schiffe entsprechen, die sie in Anspruch nehmen, und dürfen diese nicht unangemessen aufhalten.

Abfallbewirtschaftungspläne sind ein wesentliches Instrument für eine verbesserte Bereitstellung von Hafenauffanganlagen. Angemessene Anlagen können jedoch nur dann bereitgestellt werden, wenn zwischen dem Hafen, der Hafenbehörde und den regelmäßigen Benutzern ein konstruktiver Dialog über die Art der bereitzustellenden Auffanganlagen stattfindet, so daß deren Bedürfnisse hinsichtlich der Abfallart und -menge sowie sonstige besondere Anforderungen berücksichtigt werden können. Der Bedarf an Hafenauffanganlagen kann sich im Laufe der Zeit erheblich verändern. Auch Art und Aufkommen des Verkehrs in einem spezifischen Hafen unterliegen Änderungen. Daher müssen verbindliche Überarbeitungsfristen festgelegt werden, wenn die Abfallauffang- und -bewirtschaftungspläne von Häfen stets auf dem neuesten Stand sein sollen. Derartige Überprüfungen sollten alle drei Jahre stattfinden, obwohl sich aufgrund bedeutender Entwicklungen oder Veränderungen innerhalb eines Hafens eine frühzeitigere Überprüfung als erforderlich erweisen kann.

22. Der Grundsatz der obligatorischen Entladung ist das wichtigste Instrument um zu vermeiden, daß Schiffe ihre Schiffsabfälle auf See einbringen. Diesem Grundsatz zufolge muß der Kapitän eines Schiffes, das seine Schiffsabfälle nicht im Hafen entladen hat, in der Lage sein nachzuweisen, daß die nicht erfolgte Entladung begründet war. Kann er diesen Nachweis nicht erbringen, darf das Schiff erst in See gehen, nachdem die Entladung stattgefunden hat. Diese Regelung gilt für alle Schiffe, die Gemeinschaftshäfen anlaufen. Da auf allen Schiffen Abfälle anfallen, findet der Entladungsgrundsatz Anwendung auf alle Schiffskategorien, gleich ob sie für gewerbliche Zwecke oder Sport und Freizeit eingesetzt werden.

Aus logistischen Gründen müssen die Betreiber solcher Anlagen im voraus von deren Inanspruchnahme in Kenntnis gesetzt werden, um ein unangemessenes Aufhalten der Schiffe zu vermeiden. Daher sieht die Richtlinie eine Meldepflicht für Schiffe und ein Musterformular vor, in dem die meldepflichtigen Angaben im einzelnen aufgeführt sind. Aus praktischen Gründen sind Fischereifahrzeuge und Sportboote von dieser Verpflichtung ausgenommen.

Auch das System für die Erhebung von Gebühren für die Entladung von Schiffsabfällen in Hafenauffanganlagen beruht auf gemeinsamen Grundsätzen, die jedoch ein System der "unmittelbaren" Gebührenanlastung ausschließen, bei dem nur die Benutzer der Anlagen die Kosten übernehmen.

Schiffe, die regelmäßig und in kurzen Abständen Häfen anlaufen, können von den vorgenannten Verpflichtungen befreit werden, wenn sie

Entladungsvereinbarungen getroffen haben, die gewährleisten, daß ihre Abfälle in einem der regelmäßig angelaufenen Häfen entsorgt werden.

Die Entladung von Ladungsrückständen wird unter Verweis auf die Vorschriften von MARPOL 73/78 geregelt.

## BESONDERE ERWÄGUNGEN

### Artikel 1

Dieser Artikel erläutert den Zweck der Richtlinie: Die Meeresumwelt soll geschützt werden, indem die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände verbessert werden.

### Artikel 2

In Artikel 2 werden die Schlüsselbegriffe der Richtlinie definiert. Die Richtlinie ist darum bemüht, die Übereinstimmung mit den in internationalen Rechtsakten wie MARPOL 73/78 und den geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für den Seeverkehr enthaltenen Begriffsbestimmungen soweit wie möglich zu wahren.

Absatz 1: Der Begriff "Schiff" wird sehr umfassend definiert, so daß alle Arten von Schiffen, vom kleinsten Sportboot bis zum größten Supertanker, erfaßt werden. In vielen Gebieten verursachen Sportboote eine erhebliche Verschmutzung der Meeresumwelt. Daher ist es wichtig, sie in den Geltungsbereich der Richtlinie aufzunehmen. Etwaige Einschränkungen des Geltungsbereichs der Richtlinie sind in den verschiedenen Artikeln zu finden.

Absatz 2 definiert MARPOL 73/78.

Absatz 3: Die Definition des Begriffs "Schiffsabfälle" bezieht sich auf MARPOL 73/78, insbesondere dessen Anlagen I über Öl und ölhaltige Gemische und V über Schiffsmüll. Ferner wird die Definition von ladungsbedingten Abfällen der Leitlinien für die Durchführung der Anlage V von MARPOL 73/78 aufgegriffen. Unter ladungsbedingten Abfällen sind Stauholz, Versteifungen, Paletten, Auskleidungen, Verpackungsmaterialien, Sperrholz, Papier, Karton, Drahtumschnürungen und Stahlbandumreifungen usw. zu verstehen, die als Abfälle gelten, die illegal auf See eingebracht werden können, obwohl es sich hierbei nicht um "Schiffsabfälle" im engsten Sinne handelt. Daher fallen sie unter den Anwendungsbereich der Richtlinie. Andererseits fällt Schiffsabwasser nicht unter diese Begriffsbestimmung. Der Grund dafür ist, daß Anlage IV von MARPOL 73/78 über Schiffsabwasser international noch nicht in Kraft getreten ist. Auch wenn sie in Kraft wäre, ist die Einleitung von Schiffsabwasser unter bestimmten Bedingungen in den meisten Fällen in Seegebieten gestattet, die mehr als 12 Seemeilen von der Küste entfernt liegen. Insofern muß der Geltungsbereich der Richtlinie erneut überprüft werden, wenn das Ergebnis der in der IMO laufenden Überarbeitung der Anlage IV von MARPOL 73/78 vorliegt.

Absatz 4: "Ladungsrückstände" sind die Rückstände sämtlicher als Ladung beförderten Materialien. Hierzu gehört auch der bei der Be- oder Entladung aufgetretene Überlauf. In

der Regel wird der Überlauf auf See mit Wasser von Bord gewaschen. Da diese Praxis nicht umweltschädlich ist, befaßt sich die Richtlinie nicht mit diesem Problem.

Absatz 5: "Hafenauffanganlage" wird umfassend definiert, damit alle Anlagen abgedeckt sind, die für diese Zwecke genutzt werden. Da auch schwimmende und sonstige mobile Auffanganlagen zum Geltungsbereich der Richtlinie gehören, wird der Begriff "port reception facility" gegenüber dem Begriff "shore reception facility" bevorzugt (im Deutschen wird für beide die Bezeichnung "Hafenauffanganlage" verwendet).

Absätze 6 & 7: Die Definition des Begriffs "Fischereifahrzeug" stammt aus der Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr<sup>4</sup>, wohingegen die Definition des Begriffes "Sportboot" eine verkürzte Fassung der in der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote<sup>5</sup> enthaltenen Begriffsbestimmung ist. Beide Begriffsbestimmungen sind für diese Richtlinie von Bedeutung. Dies gilt sowohl für die Freistellung dieser Schiffstypen von der Meldepflicht als auch für die Mitgliedstaaten, denen eine gewisse Ermessensfreiheit bei der Anwendung der Durchsetzungsbestimmungen auf diese zwei Schiffskategorien eingeräumt wird.

Absatz 8: "Hafen" wird so umfassend wie möglich definiert. Die Begriffsbestimmung läßt keine Einschränkungen zu.

Absatz 9 macht deutlich, daß die Richtlinie Bestandteil der Abfallbewirtschaftungspolitik der Gemeinschaft ist.

### Artikel 3

Dieser Artikel legt den Geltungsbereich der Richtlinie fest. Sie erfaßt alle Schiffe, die Gemeinschaftshäfen anlaufen oder in diesen betrieben werden. Die einzige Ausnahme sind Schiffe, die in den Genuß der Immunität kommen. Es liegt auf der Hand, daß eine solche Regelung nur wirksam angewendet werden kann, wenn alle Schiffe, unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren, erfaßt werden. Dies gilt sowohl aus der Sicht des Wettbewerbs als auch des Umweltschutzes. MARPOL 73/78 wurde von den meisten am Seeverkehr beteiligten Ländern der Welt ratifiziert und alle Handelsschiffe sind gehalten, die Anforderungen dieses Übereinkommens zu erfüllen. Staatseigene oder nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzte Schiffe sind ausgeschlossen, da sie auch von der Anwendung der meisten einschlägigen internationalen Vertragswerke ausgenommen sind. Hierzu gehören auch MARPOL 73/78 und Teil XII des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982. Das bedeutet, daß die Durchsetzung der Bestimmungen gegenüber diesen Schiffen kompliziert sein könnte. Was die grundsätzlichen Verpflichtung von Schiffen angeht, so sollten auch diese Schiffe

---

<sup>4</sup> Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, ABl. Nr. L 34 vom 9.2.1998, S.1.

<sup>5</sup> Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, ABl. Nr. L 164 vom 30.6.1994, S. 15.

selbstverständlich die Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Aus der Sicht des Umweltschutzes und aus moralischen Gründen besteht sicherlich kein Grund dafür, Kriegsschiffe und für nicht gewerbliche Zwecke eingesetzte staatseigene Schiffe anders zu behandeln als Handelsschiffe. Daher wird auch bei dieser Richtlinie davon ausgegangen, daß der normale in Seeverkehrsvertragswerken enthaltene Passus Anwendung findet, demzufolge solche Schiffe, soweit zumutbar und durchführbar, die einschlägigen Bestimmungen zu erfüllen haben.

Die Einbeziehung aller Schiffe in den Geltungsbereich der Richtlinie beinhaltet zwangsläufig auch die Einbeziehung sämtlicher Häfen. Folglich fallen alle Arten von Häfen, Terminals und Anlagen, Fischereihäfen und Sportboothäfen unter die Richtlinie, wobei die Möglichkeit der Ausnahme von Häfen besteht, die ausschließlich für Marineschiffe bestimmt sind.

#### Artikel 4

Die schon unter MARPOL 73/78 bestehende Verpflichtung der Staaten, Hafenauffanganlagen bereitzustellen, die den Bedürfnissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe angemessen sind, wird durch die Richtlinie in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen. Die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen an Land sollte den normalen gewerblichen Schiffsbetrieb nicht beeinträchtigen oder von der Inanspruchnahme der Auffanganlagen abhalten. Der Begriff "angemessen" sollte vor dem Hintergrund der gesamten Richtlinie gesehen werden und umfaßt daher u.a. einen vorschriftsmäßigen Abfallbewirtschaftungsplan, klare Leitlinien für das Meldeverfahren und eine angemessene Nachbehandlung der Abfälle und Rückstände. Die Anlagen und Dienste müssen jederzeit verfügbar sein, wenn sie ein Schiff in Anspruch nehmen möchte, vorausgesetzt, der Kapitän hat die entsprechende vorherige Anmeldung vorgenommen.

