Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B ►M1 RICHTLINIE 2005/35/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 7. September 2005

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

►C2 (Text von Bedeutung für den EWR) ◄

(ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009	L 280	52	27.10.2009

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 87 (2005/35/EG)
►C2 Berichtigung, ABl. L 105 vom 13.4.2006, S. 65 (2005/35/EG)

▼B

►M1 RICHTLINIE 2005/35/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 7. September 2005

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

►C2 (Text von Bedeutung für den EWR) ◄

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Politik der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs zielt auf ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau ab; sie beruht auf der Grundauffassung, dass alle an der Beförderung von Gütern auf See Beteiligten Verantwortung dafür tragen, dass die in den Gewässern der Gemeinschaft verkehrenden Schiffe die geltenden Vorschriften und Normen einhalten.

(2) Die wesentlichen Normen für die von Schiffen ausgehenden Einleitungen von Schadstoffen stützen sich in allen Mitgliedstaaten auf das Marpol-Übereinkommen 73/78. Diese Regeln werden jedoch tagtäglich von zahlreichen in den Gemeinschaftsgewässern verkehrenden Schiffen übertreten, ohne dass dagegen Maßnahmen getroffen werden.

(3) Da das Marpol-Übereinkommen 73/78 von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich umgesetzt wurde, ist eine Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene erforderlich. Erhebliche Unterschiede gibt es insbesondere bei der Praxis der Mitgliedstaaten zur Verhängung von Sanktionen für die von Schiffen ausgehenden Einleitungen von Schadstoffen.

(4) Abschreckende Maßnahmen sind mit der Politik der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs untrennbar verbunden, da sie einen Zusammenhang zwischen der Verantwortung aller an der Beförderung umweltbelastender Güter auf See Beteiligten und den drohenden Sanktionen herstellen. Im Hinblick auf einen effizienten Schutz der Umwelt bedarf es daher wirksamer, abschreckender und verhältnismäßiger Sanktionen.

(5) Zu diesem Zweck ist es von wesentlicher Bedeutung, die bestehenden Rechtsvorschriften mit Hilfe der geeigneten Rechtsinstrumente anzugleichen; insbesondere umfasst dies die genaue Definition des betreffenden Verstoßes, die Ausnahmen und die Mindestvorschriften für Sanktionen sowie die Verantwortlichkeit und die Gerichtsbarkeit.

([1]) ABl. C 220 vom 16.9.2003, S. 72.

([2]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Januar 2004 (ABl. C 92 E vom 16.4.2004, S. 77), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 7. Oktober 2004 (ABl. C 25 E vom 1.2.2005, S. 29), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. Februar 2005 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 12. Juli 2005.

▼B

(6) Diese Richtlinie wird ergänzt durch ausführliche Bestimmungen über Delikte und Sanktionen sowie andere Bestimmungen, die in dem Rahmenbeschluss 2005/667/JI des Rates vom 12. Juli 2005 zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe ([1]) enthalten sind.

(7) Weder die internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung im Fall der Ölverschmutzung noch die für die Verschmutzung durch andere gefährliche oder schädliche Stoffe geltende Regelung haben eine hinreichend abschreckende Wirkung, um die an der Beförderung gefährlicher Ladung auf See Beteiligten von unerlaubten Praktiken abzuhalten. Die erforderliche abschreckende Wirkung lässt sich nur durch die Einführung von Sanktionen erzielen, die für jede Person gelten, die eine Verschmutzung des Meeres verursacht oder dazu beiträgt. Sanktionen sollten nicht nur für den Reeder oder den Kapitän des Schiffes, sondern auch für den Eigentümer der Ladung, die Klassifikationsgesellschaft und andere Beteiligte gelten.

(8) Von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen sollten als Verstöße betrachtet werden, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind. Diese Verstöße werden im Rahmenbeschluss 2005/667/JI des Rates zur Ergänzung dieser Richtlinie unter den in diesem Rahmenschluss vorgesehenen Umständen als Straftat betrachtet.

