



ANGENOMMENE TEXTE

P8_TA(2016)0259

Ratifizierung des Protokolls von 2010 zu dem Übereinkommen über schädliche und gefährliche Stoffe und Beitritt zu diesem Protokoll mit Ausnahme der Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 8. Juni 2016 zu dem Entwurf eines Beschlusses des Rates über die Ratifizierung des Protokolls von 2010 zu dem Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See durch die Mitgliedstaaten im Namen der Union und ihren Beitritt zu diesem Protokoll, mit Ausnahme der Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen (13806/2015 – C8-0410/2015 – 2015/0135(NLE))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Entwurf eines Beschlusses des Rates (13806/2015),
- unter Hinweis auf das vom Rat gemäß Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a Ziffer v des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unterbreitete Ersuchen um Zustimmung (C8-0410/2015),
- unter Hinweis auf Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf das Gutachten des Gerichtshofs vom 14. Oktober 2014¹,
- unter Hinweis auf das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 (im Folgenden: HNS-Übereinkommen von 1996),
- unter Hinweis auf das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen von 1996 (im Folgenden: HNS-Übereinkommen von 2010),
- unter Hinweis auf den Vorschlag für einen Beschluss des Rates (COM(2015)0304),
- unter Hinweis auf den Beschluss 2002/971/EG des Rates vom 18. November 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das HNS-

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

- Übereinkommen von 1996 zu ratifizieren oder diesem beizutreten¹,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden² (im Folgenden "Umwelthaftungsrichtlinie" oder "UHRL"),
 - unter Hinweis auf die Erklärung der Kommission zum Protokoll des Ausschusses der Ständigen Vertreter und des Rates vom 20. November und vom 8. Dezember 2015³,
 - unter Hinweis auf das Dokument der Schifffahrtsindustrie vom 18. September 2015, in dem gefordert wird, dass die Mitgliedstaaten dem Protokoll von 2010 des HNS-Übereinkommens baldmöglichst entsprechend dem von der Kommission vorgeschlagenen Ansatz ratifizieren oder ihm beitreten⁴,
 - unter Hinweis auf den von BIO Intelligence Service für die Kommission erstellten Abschlussbericht mit dem Titel „Study on ELD Effectiveness: scope and exceptions“ vom 19. Februar 2014⁵,
 - unter Hinweis auf den Vermerk des Juristischen Diensts des Parlaments vom 11. Februar 2016 zu der Rechtsgrundlage für den oben genannten Vorschlag für einen Beschluss des Rates (SJ-0066/16) und die nachfolgende Stellungnahme in Form eines Schreibens zu der angemessenen Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag für einen Beschluss, die vom Rechtsausschuss am 19. Februar 2016 angenommen⁶ und dem Bericht A8-0191/2016 beigefügt wurde,
 - gestützt auf Artikel 99 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Zwischenbericht des Rechtsausschusses (A8-0191/2016),
- A. in der Erwägung, dass das Ziel des HNS-Übereinkommens von 2010 darin besteht, für Rechenschaftspflicht sowie für die Zahlung angemessener, unverzüglicher und wirksamer Entschädigung für Verlust oder Schaden durch den spezifischen internationalen HNS-Entschädigungsfonds zu sorgen, wenn Personen, Eigentum oder die Umwelt durch die Beförderung von gefährlichen oder schädlichen Stoffen auf See betroffen sind;
- B. in der Erwägung, dass es daher einerseits für mögliche Umweltschäden das Verursacherprinzip und die Grundsätze der Vorsorge und der Vorbeugung vorsieht und somit in die Umweltpolitik der Union und unter die entsprechend geltenden allgemeinen Grundsätze fällt, und andererseits darauf abzielt, Aspekte in Bezug auf Schäden zu regulieren, die als Folge des Seeverkehrs entstehen, sowie diese Schäden zu verhindern oder zu minimieren, so dass es in den Bereich der Verkehrspolitik der Union fällt;
- C. in der Erwägung, dass sich ausweislich des Vorschlags der Kommission

¹ ABl. L 337 vom 13.12.2002, S. 55.

² ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 56.

³ Punkt-Vermerk 3142/15.

⁴ Online abrufbar unter: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/hazardous-and-noxious-substances.pdf>.

⁵ Online abrufbar unter: http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/BIO%20ELD%20Effectiveness_report.pdf.

⁶ PE576.992

(COM(2015)0304) daher der Abschluss des HNS-Übereinkommens von 2010 und dessen Geltungsbereich einerseits und die Bestimmungen der Umwelthaftungsrichtlinie andererseits überschneiden würden;

- D. in der Erwägung, dass sich das HNS-Übereinkommen von 2010 im Hinblick auf den Geltungsbereich in Bezug auf Schäden im Hoheitsgebiet und in den der Hoheitsgewalt eines Vertragsstaates unterstehenden Meeresgewässern, Schäden durch Kontaminierung der Umwelt in der ausschließlichen Wirtschaftszone oder in einer entsprechenden Zone (bis zu 200 Seemeilen von den Basislinien) eines Vertragsstaats und Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden mit der Umwelthaftungsrichtlinie überschneidet;
- E. in der Erwägung, dass das HNS-Übereinkommen von 2010 eine verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners für durch die Beförderung von gefährlichen oder schädlichen Stoffen auf See verursachte Schäden, die unter das Übereinkommen fallen, vorsieht sowie auch die Verpflichtung des Eigentümers zum Abschluss einer Versicherung oder anderweitigen finanziellen Sicherheitsleistung zur Deckung der Haftung für Schäden, auf die das Übereinkommen Anwendung findet, wobei weitere Ansprüche gegen den Schiffseigner nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden können (Artikel 7 Absätze 4 und 5);
- F. in der Erwägung, dass damit die Gefahr eines potenziellen Konflikts zwischen der UHRL und dem HNS-Übereinkommen von 2010 besteht, die insofern mit Artikel 4 Absatz 2 UHRL abgewendet werden kann, als es darin wörtlich heißt, dass diese Richtlinie „nicht für Umweltschäden oder die unmittelbare Gefahr solcher Schäden, die infolge eines Vorfalls eintreten, bei dem die Haftung oder Entschädigung in den Anwendungsbereich eines der in Anhang IV aufgeführten internationalen Übereinkommen, einschließlich etwaiger künftiger Änderungen dieser Übereinkommen, fällt, das in dem betroffenen Mitgliedstaat in Kraft ist“ gilt;
- G. in der Erwägung, dass somit Umweltschäden oder die unmittelbare Gefahr solcher Schäden, die von dem HNS-Übereinkommen von 2010 erfasst werden, wenn dieses in Kraft tritt, aus dem Anwendungsbereich der UHRL ausgeschlossen sind, es sei denn, alle Mitgliedstaaten ratifizieren das HNS-Übereinkommen von 2010 gleichzeitig oder treten ihm gleichzeitig bei, wobei es andernfalls in Bezug auf einige Mitgliedstaaten, die dem HNS-Übereinkommen beigetreten sind, und anderen, die der UHRL unterliegen, dazu kommen kann, dass ein fragmentiertes Rechtsumfeld entsteht; in der Erwägung, dass dies dazu führen dürfte, dass den Opfern der Verschmutzung wie Küstengemeinden, Fischer usw. eine unterschiedliche Behandlung zuteil wird, was im Übrigen gegen den Geist des HNS-Übereinkommens von 2010 verstoßen würde;
- H. in der Erwägung, dass die Grundsätze, auf denen die Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation beruhen und die auch für das HNS-Übereinkommen von 2010 gelten, die Folgenden sind: verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners, Pflichtversicherung zur Deckung von Schadensersatzansprüchen Dritter, direkter Regressanspruch des Geschädigten gegenüber dem Versicherer, Beschränkung der Haftung und – im Fall von Öl und schädlichen und gefährlichen Stoffen – Bereitstellung eines besonderen Ausgleichsfonds für die Schäden, die die Haftungshöchstbeträge des Schiffseigners übersteigen;
- I. in der Erwägung, dass es im Interesse der gesamten Union liegt, dass eine einheitliche Haftungsregelung für durch die Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffen auf See

verursachte Schäden besteht;