Aufgrund der weit gefaßten Definition von "Häfen" lassen sich jedoch bestimmte Ausnahmen von dieser Auslegung rechtfertigen. So ist es beispielsweise nicht vertretbar, daß Häfen, die ausschließlich von Sportbooten genutzt werden, einen 24-stündigen Auffangdienst bereitstellen; das gleiche gilt für kleine Häfen. Ähnlich mag es für einen kleinen Hafen, der sich in der Nähe eines gut ausgerüsteten Hafens befindet, nicht erforderlich sein, alle Auffangdienste bereitzustellen, wenn das betreffende Schiff auch die Auffanganlagen des Nachbarhafens in Anspruch nehmen kann. So liegen diesem Artikel in erster Linie rationale Erwägungen zugrunde, die auch bei der Bereitstellung von Auffanganlagen für Ladungsrückstände im Vordergrund stehen sollten. Das Erfordernis der Bereitstellung von Auffanganlagen hängt selbstverständlich auch von der Art der Schiffe ab, die den betreffenden Hafen anlaufen. Insofern soll mit diesem Artikel in erster Linie sichergestellt werden, daß die Häfen Auffanganlagen bereitstellen, die für die Entladung der Abfälle und Rückstände von Schiffen angemessen sind, die normalerweise den betreffenden Hafen anlaufen.

Mit dem dritten Absatz soll gewährleistet werden, daß für die Mitteilung der bei Auffanganlagen festgestellten Unzulänglichkeiten einheitliche Formate verwendet werden. Wenn ein Kapitän, Reeder oder Schiffsagent die Angemessenheit einer Auffanganlage in Frage stellen möchte, sind Verfahren und Formate zu beachten, wie sie derzeit vom Ausschuß für den Meeresumweltschutz der IMO ausgearbeitet werden. Diese oder ähnliche Leitlinien werden zu einem späteren Zeitpunkt in die Richtlinie aufgenommen.

## Artikel 5

Die Abfallbewirtschaftung ist ein Schlüsselement der Richtlinie. Im Rahmen dieses Verfahrens hat jeder Hafen die Möglichkeit bzw. die Verpflichtung, die Angemessenheit seiner eigenen Auffanganlagen anhand der Bedürfnisse der Schiffe zu bewerten, die den betreffenden Hafen anlaufen. Den Plänen sollten erprobte Abfallbewirtschaftungspraktiken zugrunde gelegt werden und die ihnen gemeinsamen Elemente des Anhangs I sind auf den jeweiligen Gegebenheiten jedes einzelnen Hafens anzupassen.

Die Verpflichtung zur Aufstellung eines Abfallbewirtschaftungsplans gilt für jeden Hafen. Von den für den gewerblichen Verkehr genutzten Häfen werden Pläne erwartet, die alle in Anhang I aufgeführten Angaben umfassen. Der Begriff "geeignet" in Absatz 1 läßt erkennen, daß die Pläne kleiner Häfen, die ausschließlich von Sportbooten genutzt werden, weniger umfangreich sein können. Im Falle eines kleinen Sportboothafens kann dem Zweck des Planes schon gedient sein, wenn die bestehenden Anlagen und Dienste, deren Nutzung und die Kontaktstellen auf weniger als einer Seite angegeben werden, wobei diese Angaben sogar in den lokalen Abfallbewirtschaftungsplan aufgenommen werden können.

Die Abfallbewirtschaftung ist ein fortlaufender Prozeß und nach der anfänglichen Genehmigung des Planes durch die benannte Stelle des Mitgliedstaats muß die Angemessenheit der Anlagen einer ständigen Überwachung und Bewertung unterzogen werden. Es wird von den einzelnen Häfen abhängen, mit welcher Häufigkeit die offiziellen Pläne neu bewertet werden. Eine Neubewertung ist jedoch zumindest alle drei Jahre oder nach bedeutenden Änderungen des Hafenbetriebs vorzunehmen. Im Zusammenhang mit den Auffanganlagen vorgebrachte Bemerkungen und Beschwerden werden selbstverständlich ein wichtiges Element bei der Beurteilung der Angemessenheit der Anlagen sein.

## Artikel 6

Artikel 6 stellt sicher, daß Schiffe, die Häfen in der Gemeinschaft anlaufen möchten, hierüber im voraus Meldung erstatten. Diese Meldung dient zwei Zwecken. Einerseits ist eine ordnungsgemäße Meldung die Voraussetzung für eine geplante Bereitstellung der Hafenauffanganlagen. Andererseits ist die Meldung auch ein Instrument zur Durchsetzung der Richtlinie. Die in Anhang II aufgeführten meldepflichtigen Angaben sollen beiden Zwecken dienen. In Anbetracht dieser Dualität können diese Angaben für unterschiedliche Empfänger bestimmt sein. In einigen Fällen kann die Hafenbehörde die geeignete Stelle zur Prüfung dieser Angaben sein, in anderen Fällen mag es sich empfehlen, diese Angaben unmittelbar dem Betreiber der Anlagen zu übermitteln. Artikel 6 macht für diesen Fall keine spezifischen Vorgaben für den Informationsablauf, räumt den Mitgliedstaaten allerdings einen gewissen Ermessensspielraum bei der Wahl des Verfahrens und der Stelle ein, die aus ihrer Sicht am ehesten den spezifischen Anforderungen gerecht werden könnte. Eine Meldung der Ankunft im Hafen ist für Handelsschiffe und Hafenbehörden schon Routine und deshalb bietet sich die

Hafenbehörde am ehesten als die Stelle an, die dem Kapitän mitteilt, an wen er seine Meldung zu richten hat.

In diesem Zusammenhang sollte auch auf Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe d) verwiesen werden, in dem von den Mitgliedstaaten verlangt wird, die vom Kapitän gemachten Angaben angemessen zu prüfen. Das gleiche gilt für Artikel 11 Absatz 1, in dem festgelegt wird, daß bei Überprüfungen besonderes Augenmerk auf Schiffe gelegt wird, die das Meldeformular nicht vorschriftsgemäß ausgefüllt haben. Aus dem Artikel geht nicht hervor, von welcher Stelle diese Angaben gegenüber der Aufsichtsbehörde gemacht werden sollten; es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß die Hafenbehörde in den meisten Fällen die geeignete Stelle hierfür ist.

Um eine reibungslose Inanspruchnahme der Auffanganlagen sicherzustellen, muß die Meldung früh genug im voraus erfolgen. Zu diesem Zweck wird der für die Mitteilung der Ankunft übliche Zeitraum von 24 Stunden als geeignet betrachtet. Der in Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe g) enthaltene Verweis auf eine Entschädigung für Schiffe, die unangemessen aufgehalten werden, soll den Kapitänen einen weiteren Anreiz bieten, die Meldepflicht zu erfüllen.

Die dem nächsten Anlaufhafen übermittelten Angaben sind an Bord aufzubewahren und den Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Hafen gelegen ist, auf Verlangen vorzulegen.

Fischereifahrzeuge und Sportboote sind von der vorherigen Meldung ausgenommen.

#### Artikel 7

Artikel 7 führt den sogenannten Grundsatz der obligatorischen Entladung ein. Der Begriff "Entladung" wird dem Begriff "Entsorgung" vorgezogen, da der letztere in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft spezifisch für die Entsorgung im Rahmen der Abfallbeseitigungspläne benutzt wird. In dieser Richtlinie bezieht sich der Begriff Entsorgung lediglich auf die endgültige Verbringung der Abfälle oder Rückstände nach deren Entladung in den Auffanganlagen.

Die in diesem Artikel enthaltene allgemeine Regel besagt, daß alle Schiffe, die einen Gemeinschaftshafen anlaufen, ihre Schiffsabfälle in einer Hafenauffanganlage zu entladen haben. Es kann jedoch weder empfehlenswert noch vertretbar sein, eine solche Entladung für alle Schiffe in jedem Anlaufhafen vorzuschreiben. Daher haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Ausnahmen in Fällen zu gewähren, in denen der Kapitän nachweisen kann, daß das Schiff noch über ausreichende Lagerkapazitäten für sämtliche Schiffsabfälle verfügt, die während seiner weiteren Fahrt anfallen. Folglich sind im Rahmen dieses Artikels auch strengere Ausnahmeregelungen zulässig, wie sie im Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets festgelegt wurden. Im Zusammenhang mit dem Grundsatz der obligatorischen Entladung ist ausschlaggebend, daß es dem Kapitän eines Schiffes obliegt, den Nachweis darüber zu erbringen, daß die Nichtentladung der Schiffsabfälle in einer Hafenauffanganlage gerechtfertigt ist.



## Artikel 8

Dieser Artikel behandelt die für die Entladung von Schiffsabfällen zu entrichtenden Gebühren. Absatz 1 erläutert den allgemeinen Grundsatz, der auf dem "Verursacherprinzip" oder genauer gesagt, dem "Prinzip des potentiellen Verursachers" beruht. Kosten im Zusammenhang mit der Entladung und der weiteren Behandlung der Abfälle sind von den Schiffen zu tragen.

In Absatz 2 werden bestimmte Grundsätze des Kostendeckungssystems festgelegt. Buchstabe a) stellt die Regel auf, daß alle Schiffe, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Auffanganlagen, einen wesentlichen Beitrag zu den Kosten zu leisten haben. Dieser Grundsatz entspricht eindeutig dem sogenannten "sondergebührenfreien System", demzufolge alle Schiffe, die einen Hafen anlaufen, Abfallgebühren bezahlen. Buchstabe b) läßt ein Gebührensystem zu, bei dem die tatsächliche Menge und Art der entladenen Abfälle berücksichtigt werden. Dies mag bei einem "sondergebührenfreien System" in Fällen erforderlich sein, in denen außergewöhnliche Mengen von Abfällen entladen werden. Gleichzeitig wird hierdurch jedoch auch das sogenannte "kombinierte System" möglich, bei dem sich die Gebühr aus einer von allen Schiffen zu entrichtenden Grundgebühr und einer Zusatzgebühr zusammensetzt, die entsprechend der tatsächlich entladenen Abfallmenge berechnet wird. In diesem Absatz wird keine klare Trennlinie zwischen den beiden Systemen in einem kombinierten System gezogen, d.h., die Frage nach der Höhe der von allen Schiffen zu tragenden Grundgebühr bleibt offen, um den Mitgliedstaaten einen gewissen Spielraum einzuräumen. Der Ausdruck "wesentlich" läßt jedoch erkennen, daß der von allen Schiffen zu tragende Kostenanteil erheblich sein sollte und eine tatsächliche Auswirkung auf die Deckung der Gesamtkosten haben muß. Ferner ist die grundlegende Anforderung zu erfüllen, daß ein Kostendeckungssystem Anreize für die Entladung von Schiffsabfällen an Land zu bieten hat und dem Einbringen auf See nicht förderlich sein darf.

Insofern ist das System einer "unmittelbaren" Gebührenerhebung, bei der nur die Benutzer der Anlagen zahlen, ausgeschlossen, da ein solches System grundsätzlich keine Anreize für das Entladen in den Häfen bieten kann.

