

2008-

08-01

가

(Ⅲ)

- E U -

신옥주



한국법제연구원
KOREA LEGISLATION RESEARCH INSTITUTE

가

(Ⅲ)

- E U -

The Comparative Legal Research on the Marine
Accidents and Pollution - Focus on the Legal Analysis of
the Major Countries : E.U

연구자 : 신옥주(한국법제연구원 부연구위원)
Shin, Ok-ju

2008. 6. 30.

국문 요약

가

. EU 가

가 EU

EU

92CLC • 92FC, 2003

가

. EU가

, EU

가

. EU가

가

1999

Erika

Erika

EU

Erika-Paket I, II

Erika-Paket III 가

. Erika-Paket I, II

2002

Prestige

EU

KOPE

KOPE

EU

2003

IMO , EU
(EMSA) . EMSA EU
, EU
EMSA
, , 3
SafeSeaNet,
Erika EU
2008 1 16 Erika
Total, RINA,
가 Erika
2008 6 24
가
75/442/EWG Total
가
EU
2008 6 17 (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie)
2008/56/EG . EU 2020
가

, ,

가

EU
2007 12

Hebei Sprit

,

,

EU
ERIKA

가
EU가

HEBEI SPRIT

,

※ 키워드 : 허베이 스프리트호 사고, 에리카호 사고, 에리카-파켓 I, II, 해양정책지침, 프랑스 국내법원과 유럽재판소의 판결

Abstract

European Union(EU) was fully aware of the fact that environment is significantly meaningful to the present generation and the future one. It induced EU to target on protecting overall environment including marine environment under the broad category of environmentally sound and sustainable development(ESSD) and have been eager to achieve it. EU established various environmental directives in order to attain such goal for each member state systematically and coherently. And domestic legislation for acceptance of it caused the environmental legislation of each member states to become analogous to the legislation of EU.

EU complies with a system of international law, joining the 92CLC, 92FC, 2003CSC, which are international conventions on compensation system of marine oil pollution. The area, which EU pays special attention for protecting marine environment, is to take precautionary measures to prevent marine casualty. For instance, it means preventive management such as electronic transmission of information or exchange of information between EU nations. Also it contains construction of a mutual assistance system for controlling the marine oil accident between adjacent countries, and structure of all sorts of equipment and apparatus such as a towboat. The reason that EU started to build up the preventive system toward marine oil pollution is severe and minor accidents of oil tankers, and one of the biggest accidents is oil tanker 'the Erika' accident in 1999.

After the Erika accident, EU constituted the consecutive policy and directive called Erika I and Erika II packages, and now tries to pass Erika III packages. The essential contents of Erika I and Erika II packages, broadly speaking, are as follows: firstly, single-hull oil bankers

should be used less longer than usual and put it out of service earlier. Oil tanker, 'the Prestige' accident advanced this policy applied to the reality. Secondly the COPE Fund raising, which is independent from other nations and is collected on their own, should be established in order to expand compensation funds. Actually, it was not organized. However, this discussion became the foundation of IMO CSC in 2003. Thirdly, EMSA should be established as a organization for ocean security of EU. EU plays a pivotal role in providing technical assistance for free from danger in the boundary of EU water zone and being in charge of the right to the strategic command in oil pollution combating realm. In addition, the EMSA personnel urge member nations to follow optimal cases through educational activities, and examine the situation of non-EU countries, to say nothing of participating development of ship report system in EU countries, controlling classification society and Ports and Harbors Bureau, moving vessels and dealing with freight.

The judgement of French Court of justice (les juridictions françaises) and European court of Justice(ECJ) on the Erika accident can serve as a guideline to settle EU marine oil pollution dispute. Formerly, French Court of justice adjudged oil refining company 'Total' which rent the Erika, Italian ship classification company 'RINA', a president of ship-owning company and a ship owner to be guilty in Jan, 16th, 2008 decision. Moreover, ECJ dealt with the problem of pollution purification expenses in Bretagne Louis where was polluted by spilled oil from the Erika. It came to the conclusion that laden oil cannot be considered waste, but spilled oil can be treated as waste based on 75/442/EEC waste management index in June, 24th, 2008 decision. Therefore, both courts drew the conclusion that the oil company Total contributing to the

danger of water pollution, should take the responsibility for getting rid of wastes.

"2008/56/EG"(Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) which is enacted in June, 17th, 2008, directive on marine policy, is expected to play an important role in protection marine environment. EU makes the rule in the same directive that it is necessary for EU nations to reach the satisfactory marine environment state or take action in preserving good marine environment up to 2002. In this context, the meaning of 'good marine environment state' is to conserve the surroundings that can be made use of for both present generations and future ones by fostering environment in the level of clean, healthy, productive, and sustainable.

Marine environment protection and marine oil pollution prevention taken measured by EU have many implications in the case of the Hebei Spirit accident which happened in the Taean Peninsula in Dec, 2007. Particularly, the significant implications are all sorts of preparations in the preventive level such as network construction, exchange of information, the earlier withdrawal of single-hull oil tanker, and establishment of integrated organizations for marine safety, and construction of a mutual assistance system for controlling the marine oil accident between adjacent countries as well. It is apparent that those kinds of contemporary management and system cannot be established without the Erika accident. It should be remembered that Hebei Spirit accident should provide momentum of holding up our marine safety and maintaining compensation system for oil pollution as EU constructed the ocean security system through the Erika accident.

※ Key words : the Hebei Spirit accident, the Erika accident, Erika I and Erika II packages, directive on marine policy, the judgement of French court of justice(les juridictions fran aises) and European court of Justice(ECJ)

목 차

.....	3
Abstract	7
I	15
1.	15
2.	17
3.	18
II . EU	19
1. EU	19
(1) EU	19
(2)	23
2.	26
(1)	26
(2)	32
3. EU	33
(1)	33
(2) EU가	34
(3) EU	34
(4) EU	38

4. EU	.....	39
(1)	.....	39
(2)	.....	41
5. EU	.....	42
(1) EU	.....	42
(2) 가	.....	42
6.	.....	43
III. EU	.....	45
1.	.....	45
2. (Gewaesser)	.....	49
(1) (Internationale Binnengewasser)	.....	49
(2) EU (Meeresumwelt)	.....	50
3. EU	.....	61
(1) EU	.....	62
(2)	.....	70
4. EU	.....	74
5. EU	.....	75
IV. EU	EU	..... 81
1. (Erika)	.....	82
(1) (Erika)	.....	82
(2)	.....	83

(3)	.....	84
(4)	.....	85
(5)	.....	86
(6)	.....	87
2. Erika	EU	89
(1) Erika-I -Paket	.....	89
(2) Erika-II -Paket	.....	91
(3) Erika-III -Paket	.....	92
3. Erika	.....	93
(1)	.....	94
(2)	가	98
(3)	.....	99
(4)	.....	109
4. Prestige	.....	111
(1)	.....	111
(2)	.....	114
(3)	.....	115
(4)	.....	116
(5)	.....	117
(6)	•	118
(7) Prestige	EU	119
5.	.....	121
V. EU	.....	125

1.	.....	125
2. 1969	•	
1971	.....	126
(1) 69 CLC(OELHUE)	.....	126
(2) 1971	.....	133
3. 92 CLC • 92 FC	.....	138
(1) 1984	.....	138
(2) 92 CLC • 92FC	.....	139
4. 2003	.....	141
5.	.....	144
VI.	.....	147
	.....	155
	.....	161

I. 서론

1.

가

. EU

EU

,

가

.1)

EU

(Wasserrahmenrichtlinie) 2000/60/EG

. EU

(Umweltinformationsrichtlinie) 2003/4/EG

.2)

EU

1) Schaefer, Dieter, Umwelt-und Verbraucherschutz, Forum Geoekol. 13(3), 2002, in: <http://www.geoekologie.de>.

2) (Umweltinformationsgesetz 2008.5.1.) 2007 11 5

I.

3),
IVU 4), 5) 5)
EU
(FFH) (Umwelthaftungs-
richtlinie)
가 6) EU

1970 2002 30 20
가 7)

3) Entschliessung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliederstaaten vom 1. Februar 1993 ueber ein Gemeinschaftsprogramm fuer Umweltpolitik und Massnahmen im Hinblick auf eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung. ABl. C 138 vom 17.05.1993

4) Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 ueber die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: IVU-Richtlinie: Richtlinie 2008/1/EG ueber die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: IVU-Richtlinie.

5) Fuenftes Umwelt-Aktionsprogramm: Fuer eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung (1992-2000).

6) UVP IVU

7) 1970.3.20. "Othello"; 1972.12.19. "Sea Star";
1976.5.12. "La Urquiola"; 1977.2.25. "Hawaiian
Patriot"; 1978.3.16. "Amoco Cadiz"; 1979.7.19. "Atlantic Express"

(Oslo-Paris Konvention-OSPAR)

(Helsinki-Abkommen-HELCOM)

가

2.

‘Hebei Sprit’

EU 가
1990

“Aegean Captin” ;1983.8.6. “Castillo de Bellever”가 ; 1989.1.28. kap
 Hoom “Bahia Parasio”; 1989.3.24. “Exxon Valdez”; 1992.4.19.
 “Katina P”; 1992.12.3. La Coruna “Aegean Sea”;
 1993.1.5. Shetlandinsel “Braer”; 1994.1.25. “Cosma A”; 1996.2.16.
 “Sea Empress”; 1997.2.2. “Nachodika”; 1999.12.12.
 “Erika”; 2001.1.20. San Cristobal “Jessica”;
 “Balu”; 2002.9.10. Cap St. Lucia “Jolly Rubino”; 2002.11.13.
 “Prestige”. in: <http://www.tagesschau.de>.

I.

EU

가

EU

가

3.

EU

, EU

, EU

, EU

Erika

Pestige

Erika

EU가

Erika

EU가

EU

가

II. EU의 환경관련법규 개관

EU 가

, , , ,

.8) EU

EU EU

가

가

1. EU

(1) EU

1)

1972 6 “

가

8) Prehn, Annette, Der Einfluss des Gemeinschaftsrechts auf den mitgliedstaatlichen Verwaltungsvollzug im Bereich des Umweltschutzes am Beispiel Deutschlands, 2006, S. 36, und Fn. Nr. 1.

II. EU

”
(Weltoekologierecht) .9)
(EWG) 가 가 가
가 가 가
가
1972 6
1972 10
가 가
(Aktionsprogramm)
(de jure)
가 (EWGV) 2
“
” “
”

10)

9) "Der Mensch hat ein Grundrecht auf Freiheit, Gleichheit und angemessene Lebensbedingungen in einer Umwelt, die so beschaffen ist, dass sie ein Leben in Würde und Wohlergehen ermöglicht; und er hat feierliche Pflicht, die Umwelt fuer gegenwaertige und zukuenftige Generationen zu schuetzen und zu verbessern." zitiert in: Mueller-Graff, Peter-Christian/ Ritzer, Christoph(Hrsg.), Europaeisches oeffentliches Recht, 2006, S. 315.

10) 1970 100
가

100 가

(Handelshemmnis)

235

“ ... ”

1987 7 1

(Einheitliche

Europaeische Akte : EEA)¹¹⁾

가

가

“

(Die Belange des

Umweltschutzes)”

130 r-t 가

.¹²⁾

. 1987

1992

200

4

8)

. 1985

(Richtlinie 75/439/EWG des Rates v. 16.6.1975 ueber die Altoelbeseitigung, ABl. 1975 L 194, 31) 가 가

. EuGH 7.2.1985, Rs.

240/83, Procureur de la Republique/Association de Defense des Brulleurs d’Huiles usagees(ADBHU), Slg. 1985, 531, 549.

11) (Einheitliche Europaeische Akte : EEA) 1986 2.17/2.28. 12

12) Prehn, Annette, Der Einfluss des Gemeinschaftsrechts,2005, S. 40.

. Mueller-Graff, Peter-Christian/Ritzer, Christoph, Europaeisches oeffentliches Recht, 2006, S. 322.

II. EU

13) 가
2 3 lit. k) (EGV a. F.)
(Determinante) (Umweltvertraglich-
keit) EU
가 가 가
14)
2) 가
“
” 가
2 (Art. 2 EGV)
가
(Aufgabekatalog)
6
(Querschnittsklausel)
EU
15) EU가
16)

13) Vertrag von Maastricht ueber die Europaeische Union (EGV) vom 07.02.1992, ABl. EG 1992, Nr. C 224/1.