(9) Die Sanktionen für die von Schiffen ausgehenden Einleitungen von Schadstoffen sind unabhängig von der Haftpflicht der betroffenen Parteien und unterliegen daher weder etwaigen Regeln über die Beschränkung oder Zurechnung der Haftung noch begrenzen sie die effiziente Entschädigung der Opfer von Verschmutzungsereignissen.

(10) Um sicherzustellen, dass von Schiffen ausgehende Einleitungen rechtzeitig entdeckt und die Täter ermittelt werden, ist eine weitergehende wirksame Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich. Aus diesem Grund kommt der durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) eingesetzten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs eine Schlüsselrolle bei der Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zu, um technische Lösungen zu entwickeln und technische Unterstützung bei der Umsetzung dieser Richtlinie zu leisten, und bei der Unterstützung der Kommission in der Durchführung der Aufgaben, die ihr im Hinblick auf eine effiziente Umsetzung dieser Richtlinie übertragen wurden.

(11) Um Meeresverschmutzung besser verhüten und bekämpfen zu können, sollten Synergien zwischen den Strafverfolgungsbehörden wie etwa den nationalen Küstenwachen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang sollte die Kommission eine Durchführbarkeitsstudie über eine Europäische Küstenwache zur Verhütung und Bekämpfung von Meeresverschmutzung durchführen und dabei die Kosten und den Nutzen deutlich hervorheben. Dieser Studie sollte gegebenenfalls ein Vorschlag über eine Europäische Küstenwache folgen.

(12) Wenn ein klarer, objektiver Beweis dafür vorliegt, dass eine Einleitung einen größeren Schaden verursacht oder einen größeren Schaden zu verursachen droht, sollten die Mitgliedstaaten ihre zuständigen Behörden mit der Angelegenheit im Hinblick auf die Einleitung eines Verfahrens befassen, das im Einklang mit Artikel 220 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 steht.

([1]) Siehe Seite 164 dieses Amtsblatts.
([2]) ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 1).

▼B

(13) Die Durchsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ([1]) ist zusammen mit der vorliegenden Richtlinie ein Kernstück in der Reihe von Maßnahmen zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe.

(14) Diese Richtlinie entspricht dem Subsidiaritätsprinzip und dem Verhältnismäßigkeitsprinzip im Sinne des Artikels 5 des Vertrags. Die Einbeziehung der internationalen Normen für die Meeresverschmutzung durch Schiffe in das Gemeinschaftsrecht und die Festlegung von Sanktionen, die strafrechtliche oder verwaltungsrechtliche Sanktionen einschließen können, für Verstöße gegen diese Normen ist eine Maßnahme, die zur Erreichung eines hohen Sicherheits- und Umweltschutzniveaus im Seeverkehr erforderlich ist. Dies lässt sich durch die Gemeinschaft nur über harmonisierte Vorschriften wirksam erreichen. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Minimum und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus. Sie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, unter Beachtung des Völkerrechts strengere Maßnahmen gegen die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ergreifen.

(15) Diese Richtlinie steht mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union voll und ganz im Einklang; jeder Person, die verdächtigt wird, einen Verstoß begangen zu haben, muss eine faire und unparteiische Anhörung gewährleistet sein, und die Strafen müssen verhältnismäßig sein —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

▼M1

(1) Ziel dieser Richtlinie ist es, die internationalen Standards für die Meeresverschmutzung durch Schiffe in das Gemeinschaftsrecht zu übernehmen und sicherzustellen, dass gegen Personen, die für Einleitungen von Schadstoffen verantwortlich sind, angemessene Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, verhängt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen und den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe zu verstärken.

▼B

(2) Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, strengere Maßnahmen gegen die Meeresverschmutzung durch Schiffe im Einklang mit dem Völkerrecht zu ergreifen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. Meeresverschmutzung durch Schiffe und dessen Protokoll von 1978 in der jeweils geltenden Fassung;

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

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

([1]) ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

▼B

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

▼M1

5. „juristische Person“ ein Rechtssubjekt, das diesen Status nach dem anwendbaren nationalen Recht innehat, mit Ausnahme von Staaten oder Körperschaften des öffentlichen Rechts, die hoheitliche Rechte ausüben, und von öffentlich-rechtlichen internationalen Organisationen.