- J. in der Erwägung, dass es nicht absolut klar ist, ob Artikel 4 Absatz 2 UHRL bedeutet, dass die Anwendung der UHRL in einem Mitgliedstaat, der das HNS-Übereinkommen von 2010 ratifiziert hat, nicht möglich ist, oder ob die Beschränkung nur insofern begrenzt ist, als die Haftung oder Entschädigung in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fällt;
 - K. in der Erwägung, dass es sich bei dem HNS-Übereinkommen von 2010 um eine Schadensersatzregelung handelt und sie daher in Bezug auf Regelungen, wonach die Unternehmen verpflichtet sind und die zuständigen Behörden angewiesen sind, von Unternehmen zu verlangen, unmittelbar drohenden Umweltschäden vorzubeugen oder diese Umweltschäden zu verhindern oder ggf. für Abhilfe zu sorgen, nicht so weit geht wie die UHRL;
 - L. in der Erwägung, dass nach dem HNS-Übereinkommen von 2010 anders als im Fall der UHRL bei anderen als wirtschaftlichen Schäden keine Entschädigung gewährt werden kann;
 - M. in der Erwägung, dass die UHRL Unternehmen keine obligatorische Deckungsvorsorge auferlegt, mit der die Finanzierung von Vorsorge- und Sanierungsmaßnahmen in Bezug auf Umweltschäden gewährleistet werden soll, es sei denn, ein Mitgliedstaat hat strengere Vorschriften als die der UHRL erlassen;
 - N. in der Erwägung, dass das HNS-Übereinkommen von 2010 eine klare Verpflichtung des Eigentümers zum Abschluss einer Versicherung oder einer anderweitigen finanziellen Sicherheitsleistung zur Deckung der Haftung für Schäden, auf die das Übereinkommen Anwendung findet, vorsieht;
 - O. in der Erwägung, dass sich die anderen in Anhang IV der UHRL aufgeführten Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation als wirksam erwiesen haben, weil durch eindeutige Klärung der Haftungsfrage ein ausgewogenes Verhältnis zwischen ökologischen und geschäftlichen Interessen erreicht wurde, denn normalerweise bestehen in der Frage, wer haftet, keine Unklarheiten, und es wurden eine Pflichtversicherung und zügige Entschädigungsmechanismen eingeführt, die nicht nur auf Umweltschäden begrenzt sind;
1. ersucht den Rat und die Kommission, die folgenden Empfehlungen zu berücksichtigen:
- i) es ist für die Einhaltung des in Artikel 5 Absatz 1 EUV festgelegten Grundsatzes der begrenzten Einzelermächtigung der EU und die Achtung der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs zu sorgen, wonach sich die „Wahl der Rechtsgrundlage eines gemeinschaftlichen Rechtsakts [...] auf objektive, gerichtlich nachprüfbare Umstände gründen [muss], zu denen insbesondere das Ziel und der Inhalt des Rechtsakts gehören“¹.
 - ii) folglich ist die Stellungnahme in Form eines Schreibens des Rechtsausschusses vom 19. Februar 2016 zu berücksichtigen, worin es heißt:
„Da der vorgeschlagene Beschluss des Rates die Mitgliedstaaten ermächtigen soll, das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen im Namen der

¹ Urteil des Gerichtshofs vom 19. Juli 2012, Parlament/Rat, C-130/10, ECLI:EU:C:2012:472, Randnummer 42.

