



Brüssel, den 24. Juni 2015  
(OR. en)

10248/15

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2015/0135 (NLE)**

---

---

**JUSTCIV 155**  
**TRANS 220**

### VORSCHLAG

---

|                |   |
|----------------|---|
| Absender:      | Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission |
| Eingangsdatum: | 22. Juni 2015   |
| Empfänger:     | Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union                              |

---

|                |   |
|----------------|---|
| Nr. Komm.dok.: | COM(2015) 304 final   |
| Betr.:         | Vorschlag für einen BESCHLUSS 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 |

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2015) 304 final.

---

Anl.: COM(2015) 304 final

Brüssel, den 22.6.2015  
COM(2015) 304 final

2015/0135 (NLE)

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS 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**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### 1.1. Einleitung

Die Haftung und Entschädigung für Schäden in Zusammenhang mit bestimmten Schiffsverkehrsleistungen ist auf internationaler Ebene in einer Reihe von Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (im Folgenden „IMO“) geregelt, die auf denselben Grundsätzen beruhen. Diese Grundsätze sind: die verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners, die Pflichtversicherung zur Deckung von Schadensersatzansprüchen Dritter, ein direkter Regressanspruch des Geschädigten gegenüber dem Versicherer, die Beschränkung der Haftung und im Fall von Öl und schädlichen und gefährlichen Stoffen (im Folgenden „HNS“) die Bereitstellung eines besonderen Ausgleichsfonds. Schäden aufkommt die die Haftungshöchstbeträge des Schiffseigners übersteigen.

Das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (im Folgenden „HNS-Übereinkommen“) von 1996 ist das letzte der die Haftung betreffenden IMO-Übereinkommen, das noch nicht ratifiziert wurde und daher noch nicht in Kraft getreten ist. Dies ist ein wichtiger Bestandteil der internationalen Haftungsregelungen für die Schifffahrt, insbesondere da ein beachtlicher Anteil des Seeverkehrs auf die Beförderung von gefährlichen und schädlichen Stoffen, einschließlich verflüssigtem Erdgas (LNG) und Flüssiggas (LPG), einen Geschäftsbereich mit großer Wachstumsdynamik entfällt.

Das Protokoll von 2010 (im Folgenden „Protokoll von 2010“) zu dem HNS-Übereinkommen von 1996 enthält Änderungen, die zur Lösung der bei dem HNS-Übereinkommen von 1996 ermittelten Probleme erforderlich waren. Das Protokoll von 2010 und die Bestimmungen des Übereinkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung sind nach den Artikeln 2 und 18 des Protokolls als ein einziges Rechtsinstrument zu lesen, auszulegen und anzuwenden. Die vom Sekretariat der IMO zusammengestellte konsolidierte Fassung des Protokolls wurde 2011 von der IMO auf der 98. Sitzung ihres Rechtsausschusses gebilligt und wird als HNS-Übereinkommen von 2010 bezeichnet. Das HNS-Übereinkommen wird als einziges konsolidiertes Rechtsinstrument des Übereinkommens wirksam, sobald das Protokoll von 2010 in Kraft tritt.

Nach Artikel 20 Absatz 8 des Protokolls (Artikel 45 Absatz 8 des HNS-Übereinkommens von 2010) wird durch die Unterzeichnung, Ratifikation oder Annahme des Protokolls von 2010 durch einen Staat jede vorherige Unterzeichnung oder Ratifizierung des HNS-Übereinkommens 1996 durch diesen Staat nichtig.

Weder das HNS-Übereinkommen von 1996 noch das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen ist in Kraft getreten. Letzterem ist bislang keine Vertragspartei beigetreten.

Nach Artikel 20 Absatz 4 des Protokolls (Artikel 45 Absatz 4 des HNS-Übereinkommens von 2010) muss die Zustimmung, durch das Protokoll von 2010

gebunden zu sein, gemeinsam mit den Daten zur Gesamtmenge der im vorausgegangenen Kalenderjahr entgegengenommenen beitragspflichtigen Ladung vorgelegt werden. Diese Voraussetzung ist der Hauptgrund dafür, dass bislang kein Staat das Übereinkommen ratifiziert hat.

Nach der Annahme des Protokolls von 2010 zum HNS-Übereinkommen im Rahmen der IMO hat eine Gruppe von Staaten mit Unterstützung des Internationalen Fonds zur Entschädigung bei Ölverschmutzungen (im Folgenden „IOPC-Fonds“) Leitlinien für die Berichterstattung über die beitragspflichtige Ladung ausgearbeitet. Diese Leitlinien wurden am 19. April 2013 vom Rechtsausschuss der IMO auf seiner 100. Tagung gebilligt<sup>1</sup> und damit wurden die wichtigsten praktischen Hindernisse für die Ratifizierung des Übereinkommens aus dem Weg geräumt.

Auf der 101. Sitzung des Rechtsausschusses der IMO wurde eine HNS-Korrespondenzgruppe eingesetzt, die die Staaten bei der Einführung der für die Umsetzung des Übereinkommens - insbesondere für die Berichterstattung über beitragspflichtige Ladung - erforderlichen Verfahren unterstützen und so den Weg für die Ratifizierung ebnen soll. Dieser Gruppe gehören eine Reihe von Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission an.

## 1.2. Die Zuständigkeit der EU und ihre Auswirkungen

Gemäß den Bestimmungen über die externe Zuständigkeit der Union gemäß Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) fällt das Protokoll von 2010 bzw. künftig das HNS Übereinkommen von 2010 ausschließlich in die Zuständigkeit der Union, da es sich auf gemeinsame Vorschriften der Union und deren Geltungsbereich auswirkt.

Wie in Abschnitt 1.4 ausgeführt, würde sich der Abschluss des Protokolls von 2010 auf den Geltungsbereich und die Bestimmungen der Richtlinie 2004/35/EG über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden<sup>2</sup> auswirken. Außerdem würde sich der Abschluss des Protokolls aus den in Abschnitt 1.5. dargelegten Gründen auch auf die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Neufassung der Brüssel-I-Verordnung)<sup>3</sup> auswirken.

Bei letzteren kommt es zu Überschneidungen mit den Vorschriften des Übereinkommens in seiner geänderten Fassung; die Vorschriften der Union im Bereich der justiziellen Zusammenarbeit in Zivil- und Handelssachen bildeten auch die Rechtsgrundlage für den Beschluss 2002/971/EG des Rates vom 18. November 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das HNS-Übereinkommen von 1996 zu ratifizieren oder diesem beizutreten<sup>4</sup>. Wie in der

---

<sup>1</sup> IMO LEG 100. Tagung, LEG 100/14, „Bericht des Rechtsausschusses über die 100. Sitzung“, S. 5-6; LEG 100/3, Bericht von Kanada „Monitoring der Umsetzung des Protokolls von 2010 zum HNS-Übereinkommen“, Anhang 2 „Leitlinien für die Berichterstattung über beitragspflichtige Ladung im Rahmen des HNS-Übereinkommens“.