Buchstabe c) stellt einen dritten Grundsatz auf, demzufolge "umweltfreundliche" Schiffe in den Genuß einer Gebührenermäßigung gelangen können. Es werden allerdings keine Angaben zu den ausschlaggebenden Faktoren für die Anwendung dieses Grundsatzes gemacht. Die Bedürfnisse und Prioritäten der Mitgliedstaaten sind in diesem Bereich unterschiedlich gelagert. Es wird jedoch deutlich, daß die Einhaltung freiwilliger Umweltnormen, die auf internationaler oder europäischer Ebene vereinbart werden, einen wichtigen Faktor in diesem Zusammenhang bilden.

Der letzte Absatz dieses Artikels enthält Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, daß die erhobenen Gebühren fair, transparent und nichtdiskriminierend sind.

Sollte trotz dieser gemeinsamen Grundsätze eine Situation eintreten, in der sich die gemäß diesem Artikel eingerichteten Gebührensysteme nachteilig auf den Wettbewerb oder Handel zwischen den Häfen der Mitgliedstaaten auswirken, kann die Kommission aufgrund der ihr im Vertrag übertragenen Befugnisse Abhilfe schaffen. Daher werden in diesem Artikel Wettbewerbsfragen nicht ausdrücklich behandelt.

## Artikel 9

Ein erheblicher Anteil aller Schiffe, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, werden im Linienverkehr eingesetzt und laufen Häfen regelmäßig an. Hierzu gehören Fährschiffe, im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzte Schiffe usw. In der Regel läßt sich die Inanspruchnahme von Auffanganlagen durch solche Schiffe vorhersagen und sie haben häufig längerfristige Vereinbarungen mit einem auf ihrer Strecke liegenden Hafen getroffen, durch die eine vorschriftsmäßige Entladung der Schiffsabfälle gewährleistet wird. Daher gibt es keine zwingenden Gründe, solche Schiffe in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie aufzunehmen, vorausgesetzt, die Mitgliedstaaten haben sich bei dem Hafen, in dem das Schiff normalerweise seine Abfälle entlädt, vergewissert, daß die Entladungsvereinbarung zufriedenstellend ist und es keine Anreize für den Kapitän des Schiffs gibt, Abfälle auf See einzubringen. Es wird von der allgemeinen Politik der Mitgliedstaaten in diesem Bereich sowie dem Einzelfall abhängen, ob Entladungsvereinbarungen mit Drittländern akzeptiert werden können. Es wird den Mitgliedstaaten überlassen zu beurteilen, ob solche Vereinbarungen hinreichend zuverlässig sind, um Ausnahmen zuzulassen. Es leuchtet ein, daß selbst Schiffe, die gemäß diesem Artikel ausgenommen sind, keine Erlaubnis zum Verlassen des Hafens erhalten, wenn der Kapitän nicht nachweisen kann, daß ausreichende Lagerkapazitäten gemäß Artikel 7 Absatz 2 vorhanden sind.

## Artikel 10

Die Entladung von Ladungsrückständen wird mit einem Verweis auf die unter MARPOL 73/78 bestehenden Vorschriften behandelt. Da die Bestimmungen von MARPOL in das Gemeinschaftsrecht übernommen werden, wird es bessere Möglichkeiten geben, die Einhaltung dieser Bestimmungen zu gewährleisten. Auch andere Artikel der Richtlinie befassen sich direkt oder indirekt mit Ladungsrückständen, u.a. die Artikel über die Bereitstellung der Auffanganlagen, das Meldeverfahren, die Durchsetzung und den Abfallbewirtschaftungsplan. Allerdings gelten der Grundsatz der obligatorischen Entladung und der Harmonisierung der Gebührensysteme nur für Schiffsabfälle. Ladungsrückstände bleiben hierbei unberücksichtigt, da zwischen diesen und Schiffsabfällen hinsichtlich der gewerblichen Verwendung sehr große Unterschiede bestehen. Schiffsabfälle werden durch den Betrieb des Schiffes erzeugt und "gehören" daher dem Schiff. Ladungsmaterialien bleiben nach wie vor Eigentum der Verloader und Vereinbarungen über die Entladung - und damit Bezahlung für die Entladung - werden in der Regel von den Verladern getroffen. Ferner bestehen erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Art und des Wertes von Materialien und Stoffen, die an Bord befördert werden, wodurch eine Standardregelung für deren Entladung unmöglich wird.

## Artikel 11

Da es anerkanntermaßen in der Praxis unmöglich ist, alle Schiffe zu überprüfen, die einen Hafen im Sinne dieser Richtlinie anlaufen, sind Stichprobenkontrollen das wichtigste Instrument, um die Einhaltung der Richtlinie durch die Schiffe zu gewährleisten. Derartige Stichprobenkontrollen können im Rahmen der bestehenden Hafenstaatkontrolle

durchgeführt werden. Sie können jedoch nicht hierauf beschränkt bleiben, da die Kontrollen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nur Schiffe erfassen, die unter der Flagge eines anderen Staates als des Hafenstaates fahren. Obwohl nicht alle Schiffe kontrolliert werden müssen, haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, daß eine ausreichende Anzahl von Kontrollen durchgeführt werden um sicherzustellen, daß die Einhaltung der Richtlinie angemessen überwacht wird. Daher sollte bei der Auswahl der für eine Prüfung in Frage kommenden Schiffe besonderes Augenmerk auf Schiffe gerichtet werden, die die Meldeanforderungen nicht erfüllt haben oder bei denen die Überprüfung der gemeldeten Angaben (gemäß Artikel 12, Absatz 1 Buchstabe d)) Unzulänglichkeiten aufgedeckt hat. Voraussetzung hierfür ist selbstverständlich, daß die Aufsichtsbehörden angemessen über solche Schiffe unterrichtet werden. Die Zusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten wird in Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe c) behandelt. Was die Überprüfungen gemäß der Richtlinie 95/21/EG<sup>6</sup> angeht, so sind die für die jeweiligen Schiffe anzuwendenden Verfahren und Zielfaktoren im Rahmen dieser Richtlinie zu bestimmen, bevor die Frist für ihre Durchführung abgelaufen ist.

Die der Durchsetzung zugrunde liegende Grundregel ist einfach. Wird festgestellt, daß ein Schiff die Bestimmungen der Artikel 7 und 10 nicht erfüllt, kann es den Hafen nicht verlassen, solange es den Anforderungen nicht gerecht geworden ist. Absatz 2 macht deutlich, daß ein Schiff den nächsten Hafen nicht anlaufen darf, wenn der Kapitän nicht nachweisen kann, daß das Schiff über eine ausreichende Lagerkapazität für seine Abfälle verfügt. Es darf also den Hafen nicht verlassen, bevor es seine Abfälle nicht entladen hat. Wünscht ein Mitgliedstaat strengere Vorschriften als die des Artikels 7 Absatz 1 anzuwenden, gelten diese einzelstaatlichen Vorschriften ebenfalls im Rahmen der Durchsetzung.

In Fällen, in denen nachgewiesen werden kann, daß ein Schiff den Hafen verlassen hat, ohne die Bestimmungen der Artikel 7 und 10 erfüllt zu haben, unterliegt es den entsprechenden Sanktionsmaßnahmen gemäß Artikel 13. Ferner wird der nächste Anlaufhafen (falls dieser in der Gemeinschaft liegt) davon unterrichtet und das Schiff in diesem Hafen einer gründlicheren Überprüfung gemäß der Richtlinie 95/21/EG unterzogen.

Fischereifahrzeuge und Sportboote, die nicht unter die geltende Hafenstaatkontrolle fallen, unterliegen den jeweils "erforderlichen" Durchsetzungsmaßnahmen.

## Artikel 12

In diesem Artikel werden Begleitmaßnahmen aufgeführt, die zu einer kohärenten und effizienten Durchführung der Richtlinie beitragen sollten. Hierzu gehören

---

<sup>6</sup> Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle), ABl. Nr. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

- die angemessene Unterrichtung der Kapitäne und sonstiger von der Richtlinie betroffenen Personen über die Anforderungen der Richtlinie; ferner muß gewährleistet werden, daß diese Personen ihren Verpflichtungen nachkommen;
- die Benennung der Behörden oder Stellen, die mit der Wahrnehmung der Aufgaben dieser Richtlinie betraut werden;
- die Zusammenarbeit zwischen den Behörden und Personen, die für eine effiziente Durchführung der Richtlinie zuständig sind;
- die angemessene Überprüfung der den Häfen im Rahmen des Meldeverfahrens übermittelten Angaben;
- die Vermeidung kostspieliger und zeitaufwendiger Formalitäten im Zusammenhang mit der Entladung von Abfällen und Rückständen;
- die Übersendung einer Kopie der gemeldeten Unzulänglichkeiten von Auffanganlagen an die Kommission;
- die Einrichtung geeigneter Verfahren zur Entschädigung von Schiffen, die aufgrund unzulänglicher Auffanganlagen oder Verfahren unangemessen aufgehalten worden sind. Diese Entschädigung ist an die ordnungsgemäße Meldung der Inanspruchnahme der Auffanganlagen gebunden und sollte auch im Lichte des Artikels 4 Absatz 2 gesehen werden, und
- die Einhaltung der bestehenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die weitere Behandlung und Entsorgung der entladenen Abfälle und Rückstände.

Absatz 2 befreit Schiffsabfälle und Ladungsrückstände von jedweder Zollerklärung im Rahmen des gemeinschaftlichen Zollkodex.

Absatz 3 macht deutlich, daß ein fortlaufendes Meldeverfahren dazu gedacht ist, die Kennung der Schiffe zu erleichtern, die die Vorschriften der Richtlinie nicht erfüllen. In diesem Zusammenhang könnten sich in Zukunft weitere Maßnahmen als erforderlich erweisen. Deswegen wird in diesem Absatz die Pflicht einer Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der Suche nach geeigneten Lösungen festgeschrieben.

#### Artikel 13

Dieser Artikel verpflichtet die Mitgliedstaaten festzulegen, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind und treffen die zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen.

#### Artikel 14

Der mit Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates eingesetzte Ausschuß wird mit diesem Artikel in die Richtlinie aufgenommen. Ferner wird das anzuwendende Ausschußverfahren beschrieben.

#### Artikel 15

Dieser Artikel ermöglicht es der Kommission, die Richtlinie gemäß dem Verfahren des Artikels 14 zu ändern, um sicherzustellen, daß alle Änderungen der internationalen Übereinkommen oder Rechtsakte der Gemeinschaft in die Richtlinie aufgenommen werden, nachdem diese in Kraft getreten ist. Hierzu gehören auch die für diese Richtlinie relevanten IMO-Entscheidungen.

Artikel 16, 17, 18 und 19

Keine Bemerkungen

Anhänge

Anhang 1 enthält Anforderungen im Zusammenhang mit den Auffanganlagen und den Abfallbewirtschaftungsplänen gemäß Artikel 5. Ferner umfaßt er bestimmte, von allen Häfen bereitzustellende Informationen und Informationen, die von Handelshäfen zu liefern sind.