▼B

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt im Einklang mit dem Völkerrecht für das Einleiten von Schadstoffen in

a) innere Gewässer, einschließlich Häfen, eines Mitgliedstaats, soweit die Marpol-Bestimmungen anwendbar sind,

b) das Küstenmeer eines Mitgliedstaats,

c) Meerengen, die nach den Bestimmungen von Teil III Abschnitt 2 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 über die Transitdurchfahrt der internationalen Schifffahrt dienen, soweit ein Mitgliedstaat Hoheitsbefugnisse über diese Meerengen ausübt,

d) die im Einklang mit dem Völkerrecht festgelegte ausschließliche Wirtschaftszone oder entsprechende Zone eines Mitgliedstaats und

e) die hohe See.

(2) Diese Richtlinie gilt für das Einleiten von Schadstoffen von allen Schiffen, ungeachtet ihrer Flagge, mit Ausnahme von Kriegsschiffen, Flottenhilfsschiffen oder sonstigen Schiffen, die Eigentum eines Staates sind oder von einem Staat betrieben werden und zum betreffenden Zeitpunkt ausschließlich für nichtgewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden.

▼M1

Artikel 4

Verstöße

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

(2) Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jede natürliche oder juristische Person, die einen Verstoß im Sinne von Absatz 1 begangen hat, dafür verantwortlich gemacht werden kann.

Artikel 5

Ausnahmen

(1) Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete werden nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 15, Regel 34, Regel 4.1 oder Regel 4.3 bzw. die in Anlage II Regel 13, Regel 3.1.1 oder Regel 3.1.3 des Marpol-Übereinkommens 73/78 genannten Bedingungen erfüllen.

(2) Einleitungen von Schadstoffen in den in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Gebieten werden für den Eigentümer,

▼M1

den Kapitän oder die Mannschaft nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 4.2 bzw. die in Anlage II Regel 3.1.2 des Marpol-Übereinkommens 73/78 genannten Bedingungen erfüllen.

Artikel 5a

Straftaten

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Verstöße im Sinne der Artikel 4 und 5 als Straftaten betrachtet werden.

(2) Absatz 1 gilt nicht für minder schwere Fälle, in denen die begangene Handlung keine Verschlechterung der Wasserqualität verursacht.

(3) Wiederholte minder schwere Fälle, die nicht für sich alleine, doch in Verbindung miteinander zu einer Verschlechterung der Wasserqualität führen, werden als Straftaten betrachtet, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.

Artikel 5b

Anstiftung und Beihilfe

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jegliche Anstiftung oder Beihilfe zu den in Artikel 5a Absatz 1 und Artikel 5a Absatz 3 genannten vorsätzlichen strafbaren Handlungen unter Strafe gestellt wird.

▼B

Artikel 6

Durchsetzungsmaßnahmen betreffend Schiffe im Hafen eines Mitgliedstaats

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

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

Artikel 7

Durchsetzungsmaßnahmen von Küstenstaaten betreffend Schiffe im Transitverkehr

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

a) Befindet sich der nächste von dem Schiff angelaufene Hafen in einem anderen Mitgliedstaat, so arbeiten die betreffenden Mitgliedstaaten bei der Inspektion nach Artikel 6 Absatz 1 und bei der Entscheidung über die angemessenen Maßnahmen in Bezug auf diese Einleitung eng zusammen.

b) Handelt es sich bei dem nächsten von dem Schiff angelaufenen Hafen um den Hafen eines Staates außerhalb der Gemeinschaft, so ergreift der Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der nächste von dem Schiff angelaufene Hafen über die mutmaßliche Einleitung unterrichtet wird, und fordert den Staat

▼B

des nächsten angelaufenen Hafens auf, angemessene Maßnahmen in Bezug auf diese Einleitung zu ergreifen.

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

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

▼M1

Artikel 8

Sanktionen

Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Verstöße im Sinne der Artikel 4 und 5 mit wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen geahndet werden können.