<sup>2</sup> ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 56.

<sup>3</sup> ABl. L 351 vom 20.12.2012, S. 1.

<sup>4</sup> Beschluss 2002/971/EG des Rates vom 18. November 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für

Einleitung erläutert, wurde das HNS-Übereinkommen von 1996 durch das Protokoll von 2010 geändert und diese Änderungen wurden in die konsolidierte Fassung des HNS-Übereinkommens von 2010 eingearbeitet. Bei der Bewertung der Auswirkungen des HNS-Übereinkommens von 2010 auf die EU-Vorschriften müssen daher die Entwicklungen der Rechtsordnung der Union seit der Annahme des Beschlusses 2002/971/EG des Rates berücksichtigt werden.

Die Union kann ihre ausschließliche Befugnis zum Abschluss des Protokolls von 2010 nicht als eigene Rechtsperson selbst wahrnehmen, da weder in das Übereinkommen noch in das Protokoll eine REIO-Klausel (Klausel über Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration) aufgenommen wurde. Daher obliegt es den Mitgliedstaaten das internationale Übereinkommen im Namen der Union abzuschließen. Da das Protokoll von 2010 Angelegenheiten betrifft, die in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fallen, können die Mitgliedstaaten nicht eigenständig über die Unterzeichnung und Ratifizierung dieses Protokolls entscheiden. Nach Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a AEUV können sie nur auf Vorschlag der Kommission mit Genehmigung des Rates und Zustimmung des Europäischen Parlaments den Abschluss des Protokolls vornehmen.

### 1.3. Einzelheiten des Übereinkommens

Das Protokoll von 2010 (und somit auch das konsolidierte HNS-Übereinkommen von 2010) tritt 18 Monate nach dem Datum in Kraft, an dem es mindestens 12 Mitgliedstaaten, davon mindestens vier mit einer Gesamttonnage von mindestens 2 Mio. BRT, ratifiziert haben, und nachdem dem Generalsekretär der IMO die entsprechenden Daten zu der beitragspflichtigen Landung ordnungsgemäß vorgelegt wurden, aus denen hervorgeht, dass diese Staaten im vorangegangenen Kalenderjahr eine Gesamtmenge von mindestens 40 Mio. Tonnen an beitragspflichtiger Ladung für das allgemeine HNS-Konto erhalten haben. Die Bedingungen für das Inkrafttreten sind identisch mit denen des HNS-Übereinkommens von 1996.

Die wichtigsten Änderungen des HNS-Übereinkommens von 2010 gegenüber dem HNS-Übereinkommen von 1996 sind folgende:

- (a) verpackte HNS-Güter werden von einer Beitragspflicht zum HNS-Fonds ausgenommen, während durch solche Güter verursachten Schäden weiterhin durch das zweistufige System nach Artikel 1 Absatz 10 des HNS-Übereinkommens von 2010 gedeckt sind;
- (b) die Haftungshöchstbeträge für Eigentümer von Schiffen, auf denen verpackte HNS-Güter befördert werden, werden erhöht, um dem Ausschluss dieser Güter von der Beitragspflicht zum HNS-Fonds besser Rechnung zu tragen (Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b des HNS-Übereinkommens von 2010);
- (c) die Verantwortung für die Zahlung der entsprechenden Beiträge an den HNS-Fonds wird dem physischen Empfänger von LNG-Ladungen übertragen, vorbehaltlich einer anderen Vereinbarung zwischen Eigentümer und Empfänger (Artikel 19 Absatz 1a des HNS-Übereinkommens von 2010);

---

Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 (HNS-Übereinkommen) zu ratifizieren oder diesem beizutreten, ABl. L 337 vom 13.12.2002, S. 55.

- (d) die Zahlung einer Entschädigung durch den HNS-Fonds im Falle eines abgedeckten Schadensfalls ist an die Bedingung geknüpft, dass der betreffende Staat seiner Verpflichtung zur Vorlage von Berichten über beitragspflichtige Ladungen in allen Jahren vor dem Schadensfall nachgekommen ist (Artikel 21a Absatz 2 des HNS-Übereinkommens von 2010).

Damit werden die wichtigsten Hindernisse, die der Ratifizierung des HNS-Übereinkommens von 1996 im Wege standen, beseitigt.

**Geltungsbereich:** Das HNS-Übereinkommen von 2010 gilt für Schadensersatzforderungen für Schäden, die durch die Beförderung von HNS auf See entstanden sind, soweit sich diese nicht aus einem Vertrag über die Beförderung von Gütern und Fahrgästen ergeben. Die unter das Übereinkommen fallenden Schäden schließen alle Schäden im Hoheitsgebiet, einschließlich des Küstenmeers eines Vertragsstaats, Umweltschäden in der AWZ eines Vertragsstaats, alle Schäden – ausgenommen Umweltschäden – außerhalb des Gebiets und der Hoheitsgewässer eines Vertragsstaates, die durch ein in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff verursacht werden, sowie alle Schutzmaßnahmen ein, um die vorstehend genannten Schäden so gering wie möglich zu halten. Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe und andere in staatlichem Besitz befindliche oder von einem Staat eingesetzte Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden, sofern der betreffende Staat nichts anderes beschließt. Ein Staat kann Schiffe unter 200 Bruttoregistertonnen, die HNS ausschließlich in verpackter Form befördern und die sich auf der Fahrt zwischen Häfen oder Anlagen dieses Staates befinden, vom Geltungsbereich dieses Übereinkommens ausschließen. Dieser Ausschluss von der Anwendung des Übereinkommens kann sich mit ausdrücklicher Zustimmung dieser Staaten auch auf zwei Nachbarstaaten beziehen. Der Nachbarstaat bzw. die beiden Nachbarstaaten müssen der IMO diesen Ausschluss von der Anwendung des Übereinkommens notifizieren.

**Wichtigste Aspekte der Haftung und Entschädigung:** Das HNS-Übereinkommen von 2010 sieht eine verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners für Schäden vor, die in Zusammenhang mit der Beförderung von HNS an Bord seines Schiffes auf See verursacht werden. Es gibt begrenzte Ausnahmen von dieser verschuldensunabhängigen Haftung, für deren Anwendung der Eigentümer die Beweislast trägt.