14) 1997 19 2 1999 5 1
(EG-Vertrag, EGKS-Vertrag und EAG-Vertrag)

15) Vertrag von Nizza zur Aenderung des Vertrags ueber die Europaeische Union, der Vertraege zur Gruendung der Europaeischen Gemeinschaften sowie einiger damit zusammenhaengender Rechtsakte v. 26.02.2001, ABl. EG 2001 Nr. C 80/1.

3) 2000 EU- (Carta der EU-Grundrechte 2000)

2000 12 07 EU- 37 37

EU

EU

EU

EU

가

가

(2)

EU

(EU-Wasserrahmenrichtlinie) 2000/60/EG

EU

(EG-Umweltinformationsrichtlinie) 2003/4/EG

16) ABl. EG 2001 Nr. C 80/1.

II. EU

EU

17),

(IVU 18), 5

19) . EU

(FFH)

(Umwelthaftungsrichtlinie)

. EU

가 20)

“

EU : EU (Gruenbuch Die kuenftige Meerespolitik der EU: Eine europaeische Vision fuer Ozeane und Meere)²¹⁾

가 2005 22)

EU

17) Entschliessung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliederstaaten vom 1. Februa 1993 ueber ein Gemeinschaftsprogramm fuer Umweltpolitik und Massnahmen im Hinblick auf eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung. ABl. C 138 vom 17.05.1993

18) Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 ueber die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: IVU-Richtlinie: Richtlinie 2008/1/EG ueber die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: IVU-Richtlinie.

19) Fuenftes Umwelt-Aktionsprogramm: Fuer eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung(1992-2000).

20) UVP IVU

21) Europaeische Kommission, Die kuenftige Meerespolitik der EU: Eine europaeische Vision fuer Ozeane und Meere, Luxemburg: Amt fuer amtliche Veroeffentlichungen der Europaeischen Gemeinschaften, 2006.

22) Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europaeische Parlament vom 24. Oktober 2005, "Thematische Strategie fuer den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt",

1. EU

23)

. EU

24) 2007 12 12

, 2008 6 17

25)

("Subsinnable

Foerderung der Nutzung der Meere und zur Erhaltung der marinen Oekosystem") EU

1

, 2

:

, 3

:

, 4

,

, 5

,

5

.26)

23) Vorschlag fuer eine Richtlinie des Europaeischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2005 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens fuer Massnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt(Meeresstrategie-Richtlinie), Bruessel, den 24.10.2005 KOM(2005) 505, endgueltig 2005/0211(COD).

24) Mitteilung der Kommission "Hin zu einer Strategie zum Schutz zur Erhaltung der Meeresumwelt" im Jahr 2002; Sondergutachten des SRU zum Meeresschutz vom Feb. 2004' EU Kommission "Plan zur Eindaeimmung der Verluste der biologischen Vielfalt bis zum Jahre 2010 vom Mai 2006. 2007 9 6

2

2007 12 12 가

25) Richtlinie 2008/56/EG des europaeischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens fuer Massnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt(Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie). ABL. vom 25.6.2008, L 164/19.

26)

III 5 ' ,

II. EU

2.

(1)

- 1) 가 Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie UVP-Richtlinie 85/337/EWG und 97/11/EG²⁷⁾

1985 1997 EU 가 .
(Umweltauswirkungen)
가 , 가 (Umwelt-
belastung)
가

- 2) Richtlinie ueber die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (IVU-Richtlinie)96/61/EG

EU
가 (Anlagenrecht)

가 , 가 ,

²⁷⁾ Richtlinie ueber die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten oeffentlichen und privaten Projekten von 1985 85/337/EWG 1997 3 3 UVP Richtlinie 97/11/EG

가 (28)

3) Richtlinie zur Erhaltung der natuerlichen Lebensraeume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habit-Richtlinie: od. kurz FFH-Richtlinie) von 1992 92/43/EWG²⁹⁾

(Ausweisung)

가(Naturvertraeglichkeitspruefung)”

(Abwaegungs-

programm)

가

가

FFH-

가

가

EU-

가

가

(Vertragsverletzungsklage)

.30)

28) Kumpfer, Wolfgang/Schlacke, Sabine (Hrsg.), Integrativer Umweltschutz, Anforderung an Normsetzung und Vollzug -Unter besonderer Beruecksichtigung der Umsetzung der IVU- und UVP- Aenderungsrichtlinien, Schriftreihe des Vereins fuer Umwelt, Bd.13, 2002.

29) 가 FFH

가

가

가

가

FFH-Gebietsmeldungen

von Deutschland, I

30) Rainer Pitschas, Umweltpolitik und Umweltrecht in der Europaeischen Union,

24 2 , 20-21

II. EU

- 4) Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik.³¹⁾

175

1 2000 10 23

2000/60/EG

1

(Grundwasser),

(Kuestenwasser),

(Uebergangswasser),

(Binnenoberflaechen-

gewaesser)

(Ordnungsrahmen)

가

가

1976 12 20

(Das Gesetz

ueber Naturschutz und Landschaftspflege : bundesnaturschutzgesetz)

FFH

1998 4 30

FFH

2002

.(Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften(BNatSch-GNeuregG) vom 25.3.2002. Gassner/Bendomir-Kahlo/Schmidt-Raentsch, Bundesnaturschutzgesetz, 2. Aufl. 2003; Lorz/ Mueller/Stoeckel, Naturschutz, 2. Aufl. 2003.)

(Biotopverbund)(

NATUR 2000 .)

(die gute fachliche Praxis)

31)

2002 7

(Wasserhaushaltsgesetz)

(Landeswassergesetz)

Siebtes

Gesetz zur Aenderung des Wasserhaushaltsgesetzes vom 18.06.2002, BGBl. I, S. 1914.

,

가 (Duerre)

- 5) Richtlinie 2004/35/EG
des Europäischen Parlaments und des Rates über Umwelthaftung
zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschaden.

2004/35/EG

가

2007 4 30 EU

2004/34/EG

CERCLA³²⁾

OPA³³⁾

20

가

EU

가

가

“

”

가

32) The Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act vom 1980.

33) Oil Pollution Act von 1990.

II. EU

가
(Potenziell gefährliche Tätigkeiten)

(Anhang I)

(Biodiversitätsschaden)

가

가

가

가

1970

EU

가

‘NATURA 2000’

EU

가 가

가

6)

: NATURA 2000

NATURA 2000 EU가

FFH

34)

EU

34) Vogelschutzrichtlinie vom 2. April 1979, 79/409/EWG.

NATURA 2000

NATURA 2000

가
가

1995

FFH

1996

FFH

FFH

(2001.09.11).

3,500

FFH

(Das europaweite biogeografische Seminar)

FFH

가

2003

2005

FFH

2003

EG

228

2

2005

NATURA 2000

2005

가

2005 12 19

2006 02 17

FFH

2006 10 13

II. EU

. 2007 6 29

4,617 FFH

(2)

35)

EU

EU가

가

36)

EU 2008

6 17

37)

38).

35) Europaeische Kommission, Die kuenftige Meerespolitik der EU: Eine europaeische Vision fuer Ozeane und Meere, Luxemburg: Amt fuer amtliche Veroeffentlichungen der Europaeischen Gemeinschaften, 2006.

36) (Bremen), (Hamburg), - (Mecklenburg-Vorpommern),
(Niedersachsen), - (Schleswig-Holstein)

Fuer eine intergrative Europaeische Meerespolitik, Position der norddeutschen Laender Bremen, Hamburg, (Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein im Hinblick auf das Gruenbuch der Europaeischen Kommission, 2005, in: <http://www.schleswig-holstein.de/MJAE/DE/EuropaOstseepolitik/Meerespolitik/Download/undPositionpapier.templateId=raw,property=publikationFile.pdf>.

37) Richtlinie 2008/56/EG des europaeischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens fuer Massnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt(Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie).

3. EU

(1)

EU

가

EU

(Standardisierungsrichtlinie)

가 (Richtlinie mit Qualitätschutzregelung) :

가

(Ordnungsrichtlinie) :

가

(Stoffrichtlinie) ;

(Insvehrkehrbringen),

가

:

가

(Verfahrens- und

Instrumentenrichtlinien mit Querschnittcharakter³⁹⁾ :

38)

39) EWG-

130r 2 2

가

“

(Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind Bestandteil der anderen Politiken der Gemeinschaft)”

II. EU

가

(2) EU가

EU 1970

(Emissionsabgaben),
(verschärfte Haftungsregelungen)
Anreizinstrumenten)”

EU 80

(Fondloesung),
“
1990

가

가
(Oekonomische
5

EU
가

가

(3) EU

1) EU

EU

“
”
가

가 40)

(Potenziell gefarliche

40) Europäisches Umweltrecht, in:
Mueller-Graff, Peter-Christian/Ritzer, Christoph, Europäisches öffentliches Recht, S. 336.
Umwelthaftungsrichtlinie2004/35/EG.

Tätigkeiten)

(Anhang I)

가

가

(Bundesgerichtshof)⁴¹⁾

가

가

(Haftungsanspruch)

(materielle Verantwortlichkeit)

가

가

(Abgabe)

가

(Umweltschadensgesetz)

2006

9 22

2007 3 9

2007 11

Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschaden (Umweltschadensgesetz-USchadG), "Umweltschadensgesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666), geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 19. Juli 2007 (BGBl. I S. 1462)", Stand : geändert durch Art. 7 G v. 19.7.2007 I 1462.

41) Waldschadenurteil, BGH v. 10.12.87, NJW 1988.

II. EU

(Gemeinlastprinzip)

가 가

가

가

가 .42)

2)

43)

EU

19 1

가 6 2

(“Die Oeffentlic-
hkeit”)

hkeit”)

4 “ ”

3)

(Naturgrundlage)

(schonend)

(Gefahrenabwehr)

(Risikovorsorge)

42) Peter Cornelius Mayer-Tasch, Franz Kohout, in: Umweltschutz, S. 18; Sparwasser/ Engel/Vosskuhle, Umweltrecht, 5., Aufl., 2003, S. 76-79.

43) Prehn, Annette, der Einfluss des Gemeinschaftsrecht, S.191ff.; , 23 2 .

(“Zukunftvorsorge”)

가 .
가

(Risiko)

가

가

(Besorgnis-

potential) 가

가

가

(“Informationsproblem”)

(Umweltbelastung)

(Abwaegungsmassstab)가

44)

“ (allgemeine Lebenserfahrung)

(praktische Vernunft)”

가

(Ungewissheit)

(zivilisatorische Risiken)

45)

44) Schneller Brueter, BVerfGE Bd. 49.

45) Peter Cornelius Mayer-Tasch, Franz Kohout, in: Umweltschutz - Grundlagen und Praxis, Buchwald/Engelhardt(Hrsg.), Economica Verlag, Bd. 3, 1994, S. 15.

II. EU

“ (allgemeine Lebenserfahrung)
(praktische Vernunft)”

(Willkuer)

(Instrumentalisierung)

, §5 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG

(“Stand der Technik”),

(Stand der Wissenschaft und Techniken)

(4) EU

46)

1) (Rechtsetzung)

EU

가

EU

.47)

46) 1997

EU가

34

. EU

36 2 , 115-143

47)

80

167

EU

38

2) (Verwaltungsvollzug): (Trennungs
und Kooperationsprinzip)

48) (zentrale und dezentrale)

() ()

가 가

(Effektivitätsprinzip), 가 (Äquivalenzprinzip), 가
(Prinzip der einheitlichen

Wirksamkeit im Kontext zum Effektivitäts- und Äquivalenzprinzip)

4. EU

(1)

(Einheitliche Europäische Akte EEA, 1987.7.1.)

가

. Art. 174 Abs. 1 EG (Art. 130r Abs. 1 EG-V)

48) (gemeinschaftsunmittelbare Vollziehung),
(direkter Verwaltungsvollzug)

II. EU

2
가 가
가 EU
Art. 174
Abs. 1 EG 49) 50)
쫓
51) “Jippes” 52)
가
Art. 174 Abs. 1 EG
“ ”
6 가 가
가 53)
EU
EU 가

49) EuGH Rs. C-379/92, Peralta, Slg. 1994, I-3453 Rn. 58

50) EuGH Rs. C-62/88, Einfuhr kontaminierter Lebensmittel, Slg. 1990, I-1527 Rn. 19.

51) EuGH Rs. C-284/95, Safety Hi-Tech, Slg. 1998, I-4301 Rn. 44.

52) EuGH Rs. C-189/01, Jippes, Slg. 2001, I-5689 Rn. 73.