Artikel 8a

Sanktionen gegen natürliche Personen

Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Artikel 5a Absätze 1 und 3 sowie Artikel 5b genannten Straftaten mit wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden strafrechtlichen Sanktionen geahndet werden können.

Artikel 8b

Verantwortlichkeit juristischer Personen

(1) Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass eine juristische Person für die in Artikel 5a Absätze 1 und 3 sowie Artikel 5b genannten Straftaten verantwortlich gemacht werden kann, die zu ihren Gunsten von einer natürlichen Person begangen wurden, die entweder allein oder als Teil eines Organs der juristischen Person gehandelt hat und eine leitende Stellung innerhalb der Struktur der juristischen Person innehat aufgrund

a) einer Befugnis zur Vertretung der juristischen Person,

b) einer Befugnis, Entscheidungen im Namen der juristischen Person zu treffen, oder

c) einer Kontrollbefugnis innerhalb der juristischen Person.

(2) Jeder Mitgliedstaat stellt auch sicher, dass eine juristische Person verantwortlich gemacht werden kann, wenn mangelnde Überwachung oder Kontrolle durch eine in Absatz 1 genannte natürliche Person die Begehung einer der in Artikel 5a Absätze 1 und 3 sowie Artikel 5b genannten Straftaten zugunsten der juristischen Person durch eine ihr unterstellte natürliche Person ermöglicht hat.

(3) Die Verantwortlichkeit der juristischen Person nach den Absätzen 1 und 2 schließt die strafrechtliche Verfolgung natürlicher Personen als Täter, Anstifter oder Gehilfen bei einer Straftat nach Artikel 5a Absätze 1 und 3 sowie Artikel 5b nicht aus.

▼M1

Artikel 8c

Sanktionen gegen juristische Personen

Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass gegen eine im Sinne von Artikel 8b verantwortliche juristische Person wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden können.

▼B

Artikel 9

Beachtung des Völkerrechts

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

Artikel 10

Begleitmaßnahmen

(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammen, gegebenenfalls in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und unter Berücksichtigung des durch die Entscheidung Nr. 2850/2000/EG ([1]) 2002 eingeführten Aktionsprogramms zur Bekämpfung unfallbedingter oder vorsätzlicher Meeresverschmutzung und gegebenenfalls der Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG, um

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

b) auf der Grundlage bestehender internationaler Verfahrensweisen und Leitlinien gemeinsame Verfahrensweisen und Leitlinien einzuführen, und zwar insbesondere für

   — die Überwachung und frühzeitige Ermittlung von Schiffen, von denen unter Verstoß gegen diese Richtlinie Schadstoffe ins Meer eingeleitet werden, sowie gegebenenfalls für an Bord der Schiffe eingebaute Überwachungseinrichtungen,

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

   — die wirksame Durchsetzung dieser Richtlinie.

(2) Gemäß ihren in der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 festgelegten Aufgaben

a) arbeitet die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs mit den Mitgliedstaaten zusammen, um technische Lösungen zu entwickeln und technische Unterstützung im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Richtlinie zu leisten, beispielsweise bei der Rückverfolgung von Einleitungen durch Satellitenüberwachung und Kontrollen;

b) unterstützt sie die Kommission bei der Umsetzung dieser Richtlinie, unter anderem gegebenenfalls durch Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002.

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

▼B

Artikel 11

Durchführbarkeitsstudie

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis Ende 2006 eine Durchführbarkeitsstudie über eine Europäische Küstenwache zur Verhütung und Bekämpfung von Meeresverschmutzung vor und hebt dabei die Kosten und den Nutzen deutlich hervor.

Artikel 12

Berichterstattung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie durch die zuständigen Behörden. Auf der Grundlage dieser Berichte legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Gemeinschaftsbericht vor. In diesem Bericht bewertet die Kommission unter anderem, ob es wünschenswert ist, diese Richtlinie zu überarbeiten oder ihren Geltungsbereich auszuweiten. Sie beschreibt ebenfalls die Entwicklung der einschlägigen Rechtsprechung in den Mitgliedstaaten und prüft, ob es möglich ist, eine öffentliche Datenbank einzurichten, die die einschlägige Rechtsprechung enthält.