Die verschuldensunabhängige Haftung geht einher mit der Verpflichtung des Eigentümers zum Abschluss einer Versicherung oder anderweitigen finanziellen Sicherheitsleistung zur Deckung der Haftung für Schäden, auf die das Übereinkommen Anwendung findet. Die Vertragsstaaten müssen bestätigen, dass eine solche Versicherung oder finanzielle Sicherheitsleistung im Einklang mit dem Übereinkommen besteht.

Damit die verschuldensunabhängige Haftung und die Pflichtversicherung die Zustimmung des betreffenden Wirtschaftszweigs finden, sieht das Übereinkommen ein Recht auf Beschränkung der Eigentümerhaftung auf 100 Millionen Rechnungseinheiten für als Schüttladung beförderte HNS und auf 115 Millionen Rechnungseinheiten für verpackte HNS vor. Außerdem wird wie auch in allen anderen Haftungsübereinkommen im Bereich des Seeverkehrs eine Klausel vorgesehen, der

zufolge Schadensersatzansprüche wegen Schäden, die unter das HNS-Übereinkommen von 2010 fallen, gegen den Eigentümer nur nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens geltend gemacht werden können.

Die Einrichtung eines Entschädigungsfonds ist der wichtigste Beitrag, der mit diesem Übereinkommen zu dem internationalen Haftungs- und Entschädigungssystem für Schäden bei der Beförderung auf See und insbesondere bei der Beförderung von HNS auf See geleistet wird. Der HNS-Fonds zahlt jedem der einen Schaden durch die Beförderung von HNS auf See erlitten hat, eine Entschädigung, wenn die betreffende Person durch den Schiffseigner und seinen Versicherer nicht voll und angemessen für den Schaden entschädigt werden konnte. Dieser Fall kann aus verschiedenen Gründen eintreten: der Schiffseigner ist für den Schaden nicht haftbar, der Schiffseigner und sein Versicherer sind finanziell nicht in der Lage, den vollen Entschädigungsbetrag zu leisten, oder der Schaden übersteigt den Haftungshöchstbetrag des Schiffseigners.

Der Gesamtbetrag, der für Entschädigungen im Rahmen dieses zweistufigen Systems zur Verfügung steht, beläuft sich auf 250 Millionen Rechnungseinheiten (etwa 310 Millionen EUR nach dem aktuellen Wechselkurs). Damit die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden, wurde im Rahmen des HNS-Übereinkommens von 2010 ein ausgefeiltes System für die an den HNS-Fonds zu zahlenden Beiträge der Empfänger von HNS in den jeweiligen Vertragsstaaten eingeführt. Die Vertragsstaaten sind ihrerseits verantwortlich für die korrekte, fristgerechte und regelmäßige Berichterstattung über beitragspflichtige Ladungen an den HNS-Fonds; der Vertragsstaat kann auch beschließen, die fälligen Beiträge anstelle des Empfängers der HNS selbst zu zahlen.

**Entschädigungsansprüche und Klagen vor den Gerichten eines Vertragsstaats:** Das HNS-Übereinkommen von 2010 enthält Vorschriften über die Zuständigkeit der Gerichte der Vertragsstaaten im Falle von Ersatzansprüchen, die Geschädigte für Schäden, die unter das Übereinkommen fallen, gegenüber dem Eigentümer oder seinem Versicherer oder gegenüber dem HNS-Fonds geltend machen. Auch die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen der Gerichte der Vertragsstaaten fällt unter das Übereinkommen. Diese Elemente, die unverändert aus dem HNS-Übereinkommen von 1996 übernommen wurden, sollen sicherzustellen, dass sich die Opfer von Unfällen, die von dem Übereinkommen abgedeckt sind, auf klare Verfahrensvorschriften und Rechtssicherheit stützen können, um ihre Ansprüche wirksamer geltend zu machen.

#### 1.4. Auswirkungen auf die Richtlinie 2004/35/EG

Seit 2004 ist die Richtlinie 2004/35/EG die auf die Haftung der Betreiber wirtschaftlicher Tätigkeiten, einschließlich Seeverkehrsleistungen, anwendbare EU-Rechtsvorschrift in Bezug auf Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten und den ihrer Gerichtsbarkeit unterstehenden Gewässern.

Sowohl das HNS-Übereinkommen von 1996 als auch das HNS-Übereinkommen von 2010 überschneiden sich mit dem Geltungsbereich der Richtlinie was (i) Umweltschäden im Hoheitsgebiet, einschließlich des Küstenmeers, eines Vertragsstaats (Artikel 3 Buchstabe a des HNS-Übereinkommens von 2010), (ii) durch Kontaminierung der Umwelt verursachte Schäden in der ausschließlichen

Wirtschaftszone oder in einer entsprechenden Zone (bis zu 200 Seemeilen von den Basislinien) eines Vertragsstaats (Artikel 3 Buchstabe b des HNS-Übereinkommens von 2010) und (iii) „Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden, gleichviel wo sie getroffen worden sind“ (Artikel 3 Buchstabe d des HNS-Übereinkommens von 2010) anbetrifft. Die entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie sind Artikel 2 Absatz 1 in Bezug auf die Begriffsbestimmung von „Umweltschaden“ und Artikel 2 Absatz 10 über die Begriffsbestimmung von „Vermeidungsmaßnahmen“, in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2008/56/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt<sup>5</sup>, und Artikel 1 Absatz 1 der Vogelschutz-Richtlinie 79/409/EWG<sup>6</sup> und Artikel 2 Absatz 1 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG<sup>7</sup>, gemäß der Mitteilung der Kommission „Leitfaden zum Aufbau des Natura- 2000-Netzes in der Meeresumwelt – Anwendung der Habitat- und der Vogelschutzrichtlinie<sup>8</sup> Die Begriffsbestimmungen von „Umweltschaden“ im Übereinkommen und in der Richtlinie 2004/35/EG überschneiden sich zwar weitgehend, sind aber nicht identisch. In der Praxis ist jedoch zu erwarten, dass bei dem Übereinkommen gleich hohe Standards für die Sanierung von Umweltschäden angestrebt werden, wie bei der Richtlinie.

Aufgrund der Überschneidung des Geltungsbereichs der Richtlinie 2004/35/EG und des HNS-Übereinkommens von 2010 muss sich der Abschluss des Protokolls von 2010 zur Änderung des HNS-Übereinkommens von 1996 und der sich daraus ergebende neue Rechtsakt (d.h. das HNS-Übereinkommen von 2010) also zwangsläufig auch auf die bestehenden Unionsvorschriften auswirken.