Anhang II enthält ein Musterformular für die Mitteilung der meldepflichtigen Angaben gemäß Artikel 6, die dem Hafen vor der Ankunft des Schiffes zu übermitteln sind.

## **Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Hafenauffanganlagen für Betriebs- und Ladungsrückstände von Schiffen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Die Umweltpolitik der Gemeinschaft zielt auf ein hohes Schutzniveau ab. Sie beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung und dem Verursacherprinzip.
2. Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Seeverkehrs sollten darauf abzielen, die Verschmutzung der Ozeane zu verringern. Dies kann durch die Einhaltung internationaler Übereinkommen, Codes und Entschlüsse unter Wahrung der Freiheit der Schifffahrt und der Bereitstellung von Diensten erreicht werden.
3. Die Gemeinschaft ist über die durch Schiffe verursachte Verschmutzung der Meere und Küstengebiete der Mitgliedstaaten und die Durchführung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) ernsthaft besorgt. Alle Mitgliedstaaten haben das MARPOL-Übereinkommen 73/78 ratifiziert und durchgeführt.
4. MARPOL 73/78 legt fest, welche Art von Abfällen auf See eingebracht werden dürfen. Ferner verlangt MARPOL 73/78 von den Vertragsstaaten, die Bereitstellung angemessener Auffanganlagen in den Häfen zu gewährleisten.
5. Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist die wirksamste Art, ein gemeinsames Mindestniveau von Umweltnormen für Schiffe und Häfen in der gesamten Gemeinschaft aufzustellen.
6. In Anbetracht des Subsidiaritätsprinzips ist eine Richtlinie des Rates das geeignete Rechtsinstrument, da sie den Rahmen für eine einheitliche und zwingende Anwendung von Umweltnormen durch die Mitgliedstaaten schafft und es jedem einzelnen Mitgliedstaat überläßt zu entscheiden, welche Umsetzungsinstrumente in seinem Fall am besten geeignet sind.
7. Die Gemeinschaft hat großes Interesse an der Einrichtung harmonisierter Auffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände.
8. Das Vorgehen der Gemeinschaft zielt in erster Linie darauf ab, die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung zu verbessern, indem Reeder, Schiffe und Besatzungen, die die internationalen Normen nicht erfüllen,

unabhängig von der Flagge der Schiffe, aus den Gewässern der Gemeinschaft ausgeschlossen werden.

9. In seiner EntschlieÙung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr<sup>7</sup> hat der Rat die Verbesserung der Seeverkehrsinfrastruktur und die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Auffanganlagen in der Gemeinschaft in seine Prioritätsaktionen aufgenommen.
10. Am 19. Juni 1995 hat der Rat die Richtlinie 95/21 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)<sup>8</sup> angenommen, derzufolge Schiffe, die eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen, nicht in See gehen dürfen.
11. Die Meeresverschmutzung hat grenzüberschreitende Auswirkungen. Vorbeugungsmaßnahmen gegen die Meeresverschmutzung lassen sich am besten auf Gemeinschaftsebene entwickeln, da die Mitgliedstaaten alleine keine angemessenen und wirksamen Maßnahmen ergreifen können.
12. Der Schutz der Meeresumwelt kann durch eine Verminderung des Einbringens von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See verbessert werden. Dieses Ziel kann durch eine verstärkte Bereitstellung und Inanspruchnahme von Auffanganlagen in den Häfen erreicht werden. Auch verbesserte Durchsetzungsmaßnahmen gegen vorsätzliche Verschmutzer können hierzu beitragen.
13. Um die Verhütung der Verschmutzung zu verbessern und die Verzerrung des Wettbewerbs zu vermeiden, sollten die Anforderungen an den Umweltschutz für alle Schiffe gelten, unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren. Adäquate Auffanganlagen werden Schiffe, die diese in Anspruch nehmen, nicht unangemessen aufhalten.
14. Die Hafenauffanganlagen sollten den Bedürfnissen der Benutzer vom größten Handelsschiff bis zum kleinsten Sportboot sowie den Anforderungen des Umweltschutzes gerecht werden. Die Angemessenheit von Auffanganlagen läÙt sich nur im Rahmen eines konstruktiven Dialogs zwischen der Hafenbehörde, dem Bereitsteller der Auffanganlagen und allen Hafenbenutzern bestimmen. Eine auf Plänen beruhende Abfallbewirtschaftung stellt ein Instrument dar, mit

---

<sup>7</sup> ABl. Nr. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

<sup>8</sup> ABl. Nr. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

dessen Hilfe ein effizienter Dialog im Hinblick auf eine verbesserte Bereitstellung und Inanspruchnahme der Hafenauffanganlagen geführt werden kann. Es muß dafür gesorgt werden, daß es sich hierbei um sachdienliche und aktuelle Pläne handelt.

15. Die effiziente Bereitstellung von Hafenauffanganlagen kann verbessert werden, indem von den Schiffen verlangt wird, den Behörden der Mitgliedstaaten die beabsichtigte Inanspruchnahme dieser Anlagen zu melden. Diese Meldung wird auch Angaben für eine effiziente Planung der Abfallbewirtschaftung liefern. Für die Meldung ist gemeinschaftsweit ein Standardformat zu verwenden. Die Informationen können auch im Rahmen des normalen Meldeverfahrens zwischen Schiff und Hafen übermittelt werden. Diese Meldepflicht sollte nicht für Fischereifahrzeuge und Sportboote gelten.
16. Schiffe sollten keine Schiffsabfälle auf See einbringen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte von allen Schiffen verlangt werden, ihre Abfälle in Hafenauffanganlagen zu entladen, wobei Ausnahmen von dieser Regel gemacht werden können, wenn nachgewiesen werden kann, daß für alle Schiffsabfälle, die während des folgenden Fahrtabschnitts des Schiffes anfallen, ausreichende Lagerkapazitäten vorhanden sind.
17. Hohe Benutzungsgebühren für Hafenauffanganlagen können vor der Inanspruchnahme dieser Anlagen abschrecken. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, daß die Benutzungsgebühr für die Auffanganlagen einen Anreiz für die Entladung der Abfälle in den Häfen bietet. Alle Schiffe sollten einen wesentlichen Kostenbeitrag in Bezug auf das Auffangen und die Behandlung von Schiffsabfällen leisten. Abhängig von Menge und Art der von einem Schiff tatsächlich entladenen Abfälle können zusätzliche Gebühren erhoben werden. Die Gebühren für die Inanspruchnahme dieser Anlagen sollten fair, nichtdiskriminierend und transparent sein.
18. Schiffe, die regelmäßig oder fahrplanmäßig Häfen anlaufen, können von der Melde- und Beitragspflicht im Zusammenhang mit Hafenauffanganlagen ausgenommen werden. Eine Ausnahme sollte nur in den Fällen gewährt werden, in denen eindeutig nachgewiesen werden kann, daß das Schiff die Anforderungen dieser Richtlinie vollständig erfüllt.
19. Ladungsrückstände sollten gemäß MARPOL 73/78 in Hafenauffanganlagen entladen werden. Die Gebühr für diese Entladung ist vom Benutzer der Hafenauffanganlage zu entrichten.
20. Es sollten Überprüfungen vorgenommen werden, um festzustellen, ob die Bestimmungen dieser Richtlinie eingehalten werden. Die Zahl der Überprüfungen muß ausreichen, um von der Nichteinhaltung der Richtlinie abzuschrecken. Schiffe, die der Meldepflicht nicht nachgekommen sind, sollten hinsichtlich der Überprüfungen einer besonderen Zielgruppe zugeordnet werden. Schiffen sollte keine Erlaubnis zum Verlassen des Hafens erteilt werden, solange sie die Entladungsanforderungen nicht erfüllt haben. Kann nachgewiesen werden, daß ein Schiff diese Anforderungen nicht erfüllt hat, unterliegt es den in der Richtlinie vorgesehenen Sanktionen und ist im nächsten Anlaufhafen einer gründlicheren Überprüfung zu unterziehen. Die



Kontrollverfahren sollten ferner gewährleisten, daß auch Fischereifahrzeuge und Sportboote die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

21. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß Kapitäne, Bereitsteller von Auffanganlagen und weitere betroffene Personen von den an sie gestellten Anforderungen dieser Richtlinie in Kenntnis gesetzt werden und diese beachten. Die Mitgliedstaaten benennen die zur Durchführung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Aufgaben zuständigen Behörden oder Stellen und treffen die für deren Zusammenarbeit erforderlichen Vorkehrungen. Die in den Meldungen enthaltenen Angaben sind angemessen zu überprüfen. Die Formalitäten für die Inanspruchnahme der Hafenauffanganlagen sind einfach und zügig zu gestalten. Schiffe, die den Meldeanforderungen nachgekommen sind, jedoch aufgrund unzureichender Hafenauffanganlagen unangemessen aufgehalten wurden, sind angemessen zu entschädigen. Die Behandlung der Abfälle hat nach den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zu erfolgen.
22. Die Durchsetzung dieser Richtlinie läßt sich durch die Einrichtung eines angemessenen Informationssystems zur Kennung von Schiffen verbessern, die Verschmutzung verursachen oder potentielle Verschmutzer sind.
23. Für eine wirksame Anwendung dieser Richtlinie muß die Kommission von einem Ausschuß unterstützt werden, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt.
24. Dieser Ausschuß kann einige Bestimmungen dieser Richtlinie ändern, um zukünftig in Kraft tretende Änderungen von MARPOL 73/78 zu berücksichtigen und eine harmonisierte Durchführung von Änderungen der IMO-Entschlüsse im Zusammenhang mit dem Schutz der Meeresumwelt sicherzustellen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

##### **Zweck**

Diese Richtlinie soll das Einbringen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See, insbesondere das illegale Einbringen durch Schiffe verringern, die Häfen in der Europäischen Gemeinschaft anlaufen, indem die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände verbessert und damit der Meeresumweltschutz verstärkt werden.

#### *Artikel 2*

##### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anlagen gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. "*Schiff*" alle seegehenden Fahrzeuge, die im Seegebiet eingesetzt werden, einschließlich Tragflügelboote, Luftkissenfahrzeuge, Tauchfahrzeuge und schwimmenden Geräte;
2. "*MARPOL 73/78*" das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem entsprechenden Protokoll von 1978 in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
3. "*Schiffsabfälle*" Abfälle und Rückstände außer Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs anfallen und unter den Geltungsbereich der Anlagen I und V von MARPOL 73/78 fallen, sowie ladungsbedingte Abfälle gemäß den Durchführungsleitlinien der Anlage V;
4. "*Ladungsrückstände*" die nach Abschluß der Lösch- und Reinigungsverfahren an Bord in Laderäumen oder Tanks befindlichen Reste von Ladungen, einschließlich der beim Laden oder Löschen verursachten Überreste und Überläufe;
5. "*Hafenauffanganlage*" alle festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände aufgefangen werden können;
6. "*Fischereifahrzeug*", ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
7. "*Sportboot*" sämtliche Boote, die unabhängig von der Antriebsart für Sport- und Freizeit Zwecke bestimmt sind;
8. "*Hafen*" sämtliche Häfen, Seehäfen, Terminale und Sportboothäfen;

Unbeschadet der in den Absätzen 3 und 4 enthaltenen Begriffsbestimmungen sind "*Schiffsabfälle*" Abfälle im Sinne des Artikels 1 Buchstabe a) der Richtlinie 75/442/EWG über Abfälle<sup>9</sup>.