Artikel 13

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird durch den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) eingesetzt wurde.

(2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 bis 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

Artikel 14

Zurverfügungstellung von Informationen

Die Kommission setzt den durch Artikel 4 der Entscheidung Nr. 2850/2000/EG eingesetzten Ausschuss regelmäßig über vorgeschlagene Maßnahmen oder sonstige einschlägige Tätigkeiten, die als Reaktion auf die Verschmutzung des Meeres durchgeführt werden, in Kenntnis.

Artikel 15

Änderungsverfahren

Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 und nach dem in Artikel 13 dieser Richtlinie genannten Verfahren kann der COSS Änderungen des Marpol-Übereinkommens 73/78 aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.

([1]) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 415/2004 der Kommission

▼B

Artikel 16

Umsetzung

▼C1

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 1. April 2007 nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

▼B

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 17

Inkrafttreten

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

Artikel 18

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG

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

Teil I: Öl (Marpol-Übereinkommen 73/78 Anlage I)

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

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

Regel 9: Überwachung des Einleitens von Öl

1. Vorbehaltlich der Regeln 10 und 11 und des Absatzes 2 der vorliegenden Regel ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer aus Schiffen, auf die diese Anlage Anwendung findet, verboten, es sei denn, dass alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind;

   a) bei Öltankschiffen, sofern nicht unter Buchstabe b etwas anderes bestimmt ist:

      i) Das Tankschiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet;

      ii) das Tankschiff ist mehr als 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt;

      iii) das Tankschiff fährt auf seinem Kurs;

      iv) die jeweilige Öl-Einleitrate liegt nicht höher als 30 Liter je Seemeile;

      v) die Gesamtmenge des ins Meer eingeleiteten Öls beträgt bei vorhandenen Tankschiffen nicht mehr als 1/15000 der Gesamtmenge der Ladung, aus welcher der Rückstand stammt, und bei neuen Tankschiffen nicht mehr als 1/30000 der Gesamtmenge der Ladung, aus welcher der Rückstand stammt, und

      vi) das Tankschiff hat ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl und eine Sloptankanlage nach Maßgabe der Regel 15 in Betrieb;

   b) bei einem Schiff mit einem Bruttoraumgehalt von 400 und mehr RT, sofern es sich nicht um ein Öltankschiff handelt, und bei Öltankschiffen aus Maschinenraumbilgen ausschließlich der Ladungs-Pumpenraumbilgen, sofern der Ausfluss nicht mit Ölladungsrückständen vermischt ist:

      i) Das Schiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet;

      ii) das Schiff fährt auf seinem Kurs;

      iii) der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 ppm, und

      iv) das Schiff hat eine Anlage nach Maßgabe der Regel 16 (Überwachungs-, Kontroll- und Filteranlagen) in Betrieb.

2. Bei einem Schiff mit einem Bruttoraumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist und das sich außerhalb eines Sondergebiets befindet, stellt die Verwaltung [Flaggenstaat] sicher, dass es, soweit möglich und zumutbar, mit Einrichtungen ausgerüstet ist, um die Lagerung von Ölrückständen an Bord und ihr Einleiten in Auffanganlagen oder ins Meer nach Absatz 1 Buchstabe b zu gewährleisten.

3. […]

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

5. Die ins Meer eingeleitete Flüssigkeit darf keine Chemikalien oder sonstigen Stoffe in Mengen oder Konzentrationen, die eine Gefahr für die Meeres-

▼B

umwelt darstellen, oder Chemikalien oder sonstige Stoffe enthalten, die zur Umgehung der in dieser Regel niedergelegten Einleitungsbedingungen hinzugefügt wurden.

6. Ölrückstände, die nicht nach den Absätzen 1, 2 und 4 ins Meer eingeleitet werden dürfen, müssen an Bord behalten oder in Auffanganlagen eingeleitet werden.