Genauer gesagt, wird in der Richtlinie 2004/35/EG ausdrücklich auf das HNS-Übereinkommen von 1996 verwiesen und Schäden, die infolge eines Ereignisses eintreten, das unter das Übereinkommen, einschließlich etwaiger künftiger Änderungen dieses Übereinkommens fällt, werden vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen, sofern das Übereinkommen in dem betreffenden Mitgliedstaat in Kraft ist (Artikel 4 Absatz 2 und Anhang IV der Richtlinie 2004/35/EG). Dadurch wird ermöglicht, dass spezifische internationale Regelungen, die die zivilrechtliche Haftung in Zusammenhang mit bestimmten beruflichen Tätigkeiten betreffen, Vorrang vor der Richtlinie erhalten, da sie als wirksamer für die umgehende und angemessene Entschädigung für Umweltschäden und als für die Art solcher beruflichen Tätigkeiten besser geeignet erachtet werden. Das Protokoll von 2010 ist als geänderte Fassung des HNS-Übereinkommens von 1996 ebenfalls vom Geltungsbereich der Richtlinie 2004/35/EG ausgenommen; daher wird sich die Ratifizierung des Übereinkommens oder der Beitritt zu dem Übereinkommen zwangsläufig auf den Geltungsbereich der bestehenden EU-Vorschriften auswirken.

Abgesehen von den erheblichen Überschneidungen zwischen den Bestimmungen des Übereinkommens und der Richtlinie besteht ein weiterer zentraler Konflikt, der sich aus den Auswirkungen der Bestimmungen des Übereinkommens auf das Unionsrecht ergibt. So können nach Artikel 7 Absatz 4 (des Übereinkommens von 1996 und der

---

<sup>5</sup> ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19.

<sup>6</sup> Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1.

<sup>7</sup> Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/docs/marine\\_guidelines.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/docs/marine_guidelines.pdf)



Fassung von 2010) Schadensersatzansprüche gegen den Schiffseigner nur nach dem Übereinkommen und nicht auf andere Weise oder von anderen Stellen geltend gemacht werden. Folglich kann, was die Haftung des Schiffseigners für Schäden durch die Beförderung von HNS betrifft, nicht zusätzlich zu dem Übereinkommen auch die Richtlinie geltend gemacht werden. Der Geltungsbereich der Richtlinie wird somit durch das Übereinkommen eingeschränkt, was auch für den Abschluss des Protokolls von 2010 durch die Mitgliedstaaten von Bedeutung ist.

1.5. Auswirkungen auf die Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 (Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 - „Brüssel I“)

In Kapitel IV des HNS-Übereinkommens von 2010 sind die Bestimmungen für Entschädigungsansprüche und Klagen im Rahmen des Übereinkommens vor den Gerichten der Vertragsstaaten aufgeführt. Insbesondere in den Artikeln 38, 39 und 40 des Übereinkommens sind die gerichtliche Zuständigkeit, die Anerkennung und die Vollstreckung der Urteile geregelt. Diese Artikel sind identisch mit den Artikeln 38, 39 und 40 des HNS-Übereinkommens von 1996, die als Rechtsgrundlage für die ausschließliche Zuständigkeit der Union für den Erlass des Beschlusses 2002/971/EG herangezogen wurden.

In der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 sind die Bestimmungen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen zwischen den Mitgliedstaaten der EU festgelegt, und durch die vorstehend genannten Artikel des Übereinkommens würden – im Falle seines Inkrafttretens – die Bestimmungen der Verordnung berührt. Der „Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 (das ‚HNS-Übereinkommen‘) im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren“, KOM (2001) 674 endg.<sup>9</sup>, umfasst einen detaillierten Überblick über die Überschneidungen zwischen Kapitel IV des Übereinkommens und der Brüssel-I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 44/2001<sup>10</sup>) sowie Erläuterungen dazu.

Darüber hinaus haben die Artikel 37, 41 und 42 in Kapitel IV des HNS-Übereinkommens von 2010 akzessorischen Charakter und können nicht für sich allein und getrennt von anderen Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden. Daher gilt die ausschließliche Zuständigkeit der Union für das gesamte Kapitel IV des Übereinkommens.

Die besondere Position Dänemarks in Bezug auf Kapitel IV des Übereinkommens muss gemäß dem den Verträgen beigefügten Protokoll Nr. 22 über die Position Dänemarks<sup>11</sup> gesondert behandelt werden. Dänemark ist vom Anwendungsbereich von Teil Drei Titel V des AEUV ausgenommen und daher nicht an der Annahme des vorgeschlagenen Beschlusses des Rates über die Ratifizierung und den Beitritt der Mitgliedstaaten im Namen der Union zu dem Protokoll von 2010 zu dem Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See in Bezug auf Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen beteiligt.

<sup>9</sup> ABl. C 51 E vom 26.2.2002, S. 370.

<sup>10</sup> ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.

<sup>11</sup> ABl. C 326 vom 26.10.2002, S. 299.

## 1.6. Schlussfolgerungen

Die Annahme und das Inkrafttreten internationaler Vorschriften über die außervertragliche Haftung für Schäden durch die Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See ist von entscheidender Bedeutung, da weltweit ein beachtlicher Anteil des Seefrachtverkehrs auf die Beförderung von HNS entfällt.

Aufgrund der Erfahrungen mit ähnlichen internationalen Regelungen für die Haftung bei Schäden in Zusammenhang mit anderen Seeverkehrsleistungen, wie der Transport von Öl auf Tankschiffen, verabschiedete die IMO dieses internationale Übereinkommen, geändert durch das Protokoll von 2010, um das Regelsystem der bisher verabschiedeten internationalen Übereinkommen im Bereich der Haftung im Seeverkehr durch ein spezielles Instrument zu ergänzen, mit dem auch ein neuer Entschädigungsfonds für durch HNS verursachte Schäden eingeführt wurde.

Auf der Grundlage des Beschlusses 2002/971/EG des Rates wurden die Mitgliedstaaten zur Ratifizierung des HNS-Übereinkommens von 1996 ermächtigt. Im Einklang mit den Verträgen und um den Entwicklungen des Unionsrechts seit 2002 Rechnung zu tragen, bedarf das Protokoll von 2010 zur Änderung des Übereinkommens auch eines neuen Beschlusses des Rates. Das Protokoll von 2010 hatte die Neufassung des internationalen Übereinkommens zur Folge (siehe insbesondere Artikel 45 Absatz 8 des konsolidierten Textes des HNS-Übereinkommens von 2010). Daher ermächtigt die Union ihre Mitgliedstaaten, mit der Ratifizierung des Protokolls von 2010 bzw. dem Beitritt zu diesem Protokoll das Übereinkommen von 2010 nicht nur auf die vom Protokoll erfassten, sondern auch auf alle anderen unter die geänderte Fassung des HNS-Übereinkommens von 2010 fallenden Angelegenheiten anzuwenden.