### *Artikel 3*

#### **Geltungsbereich**

Diese Richtlinie gilt

1. sofern keine anders lautenden Regelungen gelten, für alle Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen oder in diesem betrieben werden, unabhängig von ihrer Flagge. Ausgenommen sind Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben und vorläufig nur für nichtgewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden;
2. für alle Häfen der Mitgliedstaaten.

---

<sup>9</sup> ABl. Nr. L 194 vom 25.7.1975, S. 39.

*Artikel 4*

**Hafenauffanganlagen**

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Bereitstellung von Hafenauffanganlagen, die den Bedürfnissen der Schiffe entsprechen, von denen sie benutzt werden, ohne die Schiffe unangemessen aufzuhalten.
2. Die Auffanganlagen müssen alle Arten von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen von den Schiffen, die normalerweise den Hafen anlaufen, aufnehmen können und werden entsprechend der Größe des Hafens und der Art der den Hafen anlaufenden Schiffe entwickelt.
3. Angebliche Unzulänglichkeiten bei der Bereitstellung von Hafenauffanganlagen sind dem Hafenstaat gemäß den im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vereinbarten Verfahren mitzuteilen.

*Artikel 5*

**Abfallbewirtschaftungspläne**

1. In jedem Hafen ist gemäß den Anforderungen der Artikel 4, 6, 7 10 und 12 ein geeigneter Abfallbewirtschaftungsplan aufzustellen. Anhang I enthält ausführliche Anforderungen hinsichtlich der Aufstellung eines solchen Plans.
2. Die Mitgliedstaaten überwachen und bewerten den Abfallbewirtschaftungsplan und sorgen dafür, daß dieser zumindest alle drei Jahre und nach bedeutenden Änderungen des Hafenbetriebs genehmigt wird.

*Artikel 6*

**Meldung**

1. Der Kapitän eines Schiffes, das kein Fischereifahrzeug oder Sportboot ist und einen Gemeinschaftshafen anlaufen möchte, füllt das in Anhang II enthaltene Formular wahrheitsgetreu und vorschriftsgemäß aus und übermittelt diese Angaben der von dem Mitgliedstaat, in dem sich der Hafen befindet, ernannten Behörde oder Stelle
  - a) mindestens 24 Stunden vor der Ankunft, sofern der Anlaufhafen bekannt ist, oder
  - b) sobald der Anlaufhafen bekannt ist, falls diese Information in weniger als 24 Stunden vor der Ankunft vorliegt, oder
  - c) spätestens beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, falls die Fahrtdauer weniger als 24 Stunden beträgt.

2. Die in Absatz 1 erwähnten Angaben sind an Bord aufzubewahren und den Behörden der Mitgliedstaaten auf Verlangen vorzulegen.

#### *Artikel 7*

#### **Entladung von Schiffsabfällen**

1. Der Kapitän eines Schiffes, das einen Gemeinschaftshafen angelaufen hat, entlädt vor dem Auslaufen des Schiffes alle Schiffsabfälle in einer Hafenauffanganlage.
2. Einem Schiff kann gestattet werden, seine Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortzusetzen, ohne die Schiffsabfälle entladen zu haben, falls der Kapitän anhand der in Anhang II enthaltenen Angaben bestätigen kann, daß genügend Lagerkapazität für alle während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes anfallenden Schiffsabfälle vorhanden ist.

#### *Artikel 8*

#### **Gebühren für Schiffsabfälle**

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Kosten für die Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle, einschließlich der Behandlung und Entsorgung der Abfälle durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden.
2. Das Kostendeckungssystem für die Inanspruchnahme von Hafenauffanganlagen muß die Entladung von Schiffsabfällen an Land fördern und darf Schiffen keinen Anreiz bieten, ihre Abfälle auf See einzubringen. Zu diesem Zweck gelten die folgenden Grundsätze:
  - a) Alle Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, leisten unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Anlagen einen wesentlichen Beitrag zu den in Absatz 1 erwähnten Kosten. Diesbezügliche Vereinbarungen können die Einbeziehung einer Gebühr in die Hafengebühren oder eine gesonderte Pauschalabfallgebühr vorsehen. Die Gebühren können, u.a. abhängig von der Kategorie und der Größe des Schiffs, differenziert gestaltet werden.
  - b) Entsprechend der tatsächlichen Menge und Art der entladenen Schiffsabfälle können zusätzliche Gebühren erhoben werden.
  - c) Die Gebühren können gesenkt werden, wenn der Kapitän des Schiffes nachweisen kann, daß das Schiff aufgrund seines Umweltmanagements, der Bauart, Ausrüstung und des Betrieb geringere Mengen an Schiffsabfällen erzeugt.
3. Um sicherzustellen, daß die erhobenen Gebühren fair, transparent und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und in Anspruch genommenen Anlagen und Dienstleistungen entsprechen, sollten den

Hafenbenutzern die Gebührenhöhe und die zugrunde gelegte Berechnungsgrundlage erläutert werden.

#### *Artikel 9*

##### **Ausnahmen**

1. Wenn Schiffe im Linienverkehr eingesetzt sind, die häufig und regelmäßig Häfen anlaufen, und wenn hinreichend nachgewiesen werden kann, daß die Entladung von Schiffsabfällen durch eine Vereinbarung sowie die Bezahlung der Gebühren in einem auf der Fahrtstrecke des Schiffes liegenden Hafen gewährleistet ist, können die Mitgliedstaaten der anderen betroffenen Häfen diese Schiffe von den Verpflichtungen der Artikel 6, 7 und 8 befreien.
2. Die Mitgliedstaaten informiert die Kommission laufend über Ausnahmen, die gemäß Absatz 1 gewährt wurden.

#### *Artikel 10*

##### **Entladung von Ladungsrückständen**

Der Kapitän eines Schiffes, das einen Gemeinschaftshafen angelaufen hat, sorgt dafür, daß alle Ladungsrückstände gemäß den Vorschriften von MARPOL 73/78 in einer Hafenauffanganlage entladen werden. Die Gebühr für das Entladen von Ladungsrückständen ist vom Benutzer der Auffanganlage zu entrichten.

#### *Artikel 11*

##### **Durchsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß alle Schiffe einer Überprüfung unterzogen werden können um festzustellen, ob sie die Vorschriften der Artikel 7 und 10 erfüllen, und daß eine ausreichende Zahl solcher Überprüfungen durchgeführt werden. Diese Überprüfungen können gegebenenfalls im Rahmen der Richtlinie 95/21/EG<sup>10</sup> erfolgen.

Bei der Auswahl der für eine Überprüfung in Frage kommenden Schiffe, richten die Mitgliedstaaten besonderes Augenmerk auf:

---

<sup>10</sup> Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle), ABl. Nr. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

- Schiffe, die nicht die Meldeanforderungen des Artikels 6 erfüllt haben,
  - Schiffe, bei denen die Prüfung der gemäß Artikel 6 vom Kapitän gelieferten Angaben Unzulänglichkeiten aufgezeigt hat.
2. Ist ein Mitgliedstaat mit den Ergebnissen dieser Überprüfung nicht zufrieden, sorgt er dafür, daß das Schiff den Hafen nicht verläßt, bevor es seine Abfälle gemäß den Bestimmungen der Artikel 7 und 10 in einer Auffanganlage entladen hat.
  3. Kann nachgewiesen werden, daß ein Schiff in See gegangen ist, ohne die Bestimmungen der Artikel 7 oder 10 erfüllt zu haben, ist der nächste Anlaufhafen zu verständigen und dem Schiff wird unbeschadet der Sanktionen des Artikels 13 weder das Ent- noch das Beladen von Fracht noch die Aufnahme von Fahrgästen gestattet, solange keine gründlichere Überprüfung gemäß Artikel 2 Absatz 7 und Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 95/21/EG durchgeführt worden ist. Bei dieser Überprüfung sind auch Faktoren im Hinblick darauf zu bewerten, ob das Schiff die Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllt, wie beispielsweise die Genauigkeit der gemäß Artikel 6 gemachten Angaben.
  4. Die Mitgliedstaaten richten in erforderlichen Umfang Kontrollverfahren ein, um sicherzustellen, daß Fischereifahrzeuge und Sportboote die einschlägigen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

## *Artikel 12*

### **Begleitmaßnahmen**

1. Die Mitgliedstaaten
  - a) ergreifen die erforderlichen Maßnahmen um zu gewährleisten, daß Kapitäne, Betreiber von Hafenauffanganlagen und sonstige Betroffene angemessen über die Anforderungen dieser Richtlinie unterrichtet sind und diese beachten;
  - b) benennen geeignete Behörden oder Stellen zur Wahrnehmung der gemäß dieser Richtlinie zu erfüllenden Aufgaben;
  - c) treffen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit der betroffenen Behörden und Wirtschaftskreise, um eine effiziente Durchführung der Richtlinie zu gewährleisten;
  - d) sorgen dafür, daß die gemäß Artikel 6 vom Kapitän gemachten Angaben angemessen überprüft werden;
  - e) achten darauf, daß die Formalitäten für die Inanspruchnahme von Hafenauffanganlagen einfach und zügig abgewickelt werden können, um für die Kapitäne einen Anreiz zu schaffen, die Hafenauffanganlagen in Anspruch zu nehmen und ein unangemessenes Aufhalten der Schiffe zu vermeiden;
  - f) stellen sicher, daß die Kommission eine Kopie der gemäß Artikel 4 Absatz 2 gemeldeten Unzulänglichkeiten von Hafenanlagen erhält;

- g) haben gemäß ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften geeignete Verfahren für eine angemessene Entschädigung von Schiffen festzulegen und beizubehalten, die aufgrund unzulänglicher Hafenauffanganlagen unangemessen aufgehalten werden und
  - h) sorgen dafür, daß die Behandlung, Verwertung und Beseitigung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 75/442/EWG über Abfälle<sup>11</sup> und sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für Abfälle, insbesondere Richtlinie 75/439/EWG über die Altölbeseitigung<sup>12</sup> und Richtlinie 91/689/EWG über gefährliche Abfälle erfolgt<sup>13</sup>.
- 2. Die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen gilt als Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr im Sinne des Artikels 79 der Verordnung Nr. 2913/92/EWG zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften<sup>14</sup>. Die Zollbehörden sehen davon ab, die gemäß Artikel 45 des gemeinschaftlichen Zollkodex vorgesehene summarische Anmeldung zu verlangen.
  - 3. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Einrichtung eines angemessenen Meldesystems zusammen, um die Kennung der Schiffe zu verbessern, die ihre Abfälle und Ladungsrückstände nicht gemäß dieser Richtlinie angeliefert haben.