53) Das Europaeische Umweltverfassungsrecht als Massstab gerichtlicher Kotrolle. Eine Analyse der Rechtsprechung des EuGH, in: Mueller-Graff, Peter-Christian/Ritzer, Christoph, Europaeisches oeffentliches Recht,, S. 430.

(2)

1) BSE() 54)

BSE

(umweltbedingt)

BSE

BSE

BSE

2)

가

55)

(Schaedigung)

가 Art. 174 Abs. 1 EG

3) Erica

Total

2008 6 24

Total

‘Erica

54) EuGH Rs. C-180/96, BSE, Slg. 1998, I-2265 Rn. 100.

55) EuGH Rs. C-387/97, Muelldeponie auf Kreta, Slg. 2000, I-5047 Rn. 94.

II. EU

5. EU

(1) EU

EU , EU
EU
가 EU
EU
가 EU
EU

(2) 가

1) (Richtlinienkonforme Auslegung)

2)

,
,
,

5. EU

3) 가 , ,

가

가

Art. 226 ff. des EGV

가

가가

가

.56)

가

가

(Nichtumsetzung)

가

57)

6.

EU

. EU

EU

가

가

56) Boehm, Monika, Umsetzungsdefizit und Direktwirkung der IVU- und UVP-AEnderungsrichtlinien?, in:Kumpfer, Wolfgang/ Schlacke, Sabine (Hrsg.), Intergrativer Umweltschutz, Schriftenreihe des Vereins fuer Umweltrecht Band 13, 2002, S.104-105.

57) EuGH Francovich/Italien Slg. 1991, I - 5357 ff.; Brasserie de Pecheur/ Factortame, EuZW 1996, 205=NJW 1996, S. 1267.

II. EU

가

EU

가

.58)

EU

가

2008 6 24

Total

Total

58) , FFH 1994
1997 12 11

C 83/97, Slg. 1997 I-07 191.

. Ur. v. 11.12.1997,

Ⅲ. EU의 해양유류오염 예방 및 방제 조치 관련 법제

1.

가

가

1970

2002

30

20

가

2

가

3

가 가

400,000

가

20

69%, 20

21%

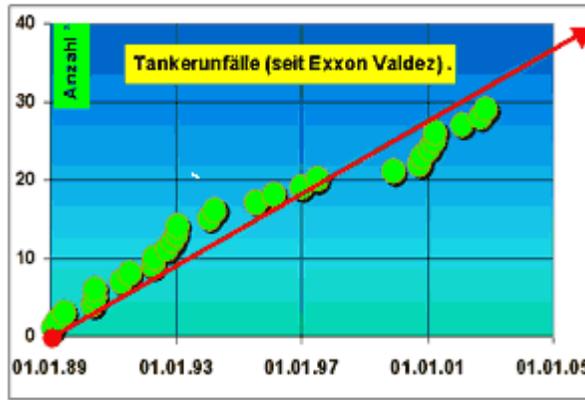
10%

.59)

59) <http://www.g-hanse.de/ch-tanker.htm>

III. EU

<Exxon Valdez 가 >60)



1995 7 24 Sea Prince 가
 700 가 가
 , 2007 12 7 Hebei Sprit
 가 Hebei Sprit
 2
 10,900 가

가 가
 가
 .61) 2008 8 2 11 30
 4.5km 499t 7
 1627t 5 가 7
 C 7kl 2kl가 가 .62)

60) <http://www.g-hanse.de/ch-tanker.htm>, II .
 61) SPRIT -HEBEI
 , 2008, 11

62) <http://www.donga.com/fbin/output?rss=1&n=200808030134>.

1.

10m, 100m 가 가 .
가 가
,63)

EU

Prestige , Erika , Sea Empress

64)가

EU EU

EU

가 EU 가 ,65)

, , ,
,66)

,67)

,68)

,69)

,70)

,71)

63)

64) Prestige 77,000t, Erika 20,000t, Sea Empress 70,000t

Erika Prestige

Sea Empress 1996 2 16

70,000

Sea Empress

.http://www.sdn-web.de/fileadmin/sdn/pdf/themen/schiffssicherheit/th_1998-03-15_SeaEmpress.pdf.

65) 2001

“ 1999/32/EG”

66) Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources.

67) Convention for the Protection of The Mediteranean Sea Against Pollution.

68) Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil and other harmful substances.

69) Cooperation Agreement for the Protection of the Coasts and Waters of the North-East Atlantic against Pollution.

III. EU

72)

EU (Katastrophenschutz)⁷³⁾ .74) EU

1978

75)

(Verordnung)

EU

, EU

, EU

2008 1

2008 6

Erika EU가 Erika

“Erika-Paket”

Erika

EU가

Prestige

EU

가

EU가

2008

70) Convention on the protection of the marine environment of the Baltic Sea area; Helsinki 1992 Convention on the protection of the marine environment of the Baltic Sea area.

71) Convention for the protection of the marine environment of the north-east Atlantic, OSPAR.

72) United Nation Convention on Law of the Sea, UNCLOS.

73) Entscheidung 2007/162/EG, Euratom des Rates vom 5. Maerz 2007 zur Schaffung eines Finanzinstruments fuer den Katastrophenschutz, ABI. L 71 vom 10.03.2007

74)

가

75) Ein Aktionsprogramm der Europaeischen Gemeinschaften auf dem Gebiet der Ueberwachung und Verrinerung der Oelverschmutzung des Meeres, Amtsblatt C 162 vom 8.7.1978.

2. (Gewaesser)

2. (Gewaesser)

(1) (Internationale Binnengewasser)

(Uebereinkommen) ⁷⁶⁾ 가 (Wasser-entnahme), 가

1) (Gewaesserabhaengige Abkommen)

1960

가 . 1963 4 29 가 (Becken)

1970 가 (Chlorides)

가 1999 4 12 , 60 , (Grundwasserschutz)

Donau, Elbe, Mosel, Oder

76) Die Konvention ueber die Schifffahrt auf der Donau vom 18.08.1948.

III. EU

가
가

2) (Gewaesserunabhaengige Abkommen)

(Wasserlaeufer)

UN-	(ECE)가	1992	3	17	EU
36					
		1999			
		36	6		
가	16				
				2	
가					
가					

(2) EU (Meeresumwelt)

2 UN

(Meer hat langes Gedaechnis)”

DDT

2. (Gewaesser)

가

가

22%

(Schweroelrueckstaenden)

(Bunkeroel)

(Schweroel)

가

EU

1974

1978

(SOLAS 74/78),

1972

(COLREG 72),

1973/78

(MARPOL 73/78)

1) UN-1982
von 1982)

(UN-Seerechtuebereinkommen: SRUE

1982 UN-

(United Nations Convention on the Law of Sea - UNCLOS)

가

.77)

(“Verfassung der Meere”)

77)

1994 11 16

BGBl. 1994, S. 1799,

in: Tobias Engelstaetter, Gewaesserschutz durch Gefahrstoffrecht, Forum Umwelt 53,

III. EU

가 (Kompetenz)

Art. 3 SRUE 가 (Kuestenmeer)

12 가 Art. 57 SRUE

200 (AWZ) SRUE

(Streitbeilegungssystem) 가

SRUE 5

가 Art. 21 Abs. 4

SRUE

SRUE 192

가

2) (International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, MARPOL)⁷⁸⁾

(operational pollution)

79)

IMO

1973 MARPOL

1978

(Zusatz-

protokoll) MARPOL 78

MARPOL 6

2005, S. 46.

78) Internationales Uebereinkommen zur Verhuetung der Meeresverschmutzung durch Schiffe(en. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, marine pollution MARPOL 73/78

79) 600,000

. <http://de.wikipedia.org/wiki/MARPOL>.

2. (Gewaesser)

Anlage 가 :
Anlage I ,

(Oeltagebuch)
Anlage II ()

(Ladungstagebuch)
Anlage III ()

Anlage IV
(80)

Anlage V (Muellbuch)

Anlage VI
Anlage I가

2000

가 MARPOL 73/78

가 , ,

80) Anlage IV 2005 5 19

III. EU

가

MARPOL 73/78

Art. 211 Abs. 6 SRUE

MARPOL 73/78

(Internationale Schifffahrtorganisation: IMO)

MARPOL SRUE

194 1 SRUE 192

가

3) (Uebereinkommen zum Schutze der Meeresumwelt und des Nordatlantiks: Oslo-Paris Konvention-OSPAR)⁸¹⁾

(Nordatlantik)

(Nord)가

8 가

가

가

가

가

가 가

가

가

1985-2000

81) OSPAR Nord- und Ostsee, 1996

Lagoni, in: Koch/Lagoni(Hrsg.), Meereumweltschutz fuer

2. (Gewaesser)

가
가 . 1990 60%
“ ” 82)

70

(Einbringen)

(Oslo 1972)⁸³⁾

(Paris 1974)⁸⁴⁾

1998 03 25

(Oslo-Paris-Konvention, OSPAR)⁸⁵⁾

OSPAR

OSPAR

가

OSPAR 86)

가

가

82) polybromierten Dimethylether, Phthalate, Nitromoschusverbindungen, Alkylethoxylyate.
in: Tobias Engelstaetter, Gewaesserschutz durch Gefahrstoffrecht, Forum Umweltrecht
53, 2006, S. 39

83) Uebereinkommen zur Verhuetung der Meeresverschmutzung durch das Einbringungen
durch das Sciffe und Luftfahrzeuge vom 12.2.1972(:Oslo-Konvention).

84) Uebereinkommen von Paris zur Verhuetung der Meeresverschmutzung vom Land aus
vom 4.6.1974(: Paris-Konvention)

85) Uebereinkommen zum Schutz des Nordostatlantiks vom 1992.

86) Belgien, Daenemark, Deutsland, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Island, Niederlande,
Norwegen, Portugal, Spanien, Schweden, Luxemburg, Schweiz sowie die EU.

III. EU

가⁸⁷⁾
가 (die beste verfügbare
Technologie)⁸⁸⁾ (Punktquelle)
(diffusen Quelle) 가
(Umweltpaxis)⁸⁹⁾ 가 (Art. 2
Abs. 3 b i. V. m. Anlage 1 und Anhang 1 des OSPAR-Abkommen).⁹⁰⁾

OSPAR
(Zielvorgabe)
가
1998 Sinta OSPAR
,
25 2020
가 (Hintergrundwerten),
(anthropogene synthetischen Substanzen) 가
(Schadstoffkonzentration)
OSPAR
("list of Chemicals for priority
action") ("list of

87) Art. 3 der Anlage II (Baggergut)

88) OSPAR-ABkommen Anhang 1 Abs. 6 가

89) (Oeffentlich-
keitarbeit) 가

90) Tobias Engelstaetter, Gewaesser-
schutz durch Gefahrstoffrecht, Forum Umweltrecht 53, 2006, S. 272 ff.

2. (Gewaesser)

substances of possible concern”)

가

(“dynamisches Risikobewertungsverfahren”⁹¹⁾가

15

400 가 가 (moeglicherweiser prioritaren Stoffe)

. 2002

38 가

가 가

.⁹²⁾

4) (Uebereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets: Helsinki-Abkommen-HELCOM)

가

(Brackwassermeer)

.⁹³⁾

1974 7 Helsinki

1992 Helsinki 2000

(Die Grundsuetze der besten Umweltpaxis),

91) DYNAMEC, Development of a Dynamic Selection and Priorisation Mechanism for Hazardous Substances

92) Tobias Engelstaetter, Gewaesserschutz durch Gefahrstoffrecht, S. 49.

93) , 40

III. EU

10 94),
가
1998 HELKOM
OSPAR OSPAR 가
HELKOM (Einleitung),
가 2020
HELKOM
42 HELKOM
OSPAR
(Einleitung des Stoffs)
HELKOM MARPOL 73/78
5) IMO⁹⁵⁾ ILO⁹⁶⁾
1959 IMO UN
166 가 IMO
“(Sichere,
geschuetzte und wirtschaftliche Schifffahrt auf sauberen Meeren)”
가 IMO

94) Daenemark, Deutschland, EU, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen, Russland, Schweden.

95) Internationale Seeschifffahrts-Organisation(en. International Maritime Organization, IMO). 1982 5 21 Zwischenstaatliche Beratende Seeschifffahrts-Organisation (en. Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation: IMCO)

96) Internationale Arbeitsorganisation(en. International Labour Organization, IMO).

2. (Gewaesser)

가 , ,
가 () , ()
() . IMO
40 .
SOLAS 97),
MARPOL ,
ISPS-Code⁹⁸⁾ . 가
IMO .