7. […]

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

1. Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete das Mittelmeergebiet, das Ostseegebiet, das Gebiet des Schwarzen Meeres, das Gebiet des Roten Meeres, das „Gebiet der Golfe“, der Golf von Aden, das Antarktisgebiet und die nordwesteuropäischen Gewässer, [die wie folgt festgelegt werden:]

2. Außer nach Regel 11

   a) ist jedes Einleiten von Öl oder einem ölhaltigen Gemisch ins Meer aus jedem Öltankschiff und aus jedem anderen Schiff mit einem Bruttoraumgehalt von 400 und mehr RT, das kein Öltankschiff ist, verboten, solange sich das Schiff in einem Sondergebiet aufhält. […]

   b) […] ist jedes Einleiten von Öl oder einem ölhaltigen Gemisch ins Meer aus einem Schiff mit einem Bruttoraumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist, verboten, solange sich das Schiff in einem Sondergebiet aufhält, es sei denn, dass der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung nicht mehr als 15 ppm beträgt.

3. a) Absatz 2 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast.

   b) Absatz 2 Buchstabe a gilt nicht für das Einleiten von behandeltem Bilgenwasser aus Maschinenräumen, sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

      i) Das Bilgenwasser stammt nicht aus Ladungs-Pumpenraumbilgen;

      ii) das Bilgenwasser ist nicht mit Ölladungsrückständen vermischt;

      iii) das Schiff fährt auf seinem Kurs;

      iv) der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 ppm;

      v) das Schiff hat eine Ölfilteranlage nach Regel 16 Absatz 5 in Betrieb, und

      vi) das Filtersystem ist mit einer Unterbrechervorrichtung ausgestattet, die sicherstellt, dass das Einleiten selbsttätig unterbrochen wird, wenn der Ölgehalt des Ausflusses mehr als 15 ppm beträgt.

4. a) Die ins Meer eingeleitete Flüssigkeit darf keine Chemikalien oder sonstigen Stoffe in Mengen oder Konzentrationen, die eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen, oder Chemikalien oder sonstige Stoffe enthalten, die zur Umgehung der in dieser Regel niedergelegten Einleitungsbedingungen hinzugefügt wurden.

   b) Ölrückstände, die nicht nach Absatz 2 oder 3 ins Meer eingeleitet werden dürfen, müssen an Bord behalten oder in Auffanganlagen eingeleitet werden.

5. Diese Regel hindert ein Schiff, das sich auf einer Reise befindet, die nur teilweise durch ein Sondergebiet führt, nicht daran, außerhalb des Sondergebiets nach Regel 9 einzuleiten.

6. […]

7. […]

8. […]

Regel 11: Ausnahmen

Die Regeln 9 und 10 gelten nicht

a) für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder

▼B

b) für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung:

   i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und

   ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder

c) für das von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Einleiten ölhaltiger Stoffe ins Meer, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu verringern. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung jeder Regierung, in deren Hoheitsbereich das Einleiten vorgesehen ist.

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

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

Regel 3: Einteilung und Einordnung schädlicher flüssiger Stoffe

1. Für die Zwecke der Regeln dieser Anlage werden schädliche flüssige Stoffe in folgende vier Gruppen eingeteilt:

   a) Gruppe A: Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine große Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres ernstlich schädigen würden und die daher die Anwendung strenger Maßnahmen gegen die Verschmutzung rechtfertigen.

   b) Gruppe B: Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres schädigen würden und die daher die Anwendung besonderer Maßnahmen gegen die Verschmutzung rechtfertigen.

   c) Gruppe C: Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine geringere Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig schädigen würden und die daher eine besondere Handhabung erfordern.

   d) Gruppe D: Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine noch erkennbare Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig beeinträchtigen würden und die daher bei der Handhabung einer gewissen Aufmerksamkeit bedürfen.