#### *Artikel 13*

##### **Sanktionsvorschriften**

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind und treffen die zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

#### *Artikel 14*

##### **Regelungsausschuß**

---

<sup>11</sup> ABl. Nr. L 194 vom 25.7.1975, S. 39.

<sup>12</sup> ABl. Nr. L 194 vom 25.7.1975, S. 23.

<sup>13</sup> ABl. Nr. L 377 vom 31.12.1991, S. 20.

<sup>14</sup> ABl. Nr. L 302 vom 19.10.1992.

Die Kommission wird von dem mit Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG<sup>15</sup> eingesetzten Ausschuß unterstützt. Der Ausschuß arbeitet nach dem Verfahren des Artikels 12 Absätze 2 und 3.

#### *Artikel 15*

#### **Änderungsverfahren**

1. Die Anhänge, Begriffsbestimmungen, Verweise auf Rechtsakte der Gemeinschaft und IMO-Entschlüsse können nach dem Verfahren des Artikels 14 geändert werden, um sie an Maßnahmen der Gemeinschaft oder der IMO anzupassen, die in Kraft getreten sind, sofern diese Änderungen den Anwendungsbereich der Richtlinie nicht erweitern.
2. Die Anhänge können ebenfalls nach diesem Verfahren geändert werden, wenn sich dies zur Verbesserung der durch diese Richtlinie eingeführten Regelung als erforderlich erweisen sollte, wobei jedoch der Anwendungsbereich der Richtlinie nicht erweitert werden darf.

#### *Artikel 16*

#### **Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens 18 Monate nach deren Inkrafttreten nachzukommen, und unterrichten die Kommission unverzüglich davon.
2. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
3. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten hiervon.

#### *Artikel 17*

#### **Bewertung**

---

<sup>15</sup> Richtlinie des Rates über die Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ABl. Nr. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.



1. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor.
2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat auf der Grundlage der in Absatz 1 erwähnten Berichte der Mitgliedstaaten einen Bericht vor, in dem die Einhaltung der in dieser Richtlinie enthaltene Regelung bewertet wird. Zusammen mit diesem Bericht unterbreitet sie gegebenenfalls Vorschläge betreffend die Durchführung dieser Richtlinie.

#### *Artikel 18*

##### **Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am Tage ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

#### *Artikel 19*

##### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten und die Kommission gerichtet.

## ANHANG I

### ANFORDERUNGEN AN HAFENAUFFANGANLAGEN FÜR SCHIFFSABFÄLLE UND LADUNGSRÜCKSTÄNDE SOWIE ENTSPRECHENDE ABFALLBEWIRTSCHAFTUNGSPLÄNE

(Anforderungen gemäß Artikel 5)

In den Plänen sind alle Arten von Abfällen und Ladungsrückständen von Schiffen, die den betreffenden Hafen normalerweise anlaufen, die Größe des Hafens und die Kategorie der einlaufenden Schiffe zu berücksichtigen.

Die Pläne müssen folgende Angaben enthalten:

- eine Bewertung der Notwendigkeit einer Auffanganlage unter Berücksichtigung der Schiffe, die den betreffenden Hafen anlaufen;
- eine Beschreibung der Art und Kapazität der Anlage;
- eine detaillierte Beschreibung der Verfahren für das Auffangen und Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen;
- eine Beschreibung des Gebührensystems;
- Verfahren für die Meldung angeblicher Unzulänglichkeiten der Auffanganlage;
- Verfahren für die laufende Konsultation der Hafennutzer, der mit der Abfallbehandlung beauftragten Unternehmen, der Hafenbetreiber und anderer Beteiligter;
- Art und Menge der aufgefangenen und behandelten Schiffsabfälle und Ladungsrückstände.

Ferner sollte der Plan folgende Angaben umfassen:

- Zusammenfassung der einschlägigen Rechtsvorschriften und Entladungsformalitäten;
- Angabe der für die Durchführung des Plans verantwortlichen Person(en);
- gegebenenfalls Beschreibung der im Hafen vorhandenen Ausrüstungen und Verfahren für die Vorbehandlung des Abfalls;
- Verfahren für die Aufzeichnung der tatsächlichen Nutzung der Anlage;
- Verfahren für die Aufzeichnung der aufgefangenen Menge der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände;
- Beschreibung der Entsorgung von Betriebs- und Ladungsrückständen von Schiffen.

Die Verfahren für Auffangen, Sammlung, Lagerung, Behandlung und Entsorgung haben in allen Aspekten mit einem Umweltmanagementplan übereinzustimmen, der einen schrittweisen Abbau der Auswirkungen dieser Tätigkeiten auf die Umwelt ermöglicht. Von einer solchen Übereinstimmung darf ausgegangen werden, wenn die Verfahren mit der internationalen Norm ISO 14001:1996 und der Europäischen Norm EN 14001:96

übereinstimmen, in denen Spezifikationen für Umweltmanagementsysteme festgelegt werden, die in der Entscheidung der Kommission 97/265/EG vom 16. April 1997 anerkannt wurden.

Informationen, die allen Hafenbenutzer zugänglich sein müssen:

- kurzer Verweis auf die grundlegende Bedeutung einer ordnungsgemäßen Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen;
- Standort der Anlagen für jeden Anlegeplatz mit entsprechendem Diagramm bzw. Karte;
- Liste der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, die normalerweise behandelt werden;
- Liste der Kontaktstellen;
- Beschreibung der Entladungsverfahren;
- Beschreibung des Gebührensystems;
- Verfahren für die Meldung angeblicher Unzulänglichkeiten der Auffanganlage.

## ANHANG II

### MELDEPFLICHTIGE ANGABEN

(gemäß Artikel 6)

- I. Name, Rufzeichen sowie gegebenenfalls die IMO-Identifikationsnummer des Schiffs:
- II. Flaggenstaat:
- III. Zielhafen:
- IV. Geschätzte Anlaufzeit:
- V. Geschätzte Auslaufzeit:
- VI. Letzter Anlaufhafen:
- VII. Nächster Anlaufhafen:
- VIII. Letzter Hafen und Datum der letzten Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen:
- IX. Art und Menge der zu entladenden bzw. an Bord verbleibenden Schiffsabfälle und Ladungsrückstände und Prozentsatz der maximalen Lagerkapazität

| Art                      | Maximale Lagerkapazität in m <sup>3</sup> | An Bord befindliche Menge in m <sup>3</sup> | % der max. Lagerkapazität | Entladung vorgesehen? Ja/Nein | Getrennt? Ja/Nein |
|--------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|-------------------|
| <b>Rückstands-öle</b>    |                                           |                                             |                           |                               |                   |
| Schlamm                  |                                           |                                             |                           |                               |                   |
| Bilgenwasser             |                                           |                                             |                           |                               |                   |
| Sonstige (genaue Angabe) |                                           |                                             |                           |                               |                   |
| <b>Müll</b>              |                                           |                                             |                           |                               |                   |
| Küchenabfall             |                                           |                                             |                           |                               |                   |
| Kunststoff               |                                           |                                             |                           |                               |                   |
| Sonstige                 |                                           |                                             |                           |                               |                   |

|                                                                       |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| <b>Ladungs-<br/>bedingte<br/>Abfälle*</b><br><br>(genaue An-<br>gabe) |  |  |  |  |  |
| <b>Ladungs-<br/>rückstände<br/>*</b><br><br>(genaue An-<br>gabe)      |  |  |  |  |  |

*Achtung: Diese Angaben können für Zwecke der Hafenstaatskontrolle verwendet werden.*

\* Auch Schätzwerte sind zulässig.

Entwurf

## BESCHLUSS DES GEMEINSAMEN EWR-AUSSCHUSSES

Nr. (..) ./9.

vom (..) (.....)199.

über die Änderung des Anhangs XIII (Kapitel V) des EWR-Abkommens durch  
Aufnahme der Richtlinie (.././EG) über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und  
Ladungsrückstände

### DER GEMEINSAME EWR-AUSCHUSS -

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, geändert durch das  
Anpassungsprotokoll zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum,  
nachstehend Abkommen genannt, insbesondere auf Artikel 98,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie (.././EG) des Rates vom (.. .. 19..), die in der Anlage dieses Beschlusses  
beigefügt ist, ist in das Abkommen aufzunehmen,

Die horizontale Anpassung in Protokoll 1 und die sektoralen und sonstigen Anpassungen  
in der Einleitung des Anhangs XIII des Abkommens sind anzuwenden,

BESCHLIESST:

#### Artikel 1

Anhang XIII (Verkehr) des Abkommens wird wie nachstehend aufgeführt geändert. Der  
Wortlaut des neuen Rechtsakts befindet sich in der Anlage.

#### Artikel 2

Folgende Nummer wird nach Nummer XXX in Kapitel V eingefügt:

“XXX: Richtlinie des Rates (.././EG) über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und  
Ladungsrückstände:

Die Bestimmungen der Richtlinie werden im Sinne dieses Abkommens wie folgt  
angepaßt:

Artikel nn.n erhält folgenden Wortlaut:

Die Vertragsparteien erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die  
erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum (.. .. 199.)  
nachzukommen.

### **Artikel 3**

Dieser Beschluß tritt am (... 199.) in Kraft.

### **Artikel 4**

Dieser Beschluß wird im EWR-Abschnitt und im EWR-Supplement des Amtsblattes der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

Brüssel, den (... 199.)

Für den Gemeinsamen EWR-Ausschuß  
Der Vorsitzende

Die Sekretäre  
des Gemeinsamen EWR-Ausschusses

## **Finanzbogen**

### **1. BEZEICHNUNG DER MAßNAHME**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände**

### **2. HAUSHALTSLINIE**

Teil A (s. § 10)

### **3. RECHTSGRUNDLAGE**

Maßnahmen zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes: Artikel 84 Absatz 2 des Vertrages

### **4. BESCHREIBUNG DER MAßNAHME**

#### **4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme**

Verbesserung des Meeresumweltschutzes durch eine verstärkte Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

#### **4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung**

Unbegrenzt

### **5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN**

#### **5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)**

#### **5.2 Nichtgetrennte Mittel (NGM)**

### **6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN**

Verwaltungsausgaben

### **7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN**

Finanzielle Auswirkungen auf Teil B (Operationelle Mittel) - Keine



## 8. VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Kontrolle der Einhaltung der Verfahren für die Einladung von Sachverständigen der Mitgliedstaaten zur Teilnahme an den Arbeiten des Regelungsausschusses

## 9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

### 9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

Verminderung des Einbringens von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See durch Maßnahmen, die eine Regelung für die Entladung von Abfällen und Rückständen in Hafenauffanganlagen schaffen, so daß Schiffe erneut in See gehen können, ohne eine unvertretbare Bedrohung für die Meeresumwelt darzustellen. Die Richtlinie sieht ein harmonisiertes Kostendeckungssystem für diese Anlagen vor.

### 9.2 Überwachung und Bewertung der Maßnahme

Die Überwachung und Bewertung der Maßnahme wird durch die jährliche Sitzung des Ausschusses für Sicherheit im Seeverkehr und durch Dienstreisen erfolgen. (s. Punkt 10.3)

## 10. VERWALTUNGS-AUSGABEN (ABSCHNITT III, TEIL A DES HAUSHALTSPLANS)

Die Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsmittel erfolgt im Rahmen der jährlichen Entscheidung der Kommission über die Mittelzuweisung, wobei die Anzahl des erforderlichen Personals und die von der Haushaltsbehörden genehmigten zusätzlichen Beträge zu berücksichtigen sind.