- MARPOL Anlage I “ ” 2005 4 5
2010 ,
2015 (Einhuellentanker)
500tdw

- MARPOL Anlage IV “ ” 2003 9 23
2005
2008 12

- MARPOL Anlage VI “ ” (Stickstoff)
(max. 4.5% SOx) 2005 5
19 (2006 5 19) (2007

97) Internationales Uebereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, en. International Convention for the Safety of Life at Sea, : SOLAS). "Titanic" 1913 11 12

2006 7 1 SOLAS 74 88 : <http://de.wikipedia.org/wiki/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea>

98) International Ship and Port Facility Security Code SOLAS XI-2

III. EU

5 19) 가 1.5% SOx .
Anlage VI - PVC
(kontaminierte)

- (Oelhaftungsuebereinkommen) 1992(CLC 1992) 2003
295

가 870 2005 3 3

“EXXON VALDEZ(USA)”

3 (DM)가

- (Bunkeroelhaftungsuebereinkommen) 2001 IMO
가 1000BRZ

(verschuldensunabhaengige Gefaehrdungshaftung)

6) (Oelhaftungsuebereinkommen: OEIHUE)

1969 69(Oelhaftungsuebereinkommen:
OEIHUE 69)⁹⁹⁾ 1969 1975
1971 (sog. Fonduebereinkommen OEIFUE

99) Internationales Uebereinkommen vom 29.11.1969 ueber die zivilrechtliche Haftung fuer Oelverschmutzungsschaeden (OelHUe), BGBl. 1975 II, 301(305).

2. (Gewaesser)

71)¹⁰⁰⁾ 1978

.101)

가

가

(International Oil Pollution Compensation Fund: IOPC)

가

OEIHUE 69

OEIFUE 71

1992

1992

가

OEIHUE 69/71 OEIHUE, OEIFUE 92

1998 5 16

. 2005 10 1

42 가가,

91 가가

3. EU

EU

가

가

9 · 11

100) Internationale Uebereinkommen vom 18.12.1971 ueber die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschaedigung fuer Oelverschmutzungsschaeden (OelFUE), BGBl. 1975 II, 301(320).

101)

가
"Torrey Canyon"

1967 Cornwall

III. EU

15% .
(schleichende Einleitung)
(Stickstoffeintrege)
1990 가
가
(102)
가 .
IMO가
1993
가 EU
(1) EU

EU
30 IMO , 40 EU
, 100 가 HELKOM (Empfehlen)
Prestige

102) Jenisch, Uwe, Neue Massnahmen fuer die maritime Sicherheit, 2006.

3. EU

Prestige

Erika

EU가
Prestige 가

1993

‘A

Common Policy on the Safe Seas’

(Communication)

(action plan)

①

②

③

④

EU

가

1) (Hafenstaatkontrollen)

가

EU

IMO

1982

(“Pariser Memorandum

of Understanding”)

EU

1993

2000

가

10

103)

가

가

103) Richtlinie 95/21/EG; Richtlinie 98/25/EG; Richtlinie 98/42/EG; Richtlinie 1999/97/EG; Richtlinie 2001/106/EG.

III. EU

104)

105).

“black list”, “grey list”, “white list” 가
가

66

EU

(unerwünscht).

6

, 9

, 12 St. Vincent

.106)

EU

(See-Berufsgenossenschaft)

. 2004

1800 (

26%)

3.4%가

25%

(Risikoorientierung(new inspection regime NIR))

104) Jenisch, Uwe, Neue Massnahmen fuer die maritime Sicherheit, 2006. S. 9-10

105) Richtlinie zur Verschaeferung der Hafenkontrollen, in Kraft seit 22. 07.2003. ABl. 342 vom 29.11.2001.

106) <http://www.g-hanse.de/ch-tanker.htm>

107).

EU

가

Prestige

EU

가

2)

Erika-II-Paket

108)

2004 2

300t BRZ

, 45

, 5000t

(Betreiber)

24

2002 7 1

①

- (Automatische Identifikations-System:

AIS), ②

(Schiffsdatenschreiber(VDR)System-

("black box")

2007 6

107) Dt. Seefahrt Mai 2005, S. 13-16. HANSA 2005 Nr. S. 43-48, in: Jenisch, Uwe, Neue Massnahmen fuer die maritime Sicherheit, 2006, S. 14.

108) Richtlinie 2002/59/EG des Europaeischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 ueber die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Ueberwachungs- und Informationssystemsystems fuer den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates.

III. EU

AIS VDR-System

, ,

가

, 9 · 11

IMO가

2002 SOLAS

109).

· (International Ship and Port Facility Code: ISPS Code) 가 ISPS Code 2004 7 1

110)

3) EU-SafeSeaNet¹¹¹⁾

EU

2002

1993

93/75/EWG¹¹²⁾

가 . 1995 EU 5

가

EDIFACT HAZMAT Datenbund

109) IMO가 2004 3 31

9000

89.5%가 가

110) Verordnung 725/2004 vom 31. 03. 2004, EU ABl. L 129/6 vom 29.04.2004.

111) SafeSeaNet, EU-Informationsnetzwerk fuer Seeverkehr, Fachstelle der WSV fuer Verkehrstechniken PG ZMGS/SSNDE

112) Richtlinie 93/75/EWG ueber Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehaefen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefaehliche oder umwelt-schaedliche Gueter befoerdern vom 13. September 1993.

MOU . 2002

93/75/EWG

2002/59/EG .¹¹³⁾ 2004 2 5 2002/59/EG가

SafeSeaNet-System . EU 2002 6 27

365 24 가 SafeSeaNet-System

2002/59/EG

(Plattform)

(Notfallmanagement)

(Reaktionszeit)

, EMSA

2002/59/EG III Interface Control Dokument(

ICD) “ (ELEKTRONISCHE NACHRICHTEN)”

. ICD SafeSeaNet-System , EU ,

EU 가 . EU EU

, EMSA가 SafeSeaNet-System

가 System . , National Competent

Authority(NCA) SafeSeaNet-System 가

System . , Local Competent Authority

(LCA) NCA 가 System

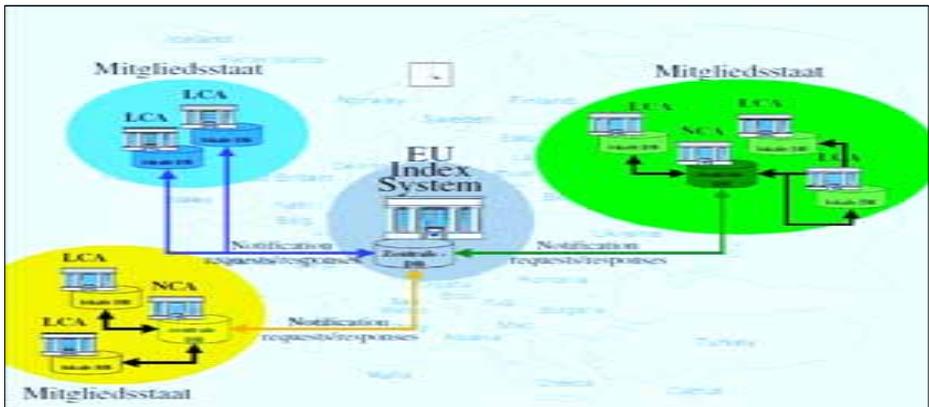
. EU , Die Kommission-Directorate

General Transport Energie(DG-TREN) SafeSeaNet-System

113) Richtlinie 2002/59/EG ueber die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Ueberwachungs- und Informationssystems fuer den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG vom 27. Juni 2002.

III. EU

European Maritime Safety Agency(EMSA)
 System SafeSeaNet-System
 SafeSeaNet-System Message
 , Notification: ID
 가
 , Request: ID
 ID
 Notification
 , (Notification, Request) /
 , Response: ID
 가 Request
 ID Notification
 SafeSeaNet-System 114)



114) <http://www.baw.de/vip/abteilungen/fit/event/2005-12-06/brunet.pdf>.

Hazmat 2002/59/ EG 13 I 3 “ ”
 가 .
 ① , (Rufzeichen), IMO
 MMSI , ② , ③ , ④ .
 , UN , IMO , IBC,
 IGC, IMDG-Code, , ② , ③ 가

4)

DNV¹¹⁵⁾ 80%
 .116) , 71% 10%
 가 19%
 가

1978 .
 (STCW-Uebereinkommen)¹¹⁷⁾ 24 10 ,
 72 .
 1994 118)

115) Det Norske Veritas 1864 가 7000
 . www.dnv.de

116) 2000 8 12 118
 “ ” 가 “
 (Das Meer verzeiht keine Fehler)
 가 가

117) Uebereinkommen ueber Normen fuer die Ausbildung, die Erhaltung von Befahigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten.

III. EU

				1996
(ILO)		180		
			14	72
	10			77
	EU			3
	1999			119)
			2002 6	30
STCW	ILO			
24	14		7	72
			24	10 7
	77			
			4	가
	가			

(2)

EU 2000

2850/2000/EG 120)

118) Richtlinie 93/104/EG ueber die Regelung der Arbeitszeiten.

119) Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21.Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europaeischen Gemeinschaft (ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europaeischen Union (FST) getroffenen Vereinbarung ueber die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten. ABl. L 167 vom 02. 07. 1999.

가

, 2006 12 22

2007

(Modalitaet)¹²¹⁾ 가

(Abhilfemassnahmen)

2850/2000/EG 가

가

2007

가

(Kohaerenz)

, 2005 10 24

가

가

122).

Europaeische Agentur

1406/2002/EG¹²³⁾

120) Entscheidung Nr. 2850/2000/EG des Europaeischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2000 ueber einen gemeinschaftlichen Rahmen fuer die Zusammenarbeit im Bereich der unfallbedingten oder vorsaeztlichen Meeresverschmutzung. ABl. L332 vom 28.12.2000. 2000 12 28 2004 5 20

Entscheidung 787/2004/EG (ABl. L 138 vom 30.4.2004.

121) Mitteilung der Kommission vom 22. Dezember 2006: "Modalitaet der Zusammenarbeit im Bereich der unfallbedingten oder vorsaeztlichen Meeresverschmutzung nach 2007(KOM(2006) 863)", nicht amtlich veroeffentlicht.

122) Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europaeische Parlament vom 24. Oktober 2005: "Thematische Strategie fuer den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt(KOM) 504)", nicht amtlich veroeffentlicht..

123) Verordnung Nr. 1406/2002 des Europaeischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europaeischen Agentur fuer die Sicherheit des

III. EU

2001/779/EG¹²⁴⁾ 2850/2000/EG

EU 1978

125),

126),

가 (Task Force)

2850/2000/EG

2000 1 1 2006 12 31 가

(Kooperationsgrundlage)

(Risiko)

(Kuesten) 가 (national),

(regional), (lokal)

(Verursacherprinzip)

가 가 (Interventions-
potential)

가 (Entschmutzung)

Seeverkehrs, ABl. L 208 vom 5.8.2002.

124) Entscheidung 2001/779/EG, Euratom des Rates vom November 2007 ueber ein Gemeinschaftsverfahren zur Foerderung einer verstaerkten Zusammenarbeit bei Katastrophenschutz-einsaetzen, ABl. L 314 vom 1,12,2007.

125) Amtsblatt C 162 vom 8.7.1978.

126) Amtsblatt L 355 vom 10.12.1981. Entscheidung Nr. 2850/2000/EG

3

가

(Unterrichtung),

2000-2006 7

127) 2001

“Erika”

가

(Compensation for Oil Pollution

in European watersfund, COPE) . COPE

OEIHUE(eng. CLC: Convention

on the Liability of the Carrier)

127) Vorschlag fuer eine Verordnung des Europaeischen Parlaments und des Rates ueber die Errichtung eines Fonds zur Entschaedigung fuer Oelverschmutzung in europaeischen Gewaessern und damit in Verbindung stehende Massnahmen(KOM (2000) 802 2ndg., ABl. C 120 E vom 24. April 2001.

III. EU

OEIFUE(eng. IOPC: Fonds-International Oil Pollution
Convention fund)

가

가

가

Erika

가

EU

2002

4. EU

(Europäische Agentur für die Sicherheit
des Seeverkehrs, eng. European Maritime Safety
Agency, EMSA)¹²⁸⁾

Erika 2002 6 27

Erika-II-Paket ¹²⁹⁾

“Europäische Agentur” 2 d) Nr. ii)

“ 2002/59/EG

Agentur 2002/59/EG

”

2002 Prestige (

EMSA) 2004

128) EMSA, Mehr Sicherheit und Sauberkeit im Seeverkehr in der Europäischen Union, Europäischen Gemeinschaft, 2006.

129) Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs vom 27. Juni 2002.

4. EU

2006

EMSA가

EMSA

EMSA EU

3

, SafeSeaNet,

2004

EMSA

EMSA 2004

EMSA가

1

2006

3

, Aermelkanal

2

2007

2007

2013

150,000,000

EMSA

5. EU

“

EU

”

EU

(Gruenbuch Die kuenftige Meerespolitik der EU: Eine europaeische

III. EU

Vision fuer Ozeane und Meere)¹³⁰⁾ 가
 2005 131) EU 132)
 가
 가
 ,
 .133)
 2002
 ()
 1999 Erika Jessica 134)
 Prestige 가

- 130) Europaeische Kommission, Die kuenftige Meerespolitik der EU: Eine europaeische Vision fuer Ozeane und Meere, Luxemburg: Amt fuer amtliche Veroeffentlichungen der Europaeischen Gemeinschaften, 2006.
 131) Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europaeische Parlament vom 24. Oktober 2005, "Thematische Strategie fuer den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt", KOM(2005)504 - Nicht im Amtsblatt veroeffentlicht.
 132) Vorschlag fuer eine Richtlinie des Europaeischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2005 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens fuer Massnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt(Meeresstrategie-Richtlinie), Bruessel, den 24.10.2005 KOM(2005) 505, endgueltig 2005/0211(COD).
 133) 2007 5

EU-Gruenbuch "Meerespolitik"

. www.wasserforum-bremen.de/Erkl.meerespolitik
 .html-12k;Vorlage der Kommission (SEC 2006, 689, Ruessel vom 8.5.2006 KOM.
 134) 600,000 300,000 (schweres Heizoel)
 Jessica 2001 1 12
 , 2001 1 19
 Jessica
 5000
 UNESCO 1978 San
 Cristobal yaqu pacha 가
 . http://www.buckelwale.de/
 deaktgal.htm;http://www.public.tu-bs.de.

가 EU

“ (guter Umweltzustand)”

•

,

가

(Wiederherstellen)

가

가

(Ostsee),

(Nordatlantik),

Mittelmeer)

3

EU

가 가

(Kontamination),

가

(

),

III. EU

(Bundes-
schutz fuer Naturschutz) 135)

가 , 2021
(1), (8
) 12 가
, 가 (3)
가
가
, Natura 2000 “ ”
가
, EU
, OSPAR HELKOM
가

135) J.C. Krause, Die Umweltsaeule der Meeresstrategie, Anforderungen aus Sicht des Meeresnaturschutz an die Meeresstrategie-Richtlinie der EU, Bundesamt fuer Naturschutz (BfN), Buendnis90/Die Gruenen, Berlin 23.10.2006.

, EU-WRRL

가

EU 2008 6 17 136)
1 , 2 : , 3
: , 4 , 5 ,
5

1
2020

3 5
“ ” “
”

가

4 (Ostsee), (Nordostatlantik),
(Mittelmeer), (Schwarzes Meer)
2010 7 15

2011 1 15

II

(7 1).

136) Richtlinie 2008/56/EG des europaeischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens fuer Massnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt(Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie). ABl. vom 25.6.2008, L 164/19.

III. EU

가 (8).
가 I
III , ,
(Hydromorphologie)
(9 1).
가
(10), 가
(11).
“ (der gute
Umweltzustand)” 2021
가
HELKOM OSPAR
.137)

137) J.C. Krause, Die Umweltsaeule der Meerestrategie, Bundesamt fuer Naturschutz(BfN).

IV. EU에서 발생한 대형 유조선 사고와 EU의 대응

2007 12 Erika EU Hebei Sprit Exxon Valdez Exxon Valdez 60% 가 Erika , 2008 7 , 2008 6 Erika , 138) 가 Erika , IOPC 가 가

138)

Erika

2002

Prestige

Erika

. Greger, Nika/von

Damm Tille, Nach Erika folgt nun die Prestige, PerGlobal Analyse, 2002.

1. (Erika) 139)

(1) (Erika)

가 Erika

Erika 25

1975 Kasado Dock Ltd. 7

10%

Erika

(Ballstank) 가 가

Erika 30,000

가

Erika 140)

(Klassifikationsgesellschaft) RINA가

Tevere Shipping (: Giuseppe Savarese)

4 Total-Fina-Elf가

가

139) , (Erika) EU , 24
2 (2008 6), 257

140) 가 ("flag of convenience")
FlorianSuessenguth/JohannesSchbert,in:www.icbm.de/org/sommerakademie/downloads/Gruppe-5.pdf.

1. (Erika)

(2)



<Erika > 141)

Erika	1999	12	10	30,000	(Schweroel Nr. 2)
	(Dunkeraue, Duenkirchen)				(Livono) 가
		9			12
11					Donges
Loire			Erika		12 12
			Erika		가
					Erika
			Point de Permarch		
		17,000			(船首)가
가		12	13		
			(船尾)		10km
		10,000	가		142)

141) : <http://www.bretagne.ja-woll.de/html/erika.html>

142) Florian Suessenguth/Johannes Schbert,

IV.

EU

11,000

6

(3)

(Aromaten) 가

(saueres, schweres Oel)

(Wasser-in-Oel) 가

15km

(Oelteppich)

가

3,000

12 16

25km,

5km

Biscay

10m가

143)

5cm

30cm

가 (Natioalgarde)

가

가

2000

in: www.icbm.de/org/sommerakademie/downloads/Gruppe-5.pdf.

143) 12.23: Finistere(); 12.25: Belle Ile(), Groix Islands(); 12.26 Noirmoutier(), Die Kueste der Loire Atlantique zwischen Pirac und Saint-Nazire().

1. (Erika)

(Regenerationsphase) 가

200,000

Total-Fina-Elf

, Total

“Off-shore-Aktion”

가

6

11,000

110,000,000

Total

60,000,000

가

(4)

Erika

가

가 Biscay

가

가

144)

Erika

가

144)

400,000

가

100,000

가

Schbert, in: [www. icbm.de/org/sommerakademie/downloads/Gruppe-5.pdf](http://www.icbm.de/org/sommerakademie/downloads/Gruppe-5.pdf)

Florian Suessenguth/ Johannes

IV.

EU

2000

30%

3

13-16%

3,000,000

“Pouce-pied”

2007

145)

(5)

(Maltese Maritime Authority)

RINA

RINA Erika

①

(: 1998.12.16-2003.8.31) ②

:1998.12.16-2003.8.31) ③

(: 1998.12.16-

2003.8.31) ④

(: 1998.12.16-2000.8.14) ⑤

(: 1999.11.23-2000.3.31)

가

RINA

145) Tagesschau.de, Stand: 2007.02.12 05:05 Uhr.

1. (Erika)

Erika

가

가

Erika

RINA

가

Erika

가

Erika

, 1994

1997

5

Erika

1997

1998

가

1998

5

Erika 가

RINA가

가

Total-Fina-Elf

(6)

Erika

(International Oil Pollution Compensation Fund)

P&I (Protection and Indemnity

Club)

(Claim office)가

P&I

11,400,000

가

168,000,000

가

P&I

179,000,000

가 1

가

Erika

IV.

EU

Erika
 RINA,
 (Guiseppe Savarese)가
 Total Erika
 (Antonio Pollara)
 2008 1 16

(Unachtsamkeit)
 375,000
 Erika 가 25
 Total 가

Erika 가 (Fahrtauglichkeit)
 Total
 RINA
 Erika 가
 75,000

4 192,000,000

(League for the Protection
 of Bird) 800,000 가
 (World Wildlife Fund France)
 33,000 가
 (Greenpeace France)

가

.146)

2. Erika

EU

Erika

Erika

가

EU

Erika

Erika-I Paket(2000 3)

Erika-II Paket(2000 12)

Erika-III -Paket

2005 11 23

가

2007 3 31

(1) Erika-I -Paket

Erika-I -Paket

.147)

148)

1995

2003 7 22

2003 7 25

2004 9 30

2003 11

1 2004 8 31

147) Jenisch, Uwe, Neue Massnahmen fuer die maritime Sicherheit. S. 15.

148) Richtlinie zur Verschaeferung der Hafentaatkontrolle.

149)

(Klassifikationsgesellschaft)

150) 2003 7 22

1994

가

가가

151)

2002 3 27

가 2015

2003 "Prestige"

2003 10

21

152)

1982

2005

1982-2005

2010

153)

149)

66 Risiko

EU

(unerwünscht)

26

, 9

, 12 St. Vincent

150) Richtlinie zur Ueberwachung der Klassifikationsgesellschaften.

151) Verordnung zum Ersatz von Einhuellentanker durch Doppelhuellentanker.

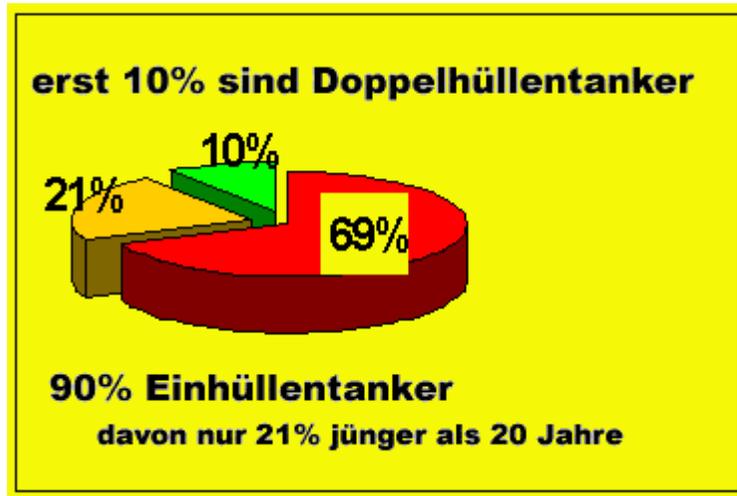
152) VO Nr. 1726/2003 vom 22.07.2003, ABl. EU L 249/1 vom 01.10.2003.

153) IMO 2003

EU

MARPOL

2005 4 5



<

>154)

(2) Erika-II -Paket

Erika-II -Paket

가 가 가 가 Erika-I Paket .
 2002
 2005 2 5

가

Erika-II Paket

(COPE , Compensation for Oil Pollution

154) <http://www.g-hanse.de/ch-tanker.htm>.

IV. EU

in European Waters fund) . ,
236,000,000 10

COPE 2003
. 2005
가 872,000,000

(3) Erika-III -Paket

Erika-III-Paket 2005 2007
2007 3 31
가 가
Erika-III-Paket
가
“black list” (2005).
가 가
(2005).
EU
(2007).
(Wiederherstellungskosten) 가
가

3. Erika

가

Erika-III-Paket

3. Erika

155)

2008 1 16

Erika

Total

Erika

2008 6 24

(gross Kammer)

Erika

가

Erika

(Gemeinde)

Mesquer

70,000

Erika

Total

가

(Vorabentscheidung)

가

가

(Abfallbewirtschaftung) 75/442/EWG

가

”

155) Rechtsache C-188/07.

가

(1)

1)

1969 11 가 1992 11 가

(Oelhaftungsuebereinkommen: OEIHUE

) (bestaendiges

Kohlenwasserhaltigeroel)

(raumgehalt)

2 a ① 가

, ②

, ③

200

3 4

가

가

(Chaterer,

), (Betreiber des Schiffes), Ausruester
(Beauftragte der Betriebsfuehrung)

3. Erika

2003
2003 11 1
750 Rechnungseinheiten
가

2)

a)

75/442 EWG

- 1 :
- : I ,
가 ,
- : 가 ((Zusammensetzung)
) / (Natur) , ,
- : 가
- : II A
- (Verwertung) : II B
- : (Befoerderung)

IV.

EU

(Zusammenstellen)

8 가 가 ①

, ② (Verwertung)
(Beseitigung)

15 (Verursacherprinzip)

① 9

② 가 가

2006 2006/12/EG

75/442 1 , 15

II A, II B

b) (Sanierung) 2004/35/EG¹⁵⁶⁾

4 2

IV EU

(Internationales Uebereinkommen)

()

IV

4 2 ① 1992

156) Richtlinie 2004/35/EG des Europaeischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 ueber Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschaeden, ABl. S 143, S. 56.

(Oelhaftungsuebereinkommen: OEIHUE

), ② 1992

c) 2004/246/EG

1992

2003

() , 가

가 가

2004/246/EG

가

1

, 가

, 4

가

가

가

3)

L. 541-2 (Code de l'environnement)

1975 7 15 75-633¹⁵⁷⁾

: (unter Umstaenden)

가

157) Journal Official de la Re`publique Francaise vom 16. Juli 1975, S. 7279.