2. […]

3. […]

4. […]

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

(…)

Regel 5: Einleiten schädlicher flüssiger Stoffe

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

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

1. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe A im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a oder der vorläufig als solche bewerteten Stoffe

▼B

oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten. Müssen Tanks, die derartige Stoffe oder Gemische enthalten, gewaschen werden, so müssen die dabei anfallenden Rückstände an die Auffanganlage abgegeben werden, bis die Konzentration des Stoffes in dem an die Auffanganlage abgegebenen Ausfluss bei oder unter dem Wert von 0,1 Gewichtsprozenten liegt und bis der Tank leer ist; hiervon ausgenommen ist gelber oder weißer Phosphor, dessen Restkonzentration einen Wert von 0,01 Gewichtsprozenten haben muss. Alles später zusätzlich in den Tank eingeführte Wasser kann ins Meer eingeleitet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

b) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

2. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe B im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe b oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen und stellen sicher, dass die Konzentration des Ausflusses und die Einleitrate so beschaffen sind, dass die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet;

c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 1 Kubikmeter oder 1/3000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;

d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

3. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe C im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe c oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen und stellen sicher, dass die Konzentration des Ausflusses und die Einleitrate so beschaffen sind, dass die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 10 ppm nicht überschreitet;

c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 3 Kubikmeter oder 1/1000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;

d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

▼B

e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

4. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe D im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe d oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

   a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

   b) die Gemische haben eine Konzentration von höchstens einem Teil des jeweiligen Stoffes auf zehn Teile Wasser, und

   c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land.

5. Von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank verwendet werden. Diese Verfahren beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen. Alles später in den Tank eingeführte Wasser wird als sauber angesehen und unterliegt nicht Absatz 1, 2, 3 oder 4.

6. Das Einleiten ins Meer von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Regel 4 Absatz 1 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten.

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

Vorbehaltlich […] der Regel 6 dieser Anlage gilt Folgendes:

7. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe A im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten. Müssen Tanks, die derartige Stoffe oder Gemische enthalten, gewaschen werden, so müssen die dabei anfallenden Rückstände an eine Auffanganlage, welche die an das Sondergebiet angrenzenden Staaten nach Regel 7 einrichten, abgegeben werden, bis die Konzentration des Stoffes in dem an die Auffanganlage abgegebenen Ausfluss bei oder unter dem Wert von 0,05 Gewichtsprozenten liegt und bis der Tank leer ist; hiervon ausgenommen ist gelber oder weißer Phosphor, dessen Restkonzentration einen Wert von 0,005 Gewichtsprozenten haben muss. Alles später zusätzlich in den Tank eingeführte Wasser kann ins Meer eingeleitet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

   a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

   b) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

   c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

8. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe B im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe b oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

   a) Der Tank wurde nach dem von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassenen Verfahren vorgewaschen, das auf von der [IMO] erarbeiteten Normen beruht, und das dabei anfallende Tankwaschwasser wurde in eine Auffanganlage eingeleitet;

   b) das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

   c) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten und Auswaschen sind von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassen. Diese Verfahren und Vor-

▼B

kehrungen beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen und stellen sicher, dass die Konzentration des Ausflusses und die Einleitrate so beschaffen sind, dass die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet;

d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

9. Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe C im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe c oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen und stellen sicher, dass die Konzentration des Ausflusses und die Einleitrate so beschaffen sind, dass die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet;

c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 1 Kubikmeter oder 1/3000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;

d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

10. Von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank verwendet werden. Diese Verfahren beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen. Alles später in den Tank eingeführte Wasser wird als sauber angesehen und unterliegt nicht Absatz 7, 8 oder 9.

11. Das Einleiten ins Meer von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Regel 4 Absatz 1 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten.

12. Diese Regel verbietet nicht, dass ein Schiff die Rückstände von Ladung der Gruppe B oder C an Bord behält und außerhalb eines Sondergebiets nach Absatz 2 bzw. 3 ins Meer einleitet.

Regel 6: Ausnahmen

Regel 5 gilt nicht

a) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder

b) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen infolge der Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung:

i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und

ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder

c) für das von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Ge-

▼B

mischen, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu verringern. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung der Regierung, in deren Hoheitsgebiet das Einleiten vorgesehen ist.