### 10.1 Auswirkungen auf die Zahl der Stellen

| Art der Stelle                     |   | Für die Maßnahme<br>erforderliches Personal |                            | Quelle                                                                       |                               | Dauer |
|------------------------------------|---|---------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------|
|                                    |   | <u>Dauerplan-<br/>stelle</u>                | <u>Stelle auf<br/>Zeit</u> | Verfügbares<br>Personal in<br>der GD oder<br>der<br>betroffenen<br>Abteilung | Zusätz-<br>liches<br>Personal |       |
| Beamte<br>oder Stellen<br>auf Zeit | A | 1                                           |                            | 1                                                                            |                               |       |
|                                    | B | 1                                           |                            | 1                                                                            |                               |       |
|                                    | C |                                             |                            |                                                                              |                               |       |

|                     |       |  |   |  |  |
|---------------------|-------|--|---|--|--|
| Sonstige Ressourcen | Keine |  |   |  |  |
| Insgesamt           | 2     |  | 2 |  |  |

## 10.2 Finanzielle Gesamtauswirkungen zusätzlichen Personals

Es ist kein zusätzliches Personal erforderlich. Zur Durchführung der Maßnahme sind pro Jahr die nachstehend aufgeführten bestehenden Stellen erforderlich:

| Art der Stelle | Beträge         | Insgesamt   |
|----------------|-----------------|-------------|
| Beamte *       | 2 x 108.000 ECU | 216.000 ECU |
| Insgesamt      |                 | 216.000 ECU |

\* Für die Beamten beruhen die Berechnungen auf den Besoldungsgruppen A-1, A-2, A-4, A-5 and A-7

## 10.3 Jährlicher Anstieg sonstiger Verwaltungskosten als Ergebnis der Maßnahme

ECU

| Haushaltslinie | Beträge | Berechnungsgrundlage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A 7031         | 9750    | Der Ausschuß für Sicherheit im Seeverkehr tritt schon zur Behandlung von Fragen im Zusammenhang mit sonstigen EG-Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr zusammen. Es wird eine weitere 1-tägige Sitzung/Jahr als erforderlich erachtet, um besondere Fragen im Zusammenhang mit diesem Vorschlag zu erörtern (die Reisekosten werden auf 650 ECU/Person x 15 Personen veranschlagt). |
| Insgesamt      | 9750    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

Die Mittel sind dem bestehenden Haushalt der GD VII zu entnehmen.

ECU

| Haushaltslinie | Beträge | Berechnungsgrundlage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A 2510         | 20.000  | Der Ausschuß für Sicherheit im Seeverkehr tritt schon zur Behandlung von Fragen im Zusammenhang mit sonstigen EG-Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr zusammen. Es wird eine weitere 1-tägige Sitzung/Jahr als erforderlich erachtet, um besondere Fragen im Zusammenhang mit diesem Vorschlag zu erörtern (die Reisekosten werden auf 20.000 ECU veranschlagt). |
| Insgesamt      | 20.000  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

## **Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen**

unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen

### **Titel der vorgeschlagenen Richtlinie**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates  
über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände**

**Dokumenten-Nr.: 98010**

### **Richtlinienvorschlag**

1. *Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele*

Die Gemeinschaft ist verpflichtet, auf der Grundlage des *Vorsorgeprinzips* ein hohes Umweltschutzniveau anzustreben und Umweltbeeinträchtigungen gemäß dem *Verursacherprinzip* (Artikel 130r des Vertrags) soweit wie möglich an ihrem Ursprung zu bekämpfen.

Schätzungen zufolge fallen jährlich zwischen 5 und 7 Millionen Tonnen Ölrückstände und 1 Million feste Abfälle von Schiffen an, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen. Derzeit wird nur ein kleiner Anteil dieser Rückstände in diesen Häfen entladen. Einige Häfen verfügen über umfangreiche Auffanganlagen, die bei weitem nicht ausgelastet sind. Andere haben kleinere oder kaum ins Gewicht fallende Anlagen. Ein Großteil der nicht an Land entladenen Abfälle und Rückstände wird noch immer auf See eingebracht. Es wird davon ausgegangen, daß der größte Anteil hiervon illegal eingebracht wird.

Die Richtlinie zielt darauf ab, das Einbringen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See durch eine Verbesserung der erforderlichen Anlagen in den Häfen zu verringern, jedoch auch die Kommunikation zwischen den Bereitstellern und den Nutzern dieser Anlagen zu verbessern.

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip werden die einzelnen Mitgliedstaaten dafür zuständig sein, die Bereitstellung angemessener Auffanganlagen sicherzustellen und ein geeignetes Kostendeckungssystem einzurichten. Es obliegt ebenfalls den Mitgliedstaaten, die zur wirksamen Umsetzung dieser Richtlinie in einzelstaatliches Recht erforderlichen Maßnahmen zu erlassen.

## Auswirkungen auf die Unternehmen

### 2. *Betroffene*

- *Branchen*
- *Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)*
- *besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben*

Die von diesem Vorschlag betroffenen Branchen sind die Reedereien, Häfen und Betreiber von Auffanganlagen an Land.

Die Richtlinie betrifft alle Schiffe, unabhängig von Bauart oder Größe, sowie den gesamten Seegüterverkehr nach Häfen der Gemeinschaft. Es lassen sich keine zuverlässigen Schätzungen bezüglich der Zahl der Schiffe anstellen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, da auch Sportboote und Fischereifahrzeuge in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, deren Anlaufzeiten nicht registriert werden. Ein im Auftrag der Kommission angefertigter Bericht läßt erkennen, daß annähernd 700 Handelshäfen in der EU mindestens 750 000 Mal pro Jahr von Schiffen zum Be- oder Entladen von Fracht angelaufen werden. Ferner werden die Häfen in der EU schätzungsweise 900 000 Mal im Jahr von Auto- und Fahrgastfährschiffen angelaufen.

Es gibt in der Gemeinschaft keine besonderen geographischen Gebiete, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben. Alle Mitgliedstaaten - mit Ausnahme der zwei Binnenstaaten - haben Seehäfen, die von Handelsschiffen, Fischereifahrzeugen und Sportbooten angelaufen werden. Österreich und Luxemburg sind daher von der Richtlinie ausgenommen. Da jedoch beide Länder Flaggenstaaten im Seeverkehr sind, werden auch ihre Schiffe von der Richtlinie betroffen.

Die erwartete Verminderung der durch Schiffsabfälle und Ladungsrückstände verursachten Meeresumweltverschmutzung wird sich positiv auf die marinen Ökosysteme der Region und die Fischerei auswirken. Eine Verringerung der die Küsten betreffenden Verschmutzung wird zu einer Verbesserung des Umweltwertes in allen Küstengebieten führen. Dies dürfte sich wiederum positiv auf die Fischerei und die Industrie in den Küstengebieten auswirken.

### 3. *Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie*

Die Richtlinie verlangt vom Seeverkehr, alle Schiffsabfälle und Ladungsrückstände in den Hafenauffanganlagen zu entladen. Die Einhaltung dieser Anforderungen durch die Kapitäne erfordert lediglich operationelle und verfahrenstechnische Maßnahmen, jedoch keine zusätzlichen Einrichtungen. Die technischen Vorschriften über Bauart und Ausrüstung von Schiffen sind schon im Rahmen einschlägiger internationaler Übereinkommen und Rechtsakte geregelt.

Jeder Hafen hat angemessene Auffanganlagen zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung ist schon in MARPOL 73/78 verankert. Die vorliegende Richtlinie führt allerdings eine strengere Regelung für die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in Häfen ein. Daher müssen die Kapazität und der Betrieb von in einigen Häfen bestehenden Auffanganlagen womöglich angepaßt werden, um größere Mengen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen aufnehmen zu können. Dies könnte insbesondere in Häfen der Fall sein, die häufig von Handelsschiffen angelaufen werden. Eine Zunahme der entladenen Rückstände wirkt sich unmittelbar auf den Betreiber der Anlage aus, der sich gezwungen sehen wird, die Anlage zu verbessern, um der Nachfrage nachzukommen.

#### 4. *Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie*

- *Beschäftigungslage*
- *Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen*
- *Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen*

Es werden keine Auswirkungen auf die Beschäftigungslage im Seeverkehr erwartet. Wie schon in Absatz 3 erläutert, könnte sich eine Anpassung der Kapazität und des Betriebs von Auffanganlagen als erforderlich erweisen. Dadurch könnten zusätzliche Arbeitsplätze im Hafensektor erforderlich werden, obwohl ein solcher Anstieg der Beschäftigungszahlen nur von geringer Bedeutung sein wird.

Aus den gleichen Gründen könnten sich zusätzliche Investitionen zur Anpassung und Verbesserung der Auffanganlagen als erforderlich erweisen. Diese werden - abhängig von den Verkehrsmerkmalen und der derzeitigen Bereitstellung von Anlagen - von Hafen zu Hafen unterschiedlich sein. Es wird davon ausgegangen, daß die strengeren Bestimmungen der Richtlinie die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Unternehmen verbessern wird, die Schiffsabfälle und Ladungsrückstände sammeln und verarbeiten, da deren Menge zunehmen wird. Eine Harmonisierung der dem Gebührenerhebungssystem zugrunde liegenden Grundsätze wird dazu beitragen, für alle Häfen gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Die bestehende Disparität der Gebührensysteme, die auf stark unterschiedlichen Grundsätzen aufbauen, kann zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen führen. Sie hält nicht nur Schiffe davon ab, bestimmte Häfen anzulaufen, sondern bietet auch Anreize für das illegale Einbringen von Abfällen und Rückständen auf See.

Die mit der Richtlinie beabsichtigte Harmonisierung der Grundsätze wird das bestehende Ungleichgewicht zwischen den in den verschiedenen Häfen angewandten Systemen erheblich verringern und dafür sorgen, daß die Kosten auf einer gerechteren Grundlage allen Schiffen angelastet werden, die einen Hafen anlaufen.

Wie in Absatz 3 erwähnt, wird die sich hieraus ergebende Verbesserung der Meeresumwelt positive wirtschaftliche Auswirkungen auf die Fischerei- und Freizeitindustrie in den Küstengebieten haben.

5. *Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)*

Obwohl die Richtlinie für alle Häfen und alle Schiffe gilt, legen die einzelnen Mitgliedstaaten die Durchsetzungsverfahren fest, die für Fischereifahrzeuge und Sportboote gelten. Ferner sind in allen Häfen Ausnahmen für Schiffe zugelassen, die im Linienverkehr eingesetzt sind und regelmäßig Häfen anlaufen. Zahlreiche kleine und mittlere Reedereien sind hiervon betroffen.