Aus diesem Grund schlägt die Kommission die Annahme von zwei getrennten Beschlüssen des Rates über Ratifizierung des Protokolls von 2010 und den Beitritt zu diesem Protokoll durch die Mitgliedstaaten im Namen der Union vor, um zu gewährleisten, dass die Ziele der Verträge, die in der Richtlinie 2004/35/EG und in der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 festgeschrieben sind, erreicht und die Bestimmungen des Protokolls Nr. 22 eingehalten werden. Im Zusammenhang mit der oben genannten Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Vorschriften über die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen eines Gerichts eines Mitgliedstaats, werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, bei der Ratifizierung des Protokolls von 2010 oder dem Beitritt dazu eine entsprechende Erklärung – wie im Anhang des vorgeschlagenen Ratsbeschlusses aufgeführt – abzugeben, mit der sie zusichern, dass für die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen eines Gerichts eines Mitgliedstaats in einem anderen Mitgliedstaat weiter die einschlägigen Bestimmungen über die Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsentscheidungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 Anwendung finden. Diese Erklärung sollte auch für andere einschlägige Vorschriften der Union, insbesondere das Übereinkommen von Lugano über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 30. Oktober 2007<sup>12</sup> gelten.

<sup>12</sup>

ABl. L 339 vom 21.12.2007, S. 3.

## 2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Eine förmliche Folgenabschätzung ist in diesem Stadium des Verfahrens nicht erforderlich, da der Geltungsbereich der EU-Maßnahme bereits durch die Verhandlungen über das zu schließende internationale Übereinkommen abgesteckt wurde.

Allerdings wurden verschiedene Optionen geprüft und abgewogen:

### (1) Keine Maßnahme

Derzeit ist das HNS-Übereinkommen noch nicht in Kraft, so dass für die Haftung bei Umweltschäden, die durch ein mit HNS beladenes Schiff auf See in der EU verursacht werden, weiterhin die Richtlinie 2004/35/EG gilt. Dies bedeutet, dass auch die in der Richtlinie festgelegte Begriffsbestimmung von Umweltschäden weiterhin gilt, in Verbindung mit dem Recht des Schiffseigners, gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie seine Haftung im Einklang mit den nationalen Vorschriften zur Umsetzung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, in der geänderten Fassung, (im Folgenden „LLMC“), zu beschränken. Das Recht des Schiffseigners, seine Haftung bis zur Höhe der im LLMC festgelegten allgemeinen Grenzen zu beschränken, gilt vorbehaltlich begrenzter Ausnahmen, wie insbesondere fahrlässige oder vorsätzliche Verursachung von Schäden. Die Haftungsobergrenzen nach dem LLMC sind niedriger als die in Artikel 9 des HNS-Übereinkommens von 2010 festgelegten Grenzen. In Ermangelung eines Ausgleichsfonds, wie er in Kapitel III des HNS-Übereinkommens von 2010 vorgesehen ist, sind derzeit im Rahmen der Richtlinie keine Entschädigungsleistungen für die Opfer (z. B. Fischer, lokale Gemeinschaften) der HNS-Verschmutzung auf See vorgesehen, die über den Haftungshöchstbetrag des Schiffseigners hinausgehen. Darüber hinaus sieht der bestehende Rechtsrahmen keine Pflichtversicherung vor, die in Artikel 12 des HNS-Übereinkommens von 2010 ausdrücklich für Schiffseigner vorgeschrieben ist, speziell in Verbindung mit dem Recht des Klägers, den Schadensersatzanspruch unmittelbar gegen den Versicherer geltend zu machen (Artikel 12 Absatz 8). Schließlich haben die gesetzgebenden Organe der EU beschlossen, in der Richtlinie 2004/35/EG festzulegen, dass sie nicht für die in den einschlägigen internationalen Übereinkommen, einschließlich dem HNS-Übereinkommen, vorgesehene internationale Haftungsregelung für Seeverkehrsleistungen gilt, und Schäden, die in den Anwendungsbereich eines der internationalen Übereinkommen fallen, vom Geltungsbereich der Richtlinie auszunehmen. Sollten auf EU-Ebene keine Maßnahmen getroffen werden, die es den Mitgliedstaaten erlauben, das HNS Protokoll von 2010 zu ratifizieren oder ihm beizutreten, damit das letzte internationale Übereinkommen der UMO über Haftung und Entschädigung in Kraft treten kann, wird die zwischen der internationalen Haftungsregelung für den Seeverkehr und der Haftungsregelung der EU bestehende Diskrepanz die Rechtssicherheit und Homogenität der geltenden Regeln, unter anderem für die Haftung bei Umweltschäden durch die Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffen auf See, in Frage stellen.

### (2) Angleichung des HNS – Übereinkommens an den Besitzstand der Union

Die Begriffsbestimmung von „Umweltschäden“ in der Richtlinie 2004/35/EG ist nicht vollständig mit der des HNS-Übereinkommens von 2010 identisch. So ist die Begriffsbestimmung in der Richtlinie weiter gefasst und schließt weitere Arten von Sanierung ein, u.a. die primäre Sanierung, um die geschädigten natürlichen Ressourcen in den Ausgangszustand zurückzusetzen, die ergänzende Sanierung, mit der der Umstand ausgeglichen werden soll, dass die primäre Sanierung nicht zu einer vollständigen Wiederherstellung der geschädigten Ressourcen führt, und die Ausgleichssanierung für zwischenzeitliche Verluste durch die Beeinträchtigung der natürlichen Ressourcen (diese Sanierungen bestehen in keinem Fall in einem finanziellen Ausgleich, sondern in Verbesserungen der natürlichen Ressourcen an dem geschädigten oder einem nahe gelegenen Ort). Daher könnte man für eine Anpassung des Übereinkommens an die Bestimmungen der Richtlinie eintreten.