IV.

EU

(Energie) 가 (Teil), (Materialien),
· · ·

()

(2) 가

Erika Total International Ltd가
· 1999 12 12

Duenkirchen

Milazzo

Penmarc'h 30 ,
가

2000 6 9 Commune de Mesquer Saint Nazaire

Tribunal de commerce de Saint Nazaire

75-633 가

Total 가 ,
69232.42

Total

가 Cour d'appel

de Rennes , 2002 2

13 1 가

가

. Cour d'appel de Rennes

가

가

. Commune de Mesquer

(Kassationsbeschwerde)

Cour de Cassation 75/448

(Vorabentscheidung)

:

- ,

가 2006/12EG
가?

75/442EWG

- ,

가 2006/12EG I Q4
가 가 가
가?

- ,

:

가 3

(Total raffinage distribution) /

(total Intenational Ltd) 2006/12 EG 1

b c /

가?

(3)

1)

Total

IOPCF가

Commune de Mesquer

Commune de Mesquer가 IOPCF

(Vergleich)

Cour de Cassation

2)

a)

Cour de Cassation

75/442EWG 1 a

가

Total

Commune de Mesquer

가 가

75/442EWG 1 a

I

가

가

158)

75/442EWG

158) Inter-Environment Wallonie, Urteil vom 18. Dezember 1997, C-129/96, Slg. 1997, I-7411; ARCO Chemie Nederland, Urteil vom 15. Juni 2000, C-418/97 u. C-419/97, Slg. 2000, I-4475; Nieselli, Urteil vom 11. November 2004, C-457/02, Slg. 2004, I-10853.

(Verwertung), (Rueckgewinnung), 가 가 (Wiederverwendung)
 가
 ,159)
 가 75/442 EWG 1 a 가
 I 가 , , 가 가
 가 , , 가 가
 가 , , 가 가
 가 (Nebenerzeugnis) 75/442 EWG 1
 가 , , 가 가
 가 가 가 가
 (Last) , , 가 가
 가 가
 (Spezifikation)
 가 , , 가

159) Palin Granit und Vehmassalon kasanterveystyoen kuntayhtymaen hallitus, Urteil vom 18. April 2002, C-9/00, Slg. 2002, I-3533.

IV.

EU

75/442EWG

가

b)

가

75/442 EWG

Q4

가

Commune de Mesquer,

(Kohlenwasserstoff)가

75/442EWG

Total

가

가 가

75/442 EWG

가

가

75/442

EWG

75/442 EWG

I

3. Erika

“ (sich entledigen)”

75/442 EWG

I

Q4

“

,

”

75/442 EWG a

가

가

가

가

(Produktions)

가

EWG가

75/442

가

가

가

가

IV.

EU

가

75/442 EWG 1 a

,

c)

/

3

가 가

Commune de Mesquer
EWG 15

75/442

75/442 EWG 1 b, c

Total 75/442 EWG 15

3

가

/

가

가

75/442

EWG 1 b, c

15

가

가 가

가

75/442 EWG

75/442 EWG

15

가

가

75/442 EWG 8

“

”

I A II B

가

가 .160)

가

가

160) Kommission/Irland, Urteil vom 26. April 2005, C-494/01, Slg. 2005, I-3331.

74/442

EWG 15

- “ ” “ ”

가

가

가

75/442

가

가

EWG 1 b

가 “ (anfallen)”.

가

75/442 EWG 1 c

가

가

가

75/442 EWG 1 b

가

75/442 EWG 1 c 가

75/442 EWG

-

가

가

가

3. Erika

74/442 EWG 15 가
 “ ” “ 가
 ” 가 가
 ,

75/442 EWG

가
 가
 74/442 EWG 15

(Befrachter)

/ 가
 (fahrlaessig)

c “ ” 74/442 EWG 15
 IOPCF

IV.

EU

/

/ 74/442 EWG 1 c

“ ”

, 가 74/442 EWG 15

161)

가 가 가

가

249 3

가 가

Commune de Mesquer Total

가

가

가

74/442 EWG 15

:

74/442 EWG 1 b

161)

C-106/89, Slg. 1990, I-4135.

Marrleasing, Urteil vom 13. November 1990,

, - 가

15

, 가

/ 74/442 EWG 1 c “ ”
가

74/442 EWG 15

가

가 가

(4)

1) 가

가 가 ,
가

24) 1975 75/442/EWG(1996 5
가

2) 가

가

가

75/442 EWG 1 a

가

3) 75/442 EWG

75/442 EWG

:

,

74/442 EWG 1 b

,

-

- 가

15

,

가

/

74/442 EWG 1 c

/

“ ”

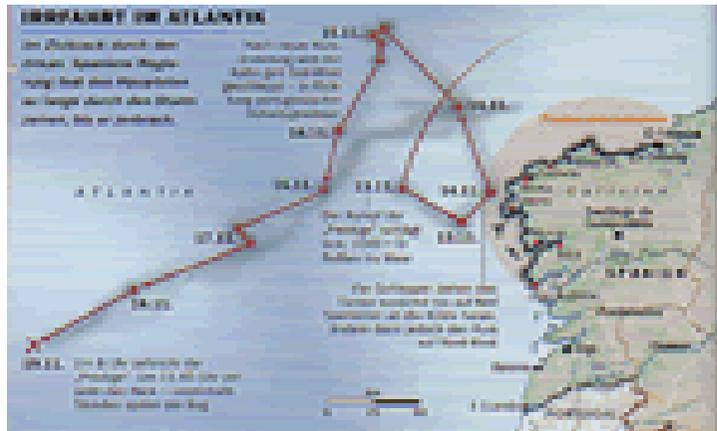
, 가

74/442 EWG 15

가 가 가

4. Prestige 162)

(1)



< Prestige > 163)

2002 11 19

(Estland) 가 가

Prestige 가 가

“Crown Resources” . Prestige

American

Bureau of Shipping(ABS)

162) <http://www.agenda21-treffpunkt.de/thema/oeltanker.htm>.

163) :

IV.

EU

Prestige

가

. EU
가

Erika

가

, Erika

EU

EU 2

EU

가
가

EU

2002 11

13

가 2002 11 19

'Prestige

Prestige

Prestige

가

. Erika

가

가

Prestige 가

. Prestige

La Coruna

Prestige

Vigo

Prestige

가

Prestige 가

가

Prestige

Prestige

가

Prestige

가
 , , 가
 , 164)
 가
 500 km
 2003 1 (Baskenland)
 2003 1 2000km가
 20000 2002 11 19
 , 57000 3600m 가
 가 가
 가
 “Nautile”
 80
 Erika
 가 5
 2003 2 15 40,000 가
 1999 Erika 2 가

164) <http://www.magaziin2000plus.de/html/magazine/leseprobe/pdf/PDF-M182/zeitbomben.pdf>.

(2)

1)

Prestige 26 Exxon-
 Mobil “ (International Maritime Transportation)”
 가 1990

Prestige
 “Crown Resources” Prestige 가
 Germanischer Lloyd¹⁶⁵⁾ Tages
 2002 11 20 Prestige

2)

WWF(World Wide Fund For Nature) 가

가 Prestige
 가 Prestige
 가 가
 가 Prestige

165) 가 6,600
<http://www.gl-group.com/start.htm>.

Germanischer Lloyd 140

3)

Prestige
(fahrlaessiges Verdacht)

Apostolus Mangouras

가

Mangouras

가

Prestige

가

“La voz de Galicia” 2002 11

23

가 Prestige

2002 11

Prestige

der Grosse Belt

Lotse

가

(3)

2000km가

15000가 가

IV.

EU

. 2003

,

“El Pais”

2003 2 14

2900km

,

650

100,000,000

(1 Milliade Euro)가

가

166).

(4)

2,000,000,000

40

2003 1 24

12 5

166)

가

1

La Coruna

polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffen(PAK

. <http://www.ARD-Text,12.11.03>.

(5)

가

Prestige

Prestige

가

Prestige

ABS

가

가

Prestige

가

ABS가

Prestige

(Ballstank)

가

ABS

10,000,000,000

(100 Milliade Euro)

.167)

Nicolai Lagoni

'(Monster Welle)

가

가

ABS

ABS

Prestige

167) MaxPlanckForschung 1/2006, S. 37 ff.

Meteo France

Prestige

,
,168)

300

“Nunca Mais(Nie wieder: ‘
)”가

Corcubion

Prestige

“Nunca

Mais(Nie wieder)”

2003 3

(Arsenio Fernandez de Mesa), La Coruna

3

Arcachon

가

(Krisenstab)

,169)

(6)

2002 11 27

15

가

200 (370km)

168) <http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0.1518,454093,00html> vom 15. Dez. 2006.

169) <http://www.spiegel 47/2003> vom 17.11.2003, Seite 11.

(7) Prestige

EU

Prestige
Erika-Paket I, II

Erika

EU

가

1)

가

Erika

가

(Seeberufgenossenschaft)
가

EU

25%

10%,

Prestige

Prestige

26

“Byzantio”

170)

170) <http://www.agenda21-treffpunkt.de/thema/oeltanker.htm>.

IV.

EU

2)

Prestige

가

IMO(International Maritime Organization, Internationale Schifffahrtsorganisation) Erika

2015

25

Prestige

171) EU

EU 2015

1996

3)

172)

(Billig-

flaggenlaender)

3

가

IMO가

171)

172) 5

Zypern(23.6)

II
Panama(129.0), Liberia(52.7), Bahamas(35.8), Malta(27.5),
(Tnnage in Millionen..., Tnnage in Millionen).

Prestige

가

4)

Prestige

Erika

EU

(COPE)

, 2003

EU

가

,173)

Prestige

IOPC-Funds

2

5.

EU 1990

가

(Nachhaltige Entwicklung)

EU

Erika

173)

2

가

, 79 Mio

US-Dolla

P&I(Protection & Indemnity-Club)

가

, 79-180 Mio. US-Dollar

International Oil

Pollution Compension Fund가

2003

11 1 79 Mio US-Dolla

120 Mio US-Dolla

, 180 Mio

US-Dolla 270 Mio US-Dolla

. <http://www.agenda21-treffpunkt.de/thema/oeltanker.htm>

thema/oeltanker.htm

2

Prestige 가

Erika EU

EU가 Erika

가

(IOPC)

Hebei Sprit 174)

300km

4 가

IOPC

3520

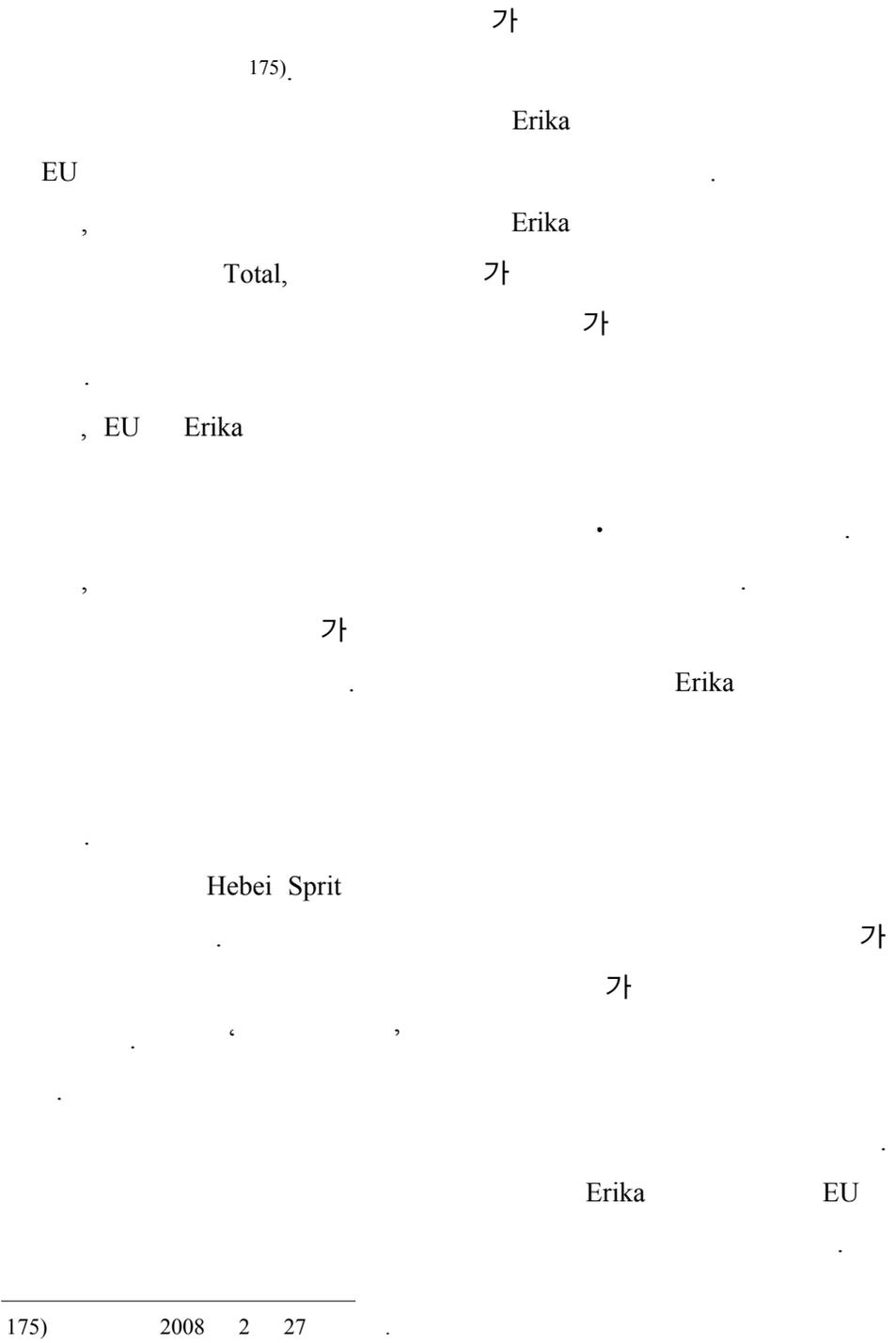
~4240

“ ”

Hebei Sprit

가

174)



IV.