Kostendeckungssysteme sollten so gestaltet sein, daß sie kleinen Reedereien oder dem Gelegenheitsverkehr keine finanziellen Nachteile verursachen. Das generelle Ziel sollte darin bestehen, die Kapitäne dazu zu veranlassen, Schiffsabfälle und Ladungsrückstände in Hafenauffangananlagen zu entladen, anstatt sie an Bord zu halten. Auffanganlagen und Abfallbewirtschaftungspläne sind für kleine Häfen und Sportboothäfen einfacher zu gestalten als für größere Handelshäfen. Durch ihre geographische Lage können solche Häfen Einsparungen erzielen, wenn sie die Auffanganlagen nahe gelegener großer Häfen in Anspruch nehmen.

**Konsultation**

6. *Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen*

**Verband der EG-Reeder (ECSA)**

Der ECSA ist der Auffassung, daß illegales Einbringen und Einleiten auf See weitestgehend darauf zurückzuführen ist, daß die Häfen keine ausreichenden Auffanganlagen bereitstellen. Allerdings hat sich gezeigt, daß selbst dort, wo ausreichende Auffanganlagen bereitgestellt werden, deren Potential nicht voll genutzt wird. Der Verband ist der Ansicht, daß die Richtlinie in erster Linie dafür zu sorgen hat, daß die Häfen ihren Verpflichtungen gemäß MARPOL 73/78 nachkommen und Anlagen bereitstellen, anstatt Anforderungen an die Schiffe zu stellen, ihre Abfälle und Rückstände zu entladen. Der ECSA ist der Auffassung, daß sich eine Verpflichtung zur Inanspruchnahme der Auffanganlagen, die nicht an die tatsächlich verfügbare Lagerkapazität für Abfälle gebunden ist, nicht durchsetzen läßt.

**Internationaler Verband Unabhängiger Tankschiffbesitzer (INTERTANKO)**

Intertanko spricht sich ebenfalls gegen eine obligatorische Entladungsregelung aus, die die Lagerkapazitäten für Abfälle unberücksichtigt läßt und betont, daß eine obligatorische Regelung entsprechende Sicherheitsvorkehrungen vorsehen muß, um unangemessene Verzögerungen und Verwaltungsverfahren zu vermeiden. Intertanko befürwortet das "sondergebührenfreie System", in dem alle Schiffe, die einen Hafen anlaufen, unabhängig von der Inanspruchnahme der Auffanganlagen eine Entladungsgebühr zu entrichten haben.

### **Verband der Betreiber von Hafenauffanganlagen in und außerhalb Europas (EUROSHORE INTERNATIONAL)**

EUROSHORE weist darauf hin, daß selbst wenn ausreichende Auffanganlagen bereitstehen, diese derzeit bei weitem nicht ausgelastet sind. Der Verband betont, daß Ausnahmen nicht allzu leicht gewährt werden sollten und in der gesamten Region eine einheitliche Politik zur Gewährung von Ausnahmen praktiziert werden muß. EUROSHORE schlägt vor, alle Abfälle und Rückstände von jeglichen Verbrauchssteuern zu befreien. Das Gebührensystem sollte den Wettbewerb nicht einschränken, der für EUROSHORE unabdingbar für die Bereitstellung wirtschaftlicher Auffanganlagen ist.

### **Organisation der Europäischen Seehäfen (ESPO)**

ESPO schlägt vor, zusätzlich zur Unterscheidung zwischen Ladungsrückständen und Schiffsabfällen, eine weitere Unterscheidung zwischen "Schiffsabfällen" und "Ladungsabfällen" gemacht werden sollte.

ESPO ist der Ansicht, daß die Verpflichtung einer 24-stündigen Voranmeldung sowie die beabsichtigten Verfahren zur Beantragung einer Ausnahmegenehmigung für die Entladung das System sowohl für die Häfen als auch für die Schiffe komplex und aufwendig gestalten könnten. Die Organisation ist damit einverstanden, daß es den Mitgliedstaaten und zuständigen Behörden überlassen werden sollte, die Zuständigkeiten der verschiedenen Stellen festzulegen. Sie stellt allerdings in Frage, wer für die Zahlung von Entschädigungen im Falle eines unangemessenen Aufenthalts zuständig ist und wie dieser Sachverhalt zu bewerten ist. ESPO ist der Ansicht, daß für die Kostendeckung keine Vorzugslösung festgelegt werden sollte, sondern diese Entscheidung den Mitgliedstaaten und zuständigen Behörden zu überlassen ist.

### **Verband der Privaten Hafenbetreiber in Europa (FEPOR)**

FEPOR ist mit den zentralen Bestimmungen der Richtlinie einverstanden. Der Verband ist der Ansicht, daß aufgrund der potentiellen Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Richtlinie auch Ausnahmen von sonstigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft gewährt werden müssen, die Betreiber verpflichten, Schiffsabfälle zu sortieren. FEPOR teilt die Auffassung, daß Kostendeckungssysteme so gestaltet sein sollten, daß sie Schiffe davon abhalten, Abfälle auf See einzubringen, ist jedoch besorgt, daß es zu Wettbewerbsverzerrungen kommen könnte, wenn es den Mitgliedstaaten überlassen wird, über die Kostendeckungssysteme für das breite Spektrum der miteinander in Wettbewerb stehenden Hafenauffanganlagen zu entscheiden.



**16.10.98****Beschluß  
des Bundesrates**

---

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Hafenauffanganlagen für  
Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

KOM(98) 452 end.; Ratsdok. 10634/98

Der Bundesrat hat in seiner 730. Sitzung am 16. Oktober 1998 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt, daß die Europäische Kommission mit dem vorgelegten Richtlinienvorschlag die Bemühungen um einen stärkeren Schutz der Meeresumwelt vorantreibt. Die Bezugnahme auf Regelungen zur Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in den Häfen stellt dabei eine dringend erforderliche verbindliche Präzisierung des im MARPOL-Übereinkommen 73/78 lediglich allgemein formulierten Erfordernisses angemessener Entsorgungseinrichtungen dar.

Die Bundesregierung wird gebeten, die Verabschiedung des vorgelegten Richtlinienvorschlags in die Liste mit den Vorhaben aufzunehmen, deren Durchsetzung während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft Priorität eingeräumt wird.

Im März 1998 haben sich die Mitgliedstaaten des Übereinkommens vom 22. März 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes - Helsinki-Übereinkommens - auf Regeln zur Schiffsentsorgung in der Ostsee verständigt. Insbesondere hinsichtlich des Grades der Verpflichtung zur Entsorgung in den Häfen bestehen dabei - wie auch in weiteren Punkten - deutliche Diskrepanzen zum vorliegenden Richtlinienvorschlag.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, zur Vermeidung unterschiedlicher Regime zur Schiffsentsorgung insbesondere zwischen den Häfen der Ostsee und der Nordsee darauf hinzuwirken, daß die Umsetzung des vorgelegten Richtlinienvorschlags inhaltlich und zeitlich in enger Anlehnung an die Bestimmungen des Helsinki-Übereinkommens erfolgt.

2. Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verfahren darauf hinzuwirken, daß im Richtlinienvorschlag klargestellt wird, daß die Häfen der Binnenschifffahrt nicht in den Anwendungsbereich des Richtlinienvorschlags fallen, da für die Binnenschifffahrt andere Regelungen gelten.

Aus dem vorliegenden Wortlaut des Richtlinienvorschlags kann nicht geschlossen werden, daß nur die Seeschifffahrt vom Geltungsbereich umfaßt sein soll. Gemäß Artikel 3 Nr. 2 des Richtlinienvorschlags soll die Richtlinie für alle Häfen der Mitgliedstaaten gelten. Nach der Begriffsdefinition in Artikel 2 Nr. 8 sind unter dem Begriff "Hafen" u.a. sämtliche Häfen zu verstehen. Lediglich anhand der Begründung zur Richtlinie läßt sich entnehmen, daß Binnenhäfen nicht Gegenstand der Regelungen sein sollen, da es um die Verhinderung der direkten Verschmutzung der Meere durch Einbringen von Abfällen auf hoher See geht.

3. Die Bundesregierung wird gebeten, folgende Anregungen in die Beratungen einzubringen und Korrekturen zu veranlassen:

In die Präambel (z.B. in Nummer 5) sollte ein ausdrücklicher Hinweis auf die Regelungen des Helsinki-Übereinkommens aufgenommen werden. Die enge Anlehnung an entsprechende Bestimmungen zur Schiffsentsorgung sollte an exponierter Stelle dokumentiert werden.

4. Die Bundesregierung wird gebeten, darauf hinzuwirken, daß der durch die Richtlinie entstehende bürokratische Aufwand so gering wie möglich gehalten wird. Aufgrund einer fehlenden expliziten Ausnahmeregelung für mittlere und kleine Häfen sollte dafür Sorge getragen werden, daß die Bestimmungen der Richtlinie angemessene Lösungen wie z.B. Kooperationen mehrerer Häfen in Fragen der Schiffsentsorgung zulassen.
5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich in den Beratungen dafür einzusetzen, daß die Gebührenregelung des Artikels 8 Abs. 2 Buchstabe a den Regelfall darstellt und es sich bei der Anwendung des Buchstabens b nur um Ausnahmen handeln darf. Daher sollte Artikel 8 Abs. 2 Buchstabe a Satz 2 wie folgt formuliert werden: "Diesbezügliche Vereinbarungen sollen im Regelfall die Einbeziehung einer Gebühr in die Hafengebühren vorsehen; eine gesonderte Pauschalabfallgebühr ist ebenfalls möglich." Bei unterschiedlicher Umsetzung in den Mitgliedstaaten besteht sonst die Gefahr einer Aushebelung des "no-special-fee systems" sowie mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen einzelner Mitgliedstaaten.
6. Aus Gründen der Wettbewerbssicherung sollte der Artikel 8 um folgenden neuen Absatz 4 ergänzt werden:

"Sollten sich durch die Verschiedenheit der Gebührensysteme zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten oder den Häfen der Gemeinschaft nachteilige

Auswirkungen auf den Wettbewerb ergeben, soll die Kommission, in Übereinstimmung mit dem Verfahren nach Artikel 14, von den Mitgliedstaaten verlangen, geeignete Maßnahmen zur Beseitigung solcher Wirkungen zu ergreifen."

7. Artikel 11 Abs. 3 sollte wie folgt lauten:

"Kann nachgewiesen werden, daß ... des Artikels 7 oder des Artikels 10 erfüllt haben, ist der nächste Anlaufhafen zu verständigen und das Schiff ist unbeschadet der Sanktionen des Artikels 13 einer gründlichen Überprüfung gemäß Artikel 2 Abs. 7 und Artikel 6 Abs. 3 der Richtlinie 95/21/EG zu unterziehen. Bei dieser Überprüfung ... (Rest unverändert)."

Die Bestimmungen des vorgelegten Vorschlages erscheinen mit ihren starken Sanktionsmaßnahmen unangemessen hart. Die Abschwächung entsprechend der vorgeschlagenen Änderung erscheint daher ohne Verlust an Nachhaltigkeit angemessen.

8. In Artikel 12 sollte der Buchstabe "f" gestrichen werden. Hierzu wird auf das bereits etablierte IMO-Meldeverfahren verwiesen.