Es ist jedoch höchst unwahrscheinlich, dass eine solche Anpassung ausreichende Befürworter unter den Vertragsstaaten der IMO findet, vor allem in Anbetracht der Schwierigkeiten, die im Vorfeld der Einigung auf die aktuelle Fassung des Übereinkommens bewältigt werden mussten. Auch die Begriffsbestimmung von Verschmutzungsschäden im Übereinkommen wurde sorgfältig in Einklang mit anderen bestehenden Regelungen für die Haftung bei Unfällen auf See durch verschiedene Arten von Seeverkehrsleistungen (z. B. Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung) festgelegt. Eine Änderung der Begriffsbestimmung in dem HNS-Übereinkommen von 2010 würde das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Sektoren des Seeverkehrs massiv beeinträchtigen und in der IMO auf breiten Widerstand stoßen.

(3) Aufnahme einer Abkoppelungsklausel (disconnection-clause) in das HNS-Übereinkommen und entsprechende Änderung der Richtlinie 2004/35/EG

Es könnte auch die Möglichkeit einer Änderung des Übereinkommens durch die Aufnahme einer Abkoppelungsklausel in Erwägung gezogen werden, um sicherzustellen, dass auch nach dem Beitritt von Mitgliedstaaten zu dem Übereinkommen weiterhin das Unionsrecht auf die besondere Beziehung zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten anwendbar ist. In Bezug auf Drittstaaten blieben die Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens unverändert.

Mit der Annahme einer solchen Abkoppelungsklausel würden sich alle Vertragsparteien des Übereinkommens (einschließlich Nicht-EU-Staaten) darauf einigen, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten in ihren Beziehungen untereinander das EU-Recht anwenden, soweit dies auch für den Gegenstand des Übereinkommens maßgeblich ist. Allerdings gilt auch in diesem Fall der vorstehend vorgebrachte Einwand, d.h. dies ist keine realistische Option, die von den Mitgliedstaaten im Namen der Union in der IMO vorgebracht werden könnte.

Darüber hinaus würde eine solche Klausel eine Änderung der Richtlinie 2004/35/EG erfordern, um die Ausnahme von Schäden durch Ereignisse, die in den Geltungsbereich des HNS-Übereinkommens fallen, vom Anwendungsbereich der Richtlinie zu erleichtern. Allerdings sieht die Richtlinie eine Gleichbehandlung aller in Anhang IV aufgeführten Übereinkommen im Bereich der Haftung im Seeverkehr vor. Die Einführung einer anderen Regelung für eines der Übereinkommen würde dem

Sinn der Richtlinie selbst widersprechen, insbesondere da allen Haftungsübereinkommen der IMO dieselben Grundsätze zugrunde gelegt wurden, um einen Rahmen für die verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners zu schaffen, der auch eine Pflichtversicherung und die Verfügbarkeit ausreichender Mittel zur Leistung von Entschädigung für Verschmutzungsschäden infolge eines Schifffahrtsereignisses vorschreibt.

#### (4) Ratifizierung des Protokolls von 2010 zum HNS-Übereinkommen

Mit dem Abschluss des Protokolls von 2010 zu dem HNS-Übereinkommen wird eine EU-weit einheitliche Anwendung der Vorschriften über Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Unfällen, die durch ein mit HNS beladenes Schiff auf See verursacht werden, gewährleistet. Zudem wird die Bereitstellung ausreichender Mittel für die Entschädigung der Opfer solcher Unfälle sichergestellt. Eine internationale Regelung ist für diese Zwecke besser geeignet als regionale Lösungen, da sie dem Schiffsverkehr als globales Geschäft und den möglichen grenzübergreifenden Auswirkungen solcher Unfälle eher gerecht wird.

Daher wurde beschlossen, dass der vorliegende Entwurf eines Beschlusses, mit dem die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen zu ratifizieren und zuzustimmen, durch die konsolidierte Fassung des HNS-Übereinkommens von 2010 gebunden zu sein, die beste Vorgehensweise darstellt.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, wird durch die Unterzeichnung, Ratifikation oder Annahme des Protokolls von 2010 durch einen Staat jede vorherige Unterzeichnung oder Ratifizierung des HNS-Übereinkommens von 1996 durch diesen Staat nichtig. Die Staaten geben mit der Ratifizierung des Protokolls ausdrücklich ihre Zustimmung, durch die konsolidierte Fassung des HNS-Übereinkommens von 2010 gebunden zu sein, die als einziges konsolidiertes Rechtsinstrument des Übereinkommens 2010 wirksam wird, sobald das Protokoll von 2010 in Kraft tritt.

Mit den vorgeschlagenen Beschlüssen des Rates werden die Mitgliedstaaten daher ermächtigt, das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen im Namen der Europäischen Union zu ratifizieren oder ihm im Namen der Europäischen Union beizutreten, und folglich durch das HNS-Übereinkommen von 2010 gebunden zu sein.

Die vorgeschlagenen Ratsbeschlüsse stützen sich auf Artikel 218 Absatz 6 AEUV in Verbindung mit einerseits Artikel 81 AEUV, der die Rechtsgrundlage für die EU-Vorschriften über die justizielle Zusammenarbeit in Zivilsachen bildet, die für die Verfahrensregeln für Entschädigungsansprüche und Klagen im Rahmen von Kapitel IV des HNS-Übereinkommens 2010 relevant sind, und andererseits mit Artikel 192 AEUV, der die Rechtsgrundlage für die EU-Vorschriften zum Schutz der Umwelt darstellt.

Mit dem Protokoll werden mehrere Ziele verfolgt, die untrennbar miteinander verbunden sind, ohne dass eines gegenüber den anderen zweitrangig und mittelbar ist. Ein Beschluss kann nicht auf zwei Rechtsgrundlagen beruhen, wenn die für sie jeweils

vorgesehenen Verfahren miteinander unvereinbar sind<sup>13</sup>. Dies ist jedoch hier der Fall, da Angelegenheiten im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen für Dänemark nicht bindend sind, was unterschiedliche Stimmrechte im Rat zur Folge hat. Daher sind zwei getrennte Ratsbeschlüsse erforderlich.

Beide Beschlüsse sind ähnlich aufgebaut. Artikel 1 ermächtigt die Mitgliedstaaten, das Protokoll von 2010 zum HNS-Übereinkommen im Namen der Union zu ratifizieren oder ihm im Namen der Union beizutreten, da der Beitritt der EU als Vertragspartei zu einem solchen Übereinkommen nicht möglich ist.