Europäischen Union zu ratifizieren oder ihm im Namen der Europäischen Union beizutreten, und folglich durch das HNS-Übereinkommen von 2010 gebunden zu sein, und in Anbetracht dessen, dass dieses Übereinkommen nicht nur Fälle umweltbezogener Schäden (Umsetzung des Grundsatzes der Vorbeugung und des Verursacherprinzips), sondern auch Fälle nicht umweltbezogener Schäden erfasst, die beide durch die Beförderung bestimmter Stoffe auf See entstehen, stellen Artikel 100 Absatz 2 AEUV, Artikel 192 Absatz 1 AEUV und Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a Ziffer v AEUV die angemessene Rechtsgrundlage für den Vorschlag vor.“

- iii) im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs¹ ist dafür zu sorgen, dass durch die Ratifizierung des HNS-Übereinkommens von 2010 bzw. den Beitritt zu diesem Übereinkommen die Einheitlichkeit, Integrität und Wirksamkeit gemeinsamer Regeln der EU nicht beeinträchtigt werden;
- iv) in dieser Hinsicht sind die Überschneidungen zwischen der Umwelthaftungsrichtlinie und dem HNS-Übereinkommen von 2010 in Bezug auf Schäden im Hoheitsgebiet und in den der Hoheitsgewalt eines Vertragsstaats unterstehenden Meeresterritorien, Schäden durch Kontaminierung der Umwelt in der ausschließlichen Wirtschaftszone oder in einer entsprechenden Zone (bis zu 200 Seemeilen von den Basislinien) eines Vertragsstaats und Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden (vorbeugende Maßnahmen, primäre Sanierung und ergänzende Sanierung) in höherem Maße zu beachten;
- v) es ist dafür zu sorgen, dass es möglichst nicht zu einem Konflikt zwischen der Umwelthaftungsrichtlinie und dem HNS-Übereinkommen von 2010 kommt bzw. diese Gefahr minimal ist, indem mit allen geeigneten Maßnahmen gewährleistet wird, dass die Ausschließlichkeitsklausel gemäß Artikel 7 Absatz 4 und 5 des HNS-Übereinkommens von 2010, wonach weitere Ansprüche gegen den Eigentümer nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden können, uneingeschränkt von den Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 4 Absatz 2 und Anhang IV der Umwelthaftungsrichtlinie dieses Übereinkommen ratifizieren oder ihm beitreten, geachtet wird;
- vi) es ist zudem dafür zu sorgen, dass sich das Risiko der Entstehung und Verfestigung von Wettbewerbsnachteilen für die Staaten, die bereit sind, dem HNS-Übereinkommen von 2010 beizutreten, im Vergleich zu den Staaten, die diesen Prozess möglicherweise aufhalten möchten und weiterhin nur der UHRL unterworfen sind, minimiert;
- vii) es ist dafür zu sorgen, dass im Bereich der Haftung im Seeverkehr nicht auf Dauer zwei Regelungen – eine der Union und eine internationale – nebeneinander gelten, da dies zu einer Fragmentierung des Unionsrechts führen würde und darüber hinaus die klare Zuweisung der Haftung gefährden würde und zu langwierigen und kostspieligen Rechtsstreitigkeiten zum Nachteil der Opfer und der

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

Schiffahrtsindustrie führen könnte;

- viii) hierzu ist zu gewährleisten, dass den Mitgliedstaaten eine klare Verpflichtung auferlegt wird, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um ein konkretes Ergebnis zu erreichen, d. h. das HNS-Übereinkommen von 2010 in einem angemessenen Zeitraum zu ratifizieren oder ihm beizutreten, was nicht länger als zwei Jahre nach Inkrafttreten des Beschlusses des Rates in Anspruch nehmen sollte;
2. kommt zu dem Schluss, dass diese Entschließung eine weitere Möglichkeit für den Rat und die Kommission wäre, den Empfehlungen in Ziffer 1 nachzukommen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, weitere Erörterungen mit der Kommission und dem Rat zu fordern;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.