EU

Hebei Sprit

가

1.

V. EU에서 해상유류오염에 대한 배상 및 보상¹⁷⁶⁾

EU

.177)

1.

1954

178)

.179)

가

1957

¹⁸⁰⁾(Limitation of the Liability 1957)

176)

177) Altfuldisch, Rainer, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfaellen auf See, 2006 , 2003

가 , 2005 (IMO) , 2004

178) Erste internationale Uebereinkommen zur Verhuetung der Meeresverschmutzung durch Oel-tanker; eng. International Convention for Prevention of the Sea by Oil, 1954.

179) <http://www.unescap.org/DRPAD/VCorientation/legal/3>

가

408

.181)

2. 1969

182) • 1971

183)

(1) 69 CLC(OELHUE)

Torrey Canyon 1957

(Limitation of the Liability) . 1967 3

18 (Milford Haven) Torrey Canyon

가 3 가

850 750

1957

180) Internationales Uebereinkommen ueber die Beschraenkung der Haftung der Eigentuemmer von Seeschiffen; eng. the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957.

181) 1991 57
1976 (The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims,
1976) ()
796) (797)

, 2008,

, 11

182) Die Haftung fuer Schaeden durch Oelverschmutzung durch Oeltankschiffe von 1969; eng. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. 69
CLC

183) Fonds-Uebereinkommen vom 1971; eng. Fund Convention. 71 FC

1957

1969 69 CLC가

(Limitation of the 가

Liability 1957 2)

1() 133SDR, 1,400 SDR
(3 2), 2,000

(Protection & Indemnity Club, 'P&I Club')¹⁸⁴⁾

1) 185)

69 CLC 1969 11 28 1975 6
19 1978 12 가 1979 3
18 2008 5 22 69 CLC 45
가

184)

185) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., Oil Pollution from Ships, 2nd ed., London, Stevens & Sons, 1985, pp. 194- 195. , 2008 5 29

EU 2 가

V. EU

1957

가

2)

(bulk oil)

(sea-going vessel)

(seaborne craft)' (1 1). 가

186)

(tanker

barge), (dracon)

(散積)

가

(bunker oil)

187)

(in the bunkers)

(1 5).

186)

가

187) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., op. cit., p. 195.

.189)

Amoco Cadiz

가 .190)

(strict liability) .191) ,

(3 1 , 2

), 가

가

가

(3 2).

① 가 . . .

가 가 가

(3 2 a).

② 가 3

189) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., op. cit., p. 200.

190) 1978 (the Amoco Cadiz)

原告
管理人

提起

建造者
建造者

(가)

(forum non conveniens) 抗辯 棄却

(the District Court for the Northern District of

Illinois) , (parent company)

(forum non

conveniens) 4 1

*.Forum non conveniens:

(discretionary power) (Henry Campbell Black, Joseph R. Nolan and M.J. Connolly, Black's Law Dictionary, 5th ed., St. Paul, West Publishing, 1979, p. 589).

191) , , , 1991, 258-259 .

(3 2 b)

③ 가 (negligence) (wrongful act) (3 2 c).¹⁹²⁾

가

(4).

760

4)

가

2,000 (133 SDR.)¹⁹³⁾

192)

1. 1977

Tsesis 가

가

;

가

가

(other navigational aids)

”

(the

Supreme Court)

2. 1981 1 7 ,

가

(Dalaro)

Joe Martie

193) 「1969

基金

1976

」

「1971

가

(S.D.R.)

가

가

1976

(S.D.R.)

V. EU

. 2 1 (1,400 SDR)
(5 1).¹⁹⁴⁾

.¹⁹⁵⁾
가 5 1

(5 3).
가 가

.¹⁹⁶⁾

가 (6 1
b).

(5 2).

194)

「1957

2

195) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., op. cit., p. 215,

196) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., op. cit., p. 213.

(2) 1971

197)

69 CLC가

가 ,

가

‘71 FC’가 . 71

FC

,198) 71 FC

69 CLC

3,000 SDR

, 6,000 SDR

. ‘71 FC 가 ’ 가

,

가 15

() (contribution) .199)

197) Fonds-Uebereinkommen vom 1971; eng. Fund Convention.

198) 가 가
가

가

가

가

199) ‘69 CLC’ ‘71 FC’

가

TOVALOP(Tanker

Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution) CRISTAL(Contract Regarding an Interim Supplement. to Tanker Liability for Oil Pollution)

가

1968

ITOPF CRISTAL

TOVALOP CRISTAL ‘92CLC’ ‘1992 FC’가

1997 2

. 92CLC 92FC

ITOPF

P&Iclub

IOPC

V. EU

71 FC 69 CLC 가 가
 . 가 , , 2
 , 4 5
 ,
 69 CLC 가
 .
 가
 200)(IOPC Fund) .201)
 가
 가 .
 IOPC Fund 69 CLC IOPC
 Fund 202) 가
 IOPC Funds .
 「 」 가 .203)
 IOPC Fund
 .
 IOPC Fund 71 FC 가
 69 CLC 가 . 1978
 10 16 , 2008 5 22 24 가 .

200) Der internationale Fonds zur Entschädigung fuer Oelverschmutzungsschaeden; eng. the International Oil Pollution Compensation Fund
 201) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., op. cit., p. 252.
 202) D.W. Abecassis, The Law and Practice relating to Oil Pollution From Ships, London, Butterworths, 1978, p. 221.
 203) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., op. cit., pp. 253-254.

71 FC 69 CLC

69 CLC

71 FC

• • •

69 CLC

.204) 69 CLC

가

(1 2).

,

(1 2).

(contributing oil)’

(1 3).

205)

,

,

69 CLC

가

(3).

IOPC Fund

(

)가

69 CLC

71 FC

가 1

4 5

(3 SDR)

(4 1 4

4).206)

71 FC

9 (6 SDR)

(4 6).

204) D.W. Abecassis, *The Law and Practice relating to Oil Pollution From Ships*, London, Butterworths, 1978, p. 222.

205) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., *op. cit.*, p. 263.

206) , “ ”, , 13 , 1991. 11, 200 .

V. EU

① 69 CLC

IOPC Fund가 가 . 69 CLC

가 , (a) 가 가
가 (b) 3
(c)

가 「 」
(207)

② 69 CLC

가 , 가
가 (one-ship companies)
(208)

가
가 (misconduct)
가
가 IOPC Fund

③ 가 69 CLC

207) 4 2 a ; David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., op. cit., p. 257.

208) 1984 11 Globe Asimi 가
가

4

69 CLC
가

(clean-up)

IOPC Fund

71 FC
가 IOPC Fund 가 (209) , IOPC Fund

①

71 FC가

가

(11 1).

90%가

7 5

71 FC

2

r

」

(11

2).

3

가 (11 3).

②

가

(12 2). 1 1,500

가

가

(12 1).

209) , , 201 .

1,500

가 . 71 FC 가
가 .
가

(13 2).²¹⁰⁾

3. 92 CLC • 92 FC 211)

(1) 1984

69 CLC 71 FC 76 Argo Merchant
,²¹²⁾ 78 Amoco Cadiz ,²¹³⁾ 79 ANTONIO GRAMSCI
,²¹⁴⁾ 80 TANIO ,²¹⁵⁾ 가
가 .

69 CLC 71 FC 가
1 1.35 SDR , 2 ()
3 가 6) 2 SDR 1984
가 (84 CLC 8 4FC).

210) David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, etc., op. cit., pp. 281-282, ,

211) , 2003 가

, 2003, 7-31 .

212) 1976 15 15 , 2 7000

213) 1978 3 16 Amoco Cadiz 22 3000

10

가
214) 1979 2 ANTONY GRAMSCI가 가
2,700

215) 1980 3 TANIO 가 ,
7,000

가 , 가 7 5
 , 4
 가 , 216)
 1989 Exxon Valdez 217)
 , 가
 가 .
 CLC FC
 , 가 .
 가 1984 .
 1990
 (Oil Pollution Act, OPA 1990) ,

(2) 92 CLC • 92FC

1992 92 CLC • 92 FC ,
 가
 ,
 가

216) ; Rainer Altfuldisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, 2006S. 3 ff.

217) 1989 Exxon Valdez 2
 가 2 ,

V. EU

가

.218)

[2]

219)

	(P&I)	(IOPC Fund)
1992 CLC 92 FC	5,970 SDR	1 3,500 SDR
1992 CLC 92 FC 2000	8,977 SDR	2 300 SDR
2003		7 5,000 SDR

92 CLC 92 FC 가 1996 NAKHODKA
 , 1999 Erika 92
 CLC 92 FC (IMO) 2,000
 50% 92 CLC
 5,000 451 SDR, 5,000 1 631SDR
 가 , 8,977 SDR(1,340)
 . 92 FC 50% 2.03 SDR(3,030)

2002 Prestige EU 가
 92 CLC , 92 FC
 가 . IMO EU

218) , , 515 .

219) 2008 4 ITOPF (<http://www.itopf.com/spill%2Dcompensation/clc%2Dfund%2Dconvention/>) . : , 2003

가 ,
 , 2005, 36 .

()220)

4. 2003 221)

92 CLC 92 FC

가 1 3,500 SDR

Nahkodka ,222) Erika

, Prestage

가 가 .223)

‘Erika-Paket I ·

II’ . Erika-Paket

가

.224)

220) Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992, The 2003 Protocol).

221) , , 32-40 .

222) 1996 12 20 13,157 , 19,000 (Petrpavlosk)

가 1997 1 2 100km

가 가 6,200

가 ; , “ -

Nahkodka -”, , 2001 , 15 .

223) , 5 8 2002 8

, 261 (1 5,210 SDR, 1 SDR=171.589) 2003 11

1992

1 3,500 SDR

224) Errichtung eines zusaetzlichen Entschaedigungsfonds in Europa -COPE-Fonds, ; Rainer Altfuldisch, Haftung und Entschaedigung nach Tankerunfaellen auf See, 2006S. 121 ff.

2003 .227)

2003 ,

200 가 (3). ,

(1 6)

92 CLC 92 FC .

2003

2003

92 CLC 가

‘Capping system’

1 2003

92 CLC 가

2003

20% 228)

가 10 10

227)

228)

10

1

10

가

(18 4).

V. EU

92 CLC

92 FC

15

(10).

2003

92 FC 1 3

2003

가 1

(14).

2003

92 FC 가

2003

가

92 FC

가

2 300 SDR

5.

1978

69 CLC

가

, 71 FC

1992

12

가

69 CLC

71 FC

1992

92 CLC

92 FC가

1998

1997 1

2000

92 CLC

92 FC

2003 12

92

CLC 92 FC

2003

가

92 CLC

92

FC

2007 12

92 FC

Fund 2003 가
 가 2003 가

VI. 결론 및 우리나라에 주는 시사점

EU

EU가 “

”

가 EU

EU

EU

EU

EU 1990

가 (Nachhaltige Entwicklung)

가

가

VI.