Der gemeinsame Artikel 2 verpflichtet die Mitgliedstaaten, innerhalb von zwei Jahren ab dem Tag des Inkrafttretens dieses Beschlusses ihre Zustimmung bekunden, durch das Protokoll von 2010 gebunden zu sein. Treten alle EU-Mitgliedstaaten dem Übereinkommen zügig bei, kann der Schwellenwert für das Inkrafttreten sowohl hinsichtlich der erforderlichen Anzahl von IMO-Mitgliedstaaten als auch hinsichtlich der insgesamt erforderlichen Flotte (mindestens 12 Mitgliedstaaten, davon mindestens vier mit einer Gesamttonnage von mindestens 2 Mio. BRT) erreicht werden. Was noch wichtiger ist, durch die Ratifizierung innerhalb einer bestimmten Frist wird verhindert, dass sich Mitgliedstaaten durch die Verzögerung ihres Beitritts zum Protokoll von 2010 und somit zum HNS-Übereinkommen Wettbewerbsvorteile verschaffen, da in diesem Fall für die durch den Unfall eines mit HNS beladenen Schiffes auf See Geschädigten, keine einheitlichen Entschädigungsregelungen gelten. Besonders hilfreich für die Ratifizierung und den Beitritt ist der Austausch von Informationen und bewährten Praktiken, dies gilt vor allem für die Berichterstattung über beitragspflichtige Ladungen im Rahmen des Übereinkommens.

Artikel 3 des vorgeschlagenen Ratsbeschlusses, der Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen ausschließt, verpflichtet die Mitgliedstaaten, bei der Hinterlegung ihrer Ratifikations- bzw. Beitrittsurkunden schriftlich auf beide Ratsbeschlüsse Bezug zu nehmen.

Artikel 3 des vorgeschlagenen Beschlusses des Rates über Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen bezieht sich auf die Erklärung über die Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsentscheidungen, zu deren Abgabe die Mitgliedstaaten bei ihrer Zustimmung, durch das Protokoll von 2010 gebunden zu sein, aufgrund der ausschließlichen Zuständigkeit der Union in diesen Bereichen verpflichtet sind. Eine ähnliche Erklärung ist in Artikel 2 des Beschlusses 2002/971 des Rates enthalten.

Der gemeinsame Artikel 4 legt das Datum des Inkrafttretens der vorgeschlagenen Beschlüsse des Rates fest.

In dem gemeinsamen Artikel 5 wird klargestellt, dass die Beschlüsse gemäß den Verträgen an die Mitgliedstaaten gerichtet sind, da es der Zweck dieser Beschlüsse ist, die Mitgliedstaaten zu ermächtigen, durch das Protokoll von 2010 im Namen der Union gebunden zu sein.

---

<sup>13</sup> Siehe das jüngste Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juni 2014 in der Rechtssache C-377/12, Randnr. 34.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Keine

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS 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**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 192 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a Ziffer v,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments<sup>14</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) 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“) sollte die angemessene, unverzügliche und wirksame Entschädigung von Personen gewährleisten, die durch die Freisetzung von gefährlichen oder schädlichen Stoffen bei deren Beförderung auf See geschädigt werden. Durch das HNS-Übereinkommen wurde eine bedeutende Lücke in der internationalen Regelung von Haftungsfragen aufgrund von Meeresverschmutzung geschlossen.
- (2) 2002 erließ der Rat den Beschluss 2002/971/EG zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das HNS-Übereinkommen von 1996 zu ratifizieren oder diesem beizutreten<sup>15</sup>. Der Beschluss 2002/971/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um vor dem 30. Juni 2006 das HNS-Übereinkommen von 1996 zu ratifizieren oder diesem beizutreten. Vier Mitgliedstaaten haben in der Folge dieses Übereinkommen ratifiziert. Das HNS-Übereinkommen von 1996 ist nie in Kraft getreten.
- (3) Das HNS-Übereinkommen von 1996 wurde durch das Protokoll von 2010 geändert. Gemäß den Artikel 2 und Artikel 18 Absatz 1 des Protokolls von 2010, sind das Protokoll von 2010 und das HNS-Übereinkommen von 1996 von den Vertragsparteien

<sup>14</sup> ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 47.

<sup>15</sup> Beschluss des Rates vom 18. November 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 (HNS-Übereinkommen) zu ratifizieren oder diesem beizutreten (ABl. L 337 vom 13.12.2002, S. 55).



des Protokolls als ein einziger Rechtsakt (Instrument?) zu lesen, auszulegen und anzuwenden.

- (4) Eine konsolidierte Fassung des Protokolls von 2010 und des Internationalen Übereinkommens von 1996 wurde vom Sekretariat der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation („IMO“) ausgearbeitet und vom Rechtsausschuss der IMO auf ihrer 98. Sitzung genehmigt (im Folgenden „HNS-Übereinkommen von 2010“). Das HNS-Übereinkommen von 2010 liegt nicht zur Unterzeichnung oder Ratifizierung auf. Das HNS-Übereinkommen wird wirksam, sobald das Protokoll von 2010 in den Mitgliedstaaten in Kraft tritt.
- (5) Nach Artikel 20 Absatz 8 des Protokolls (Artikel 45 Absatz 8 des HNS-Übereinkommens von 2010) wird durch die Erklärung der Zustimmung eines Staates, durch das Protokoll von 2010 gebunden zu sein, jede zuvor erklärte Zustimmung dieses Staates zu dem Übereinkommen von 1996 nichtig. Folglich endet die vertragliche Bindung eines Vertragsstaates des Übereinkommens von 1996 ab dem Zeitpunkt, an dem er nach Artikel 20, insbesondere Absätze 2, 3 und 4 des Protokolls von 2010 seine Zustimmung erklärt hat, durch dieses Protokoll gebunden zu sein.
- (6) Seit der Annahme des Beschlusses 2002/971/EG hat sich das Unionsrecht durch die Verabschiedung neuer sekundärer Vorschriften und die Änderung der Verträge durch den Vertrag von Lissabon weiterentwickelt. Das HNS-Übereinkommen von 2010 fällt nunmehr in seiner Gesamtheit in die ausschließliche Zuständigkeit der Union.
- (7) Die Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> ist die in der Union geltende Rechtsvorschrift für die Haftung der Betreiber bei wirtschaftlichen Tätigkeiten, einschließlich Schifffahrt, betreffend die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden innerhalb des Hoheitsgebiets und der ihrer Gerichtsbarkeit unterstehenden Meeresgewässer der Mitgliedstaaten. Sowohl das Übereinkommen von 1996 als auch das Übereinkommen von 2010 überschneiden sich im Hinblick auf den Geltungsbereich mit der Richtlinie 2004/35/EG in Bezug auf Schäden im Hoheitsgebiet und in den der Hoheitsgewalt eines Vertragsstaates unterstehenden Meeresgewässern (Artikel 3 Buchstaben a und b des HNS-Übereinkommens von 2010) sowie die Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden, unabhängig davon, wo sie getroffen worden sind (Artikel 3 Buchstabe d des HNS-Übereinkommens von 2010).
- (8) Abgesehen von den Überschneidungen des Geltungsbereichs des HNS-Übereinkommens von 2010 und der Richtlinie 2004/35/EG kann es auch zu einem Konflikt zwischen den beiden Rechtsinstrumenten kommen, der in Artikel 4 Absatz 2 und in Anhang IV der Richtlinie angesprochen und geregelt wird. Im Einklang mit seinem Artikel 7 Absätze 4 und 5 sieht das Übereinkommen von 2010 eine verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners für durch die Beförderung von HNS auf See verursachte Schäden, die unter das Übereinkommen fallen, vor, wobei die Haftung auf den Schiffseigner kanalisiert wird und weitere Ansprüche gegen den Eigentümer nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden können. Da Schäden, die unter das Übereinkommen fallen, nach Artikel 4 Absatz 2 und Anhang

---

<sup>16</sup> Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 56).

IV der Richtlinie vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen sind, wird ein Konflikt zwischen Artikel 7 des Übereinkommens und der Richtlinie vermieden.

- (9) Aufgrund der Überschneidung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2004/35/EG und des HNS-Übereinkommens von 2010 und der Ausnahme, die gemäß der Richtlinie für das Übereinkommen gilt, wirkt sich der Abschluss des Protokolls von 2010 zwangsläufig auf die bestehenden Vorschriften der Union aus und die Zustimmung, durch das Protokoll von 2010 gebunden zu sein, sollte daher in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen.
- (10) Das HNS-Übereinkommen von 2010, ist wie auch sein Vorläufer, von besonderer Bedeutung für die Interessen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, da es im Einklang mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 einen besseren Schutz der Umwelt und der Opfer von Verschmutzungsschäden durch HNS auf See im Rahmen der internationalen Regelung der Haftung bei einer Verschmutzung des Meeres gewährleistet.
- (11) Um dem Protokoll von 2010 und somit dem HNS-Übereinkommen von 2010 beizutreten, muss ein Staat dem Generalsekretär der IMO nach Artikel 20 Absatz 4 des Protokolls gleichzeitig mit der Erklärung seiner Zustimmung durch das Protokoll gebunden zu sein, die einschlägigen Daten zur Gesamtmenge der beitragspflichtigen Ladung im Rahmen des HNS-Übereinkommens von 2010, die der Staat im vorausgegangenen Kalenderjahr erhalten, hinterlegen. Zu diesem Zweck müssen die Staaten ein System für die Berichterstattung über beitragspflichtige Ladung einführen, bevor sie ihre Zustimmung erklären, durch das Protokoll von 2010 gebunden zu sein.
- (12) Der Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Verfahren für die Ratifizierung des Protokolls von 2010 bzw. für den Beitritt zu diesem Protokoll kann den Mitgliedstaaten die Einrichtung eines funktionierenden Systems für die Berichterstattung über beitragspflichtige Ladung im Rahmen des HNS-Übereinkommens von 2010 erleichtern.
- (13) Wie im Falle des HNS-Übereinkommens von 1996 können lediglich souveräne Staaten dem Protokoll von 2010 als Vertragsparteien beitreten, da es keine Klausel über den Beitritt einer Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration (REIO-Klausel) enthält. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann die Union daher weder das Protokoll von 2010 noch das HNS-Übereinkommen von 2010 ratifizieren oder ihm beitreten. Nach den Verträgen sind die Mitgliedstaaten und die Union jedoch gemäß dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit verpflichtet, für die Verwirklichung der Ziele der Union in den Bereichen Umweltschutz und justizielle Zusammenarbeit zu kooperieren. Dies bedeutet, dass die Mitgliedstaaten den Beitritt der Europäischen Union zu diesem Übereinkommen anstreben und nach besten Kräften unterstützen.
- (14) Die Ratifizierung des Protokolls von 2010 durch alle Mitgliedstaaten innerhalb eines festgesetzten Zeitrahmens sollte gleiche Ausgangsbedingungen für alle durch die Anwendung des HNS-Übereinkommens von 2010 betroffenen Akteure bieten und Wettbewerbsvorteile durch die Verzögerung des Beitritts zum Protokoll ausschließen.
- (15) Die Mitgliedstaaten sollten daher ermächtigt werden, das Protokoll von 2010 zu ratifizieren, mit Ausnahme der Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen

Zusammenarbeit in Zivilsachen. Die Bestimmungen des Übereinkommens, die in die Zuständigkeit der Union im Rahmen der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen fallen, sind Gegenstand eines weiteren Beschlusses, der parallel zum vorliegenden Beschluss angenommen wird –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Mitgliedstaaten werden hiermit ermächtigt, das Protokoll von 2010, mit Ausnahme der Aspekte im Zusammenhang mit der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen unter den in den Artikeln 2, 3 und 4 festgelegten Bedingungen im Namen der Union zu ratifizieren bzw. ihm beizutreten.

#### *Artikel 2*

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um ihre Urkunden über die Ratifizierung des Protokolls von 2010 bzw. über den Beitritt zu diesem Protokoll umgehend, auf jeden Fall jedoch innerhalb von zwei Jahren ab dem Tag des Inkrafttretens dieses Beschlusses, zu hinterlegen.
2. Die Mitgliedstaaten teilen dem Rat und der Kommission innerhalb eines Jahres ab dem Tag des Inkrafttretens dieses Beschlusses den voraussichtlichen Termin für den Abschluss ihrer Ratifizierungs- oder Beitrittsverfahren mit.
3. Die Mitgliedstaaten sind bestrebt, Informationen über den Stand ihrer Ratifizierungs- oder Beitrittsverfahren auszutauschen, insbesondere durch die Einrichtung eines Systems für die Berichterstattung über beitragspflichtige Ladung im Rahmen des Protokolls von 2010.

#### *Artikel 3*

Im Einklang mit diesem Beschluss und dem parallel angenommenen Beschluss betreffend Aspekte, die unter die Zuständigkeit der Union im Rahmen der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen fallen<sup>17</sup>, unterrichten die Mitgliedstaaten den Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation schriftlich davon, dass sie das Protokoll von 2010 ratifiziert haben bzw. ihm beigetreten sind.

#### *Artikel 4*

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

---

<sup>17</sup> ABl. L

*Artikel 5*

Dieser Beschluss ist gemäß den Verträgen an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*