Erika

EU

EU

가

2008 6 24

Total

Total

2007 12

Hebei Sprit 가
가

(IOPC)

300km

4 가

IOPC

3520 ~4240

“ ”

Hebei Sprit

가

VI.

가

가 Hebei Sprit

“ ”

EU Erika

Erika

EU

2

Prestige

가

Erika

EU

EU

EU가 Erika

①

EU

Prestige

Erika

2002 3 27

가 2015

2003 “Prestige”

2003 10 21

VI.

229)

, 1982

2005

1982-2005

2010

②

EU

SafeSeaNet-System

EU

EMSA

③ 2008

6 17

230)

1

2

: , 3

: , 4 ,

5 ,

5

EU

3

5

가

2010 7 15

2011

229) VO Nr. 1726/2003 vom 22.07.2003, ABl. EU L 249/1 vom 01.10.2003.

230) Richtlinie 2008/56/EG des europaischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens fuer Massnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt(Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie). ABl. vom 25.6.2008, L 164/19.

VI.

1 15 II
(7 1).

가 (8).
가 I
III , ,
(Hydromorphologie)

(9 1). 가

(10), 가
(11).

“ (der gute
Umweltzustand)” 2021

, 2003

가
1978 69 CLC 가 , 71 FC 1992

12 가 ‘ ’ 69 CLC 71 FC
1992 . 92 CLC 92 FC가 1998

1997 1 .
2000 92 CLC 92 FC

2003 12 . 92

VI.

CLC 92 FC

2003

가

92 CLC 92 FC

2007 12

Hebei Sprit

92 FC

2003

가

Fond

가

2003

가

EU

COPE

2003

가

Hebei Sprit

가

Erika

EU

가

VI.

가 ,

EU

가

SafeSeaNet-System

EMSA

참 고 문 헌

- , 23 2 .
- , 2003 가
- , 2003.
- , 2003.
- , 1991.
- , 36 2 .
- (Erika) EU
- 24 2 (2008 6), 257 .
- “ ”,
- 13 , 1991. 11, 200 .
- , 2008 5 29 EU 2 ‘
- ’, 가
- (IMO)
- , 2004.
- 2008 2 27 .

- , 2008,
- , 11
- , -HEBEI
- SPRIT
- ,
- ,
- , 2008, 11
- Altfuldich, Rainer, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfälle auf See, 2006.
- Boehm, Monika, Umsetzungsdefizit und Direktwirkung der IVU- und UVP-Aenderungsrichtlinien?, in: Kumpfer, Wolfgang/ Schlacke, Sabine (Hrsg.), Intergrativer Umweltschutz, Schriftenreihe des Vereins fuer Umweltrecht Band 13, 2002, S.104-105.
- Brasserie de Pecheur/ Factortame, EuZW 1996, 205=NJW 1996, S. 1267.
- Fuer eine intergrative Europaeische Meerespolitik, Position der norddeutschen Laender Bremen, Hamburg, (Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein im Hinblick auf das Gruenbuch der Europaeischen Kommission, 2005.
- EMSA, Mehr Sicherheit und Sauberkeit im Seeverkehr in der Europaeischen Union, Europaeischen Gemeinschaft, 2006.
- Europaeisches Umweltrecht, in: Mueller-Graff, Peter-Christian/Ritzer, Christoph, Europaeisches oeffentliches Recht.
- Europaeische Kommission, Die kuenftige Meerespolitik der EU: Eine

- europäische Vision für Ozeane und Meere, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2006.
- Europäische Kommission, Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2006.
- Florian Suessenguth/ Johannes Schbert, in: www.icbm.de/org/sommerakademie/downloads/Gruppe-5.pdf.
- Greger, Nika/von Damm Tille, Nach Erika folgt nun die Prestige, Per-Global Analyse, 2002.
- Gassner/Bendimir-Kahlo/Schmidt-Raentsch, Bundesnaturschutzgesetz, 2. Aufl. 2003; Lorz/ Mueller/Stoekel, Naturschutz, 2. Aufl. 2003.
- Prehn, Annette, Der Einfluss des Gemeinschaftsrechts auf den mitgliedstaatlichen Verwaltungsvollzug im Bereich des Umweltschutzes am Beispiel Deutschlands, 2006.
- Jenisch, Uwe, Neue Massnahmen für die maritime Sicherheit, 2006.
- J.C. Krause, Die Umweltsäule der Meerestrategie, Bundesamt für Naturschutz(BfN).
- Koch/Lagoni(Hrsg.), Meereumweltschutz für Nord- und Ostsee, 1996.
- Kumpfer, Wolfgang/Schlacke, Sabine (Hrsg.), Integrativer Umweltschutz, Anforderung an Normsetzung und Vollzug -Unter besonderer Berücksichtigung der Umsetzung der IVU- und UVP-Aenderungsrichtlinien, Schriftenreihe des Vereins für Umwelt, Bd.13, 2002.

Lorz/ Mueller/Stoeckel, Naturschutz, 2. Aufl. 2003

MaxPlanckForschung 1/2006, S. 37 ff.

Mueller-Graff, Peter-Christian/Ritzer, Christoph, Europaeisches oeffentliches
Recht, 2006.

Peter Cornelius Mayer-Tasch, Franz Kohout, in: Umweltschutz, S. 18;
Sparwasser/Engel/Vosskuhle, Umweltrecht, 5., Aufl., 2003, S. 76-79.

Peter Cornelius Mayer-Tasch, Franz Kohout, in: Umweltschutz -
Grundlagen und Praxis, Buchwald/Engelhardt(Hrsg.), Economica
Verlag, Bd. 3, 1994.

Rainer Pitschas, Umweltpolitik und Umweltrecht in der Europaeischen
Union, 24 2 .

Schaefer, Dieter, Umwelt-und Verbraucherschutz, Forum Geoekol. 13(3),
2002.

Sparwasser/Engel/Vosskuhle, Umweltrecht, 5., Aufl., 2003.

Tobias Engelstaetter, Gewaesserschutz durch Gefahrstoffrecht, Forum
Umwelt 53, 2005.

Tobias Engelstaetter, Gewaesserschutz durch Gefahrstoffrecht, Forum
Umweltrecht 53, 2006.

Waldschadenurteil, BGH v. 10.12.87, NJW 1988.

http://www.sdn-web.de/fileadmin/sdn/pdf/themen/schiffssicherheit/th_1998-03-15_SeaEmpress.pdf.

<http://www.de.wikipedia.org/wiki/MARPOL>.

<http://de.wikipedia.org/wiki/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea>

www.wasserforum-bremen.de/Erkl.meerespolitik.html-12k

<http://www.geoökologie.de>.

<http://www.gl-group.com/start.htm>.

<http://www.ARD-Text>, 12.11.03.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0.1518,454093,00html> vom 15. Dez. 2006.

<http://www.spiegel.de> 47/2003 vom 17.11.2003, S. 11.

<http://www.agenda21-treffpunkt.de/thema/oeltanker.htm>

<http://www.bretagne.ja-woll.de/html/erika.html>.

<http://www.g-hanse.de/ch-tanker.htm>.

<http://www.agenda21-treffpunkt.de/thema/oeltanker.htm>.

<http://www.magaziin2000plus.de/html/magazine/leseprobe/pdf/PDF-M182/zeitbomben.pdf>.

<http://www.buckelwale.de/deaktgal.htm>.

<http://www.public.tu-bs.de>.

<http://www.schleswig-holstein.de/MJAE/DE/EuropaOstseepolitik/Meerespolitik/Download/undPositionpapier.templateId=raw,property=publikationFile.pdf>.

<http://www.donga.com/fbin/output?rss=1&n=200808030134>.

www.icbm.de/org/sommerakademie/downloads/Gruppe-5.pdf.

<http://www.Tagesschau.de>, Stand: 17.01.2008 09:11 Uhr

tagesschau. de.

[www.wasserforum-bremen.de/Erkl.meerespolitik .html-12k](http://www.wasserforum-bremen.de/Erkl.meerespolitik.html-12k).

Tagesschau.de, Stand: 2007.02.12 05:05 Uhr.

<http://www.baw.de/vip/abteilungen/fit/event/2005-12-06/brunet.pdf>

I. FFH-Gebietsmeldungen von Deutschland

Bundesland	FFH-Gebietsmeldungen			
	Anzahl der Gebiete	terr. Fläche [ha]	marine Fläche [ha] ²	terr. Meldeanteil [%] ¹
Baden-Württemberg	260	414.016	12.201 ³	11,6
Bayern	674	645.423		9,2
Berlin	15	5.470		6,1
Brandenburg	620	333.106		11,3
Bremen	15	3.365	860 ³	8,3
Hamburg	16	5.669	13.742 ³	7,5
Hessen	585	209.020		9,9
Mecklenburg-Vorpommern	235	287.306	286.246 ³	12,4
Niedersachsen	385	326.323	284.070 ³	6,9
Nordrhein-Westfalen	518	184.606		5,4
Rheinland-Pfalz	120	249.226		12,6
Saarland	118	26.325		10,3
Sachsen	270	168.661		9,2
Sachsen-Anhalt	265	179.525		8,8
Schleswig-Holstein	271	113.608	580.006 ³	7,2
Thüringen	247	161.427		10,0
AWZ	8		943.986	28,6
Deutschland	4.622	3.313.076	2.121.111	9,3

gemaess Art. 4 Abs. 1 der FFH-Richtlinie

Stand: 24.04.2008

Anmerkung

Die Angaben in der Tabelle beruhen auf den offiziell uebermittelten digitalen Daten der Bundeslaender

1. Meldeanteil bezogen auf die Landflaeche des jeweiligen Bundeslandes
gemaess Statistischem Jahrbuch(2003) bzw. auf die Ausschliessliche
Wirtschaftszone (AWZ)
2. inkl. Bodensee
3. Bodensee-, Watt-, Meeresflaechen nach Angaben des jeweiligen Bundes
4. Watt-, Wasser- und Meeresflaechen nach Berechnung des BfN
Bundesamt fuer Naturschutz, Abteilung Biotopschutz u. Landschaftsoekologie,
FG 1 2.2

II. Exxon Valdez

INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LIMITED²³¹) (ITOPF)

Die schwersten Tankerunfälle und Ölverschmutzungen seit Exxon
Valdez

lt. VDI nachrichten: 22.11.2002 Nr.47 S. 8 und weitere Quellen

1. 13.11.2002

vor Nordwestspanien - Tanker "Prestige" auf den Bahamas registriert
26 Jahre alt und mit 77.000 t Öl beladen, nach dem Auseinanderbrechen
laufen 40.000 t Schweröl 140 km vor der Küste aus >>Ölpest an 200
galizischen Stränden auf 500 km Länge bis hin zu den französischen
Stränden

2. 10.09.2002

vor Kap St. Lucia (östlich Johannesburg) - italienischer Frachter "Jolly
Rubino"

²³¹) <http://www.g-hanse.de/ch-tanker.htm>

beladen mit Aceton, Methanol und Phenol, 1200 t Diesel und 225 t Benzin; fängt Feuer und geht von der Mannschaft verlassen auf Grund

3. 06.02.2002

vor Gisborne/ Neuseeland - japanischer Tanker "Jody E.Millenium"
im Sturm auf Grund gelaufen und 40 t Öl verseuchen den Strand

28.03.2001

vor Halbinsel Darß/ Mecklenburg - Doppelhüllentanker "Baltic Carrier"
(unter Flagge der Marshallinseln) und der zyriotische Zuckerfrachter
"Tern"

Zusammenstoß und mit 2700 t Öl wird die dänische Küste verschmutzt

4. 20.03.2001

vor spanischer Nordküste - Frachter "Balu" unter maltesischer Flagge
sinkt mit 8.000 t Schwefelsäure

5. 20.01.2001

vor San Cristobal (nahe Galapagos) - ecuadorianischer Tanker "Jessica"
strandet und es fließen 643 t Dieselöl ins Meer und bedrohen Galapagos

6. 30.10.2000

vor Le Hague/ Frankreich (35 km) - italienischer Tanker "Ievoli Sun"
sinkt mit 6.000 t (teils hochgiftigen) Chemikalien

*** 2000Tanker "Erika"

7. 03.10.2000

zwischen Indonesien und Singapur - Öltanker
läuft auf Grund und verliert 7.000 t Rohöl von 40.000 geladenen Tonnen

8. 12.12.1999

vor der Bretagne - Tanker "Erika" in Malta registriert
bricht auseinander von den 26.000 t Rohöl laufen etwa 5-6.000 t ins
Meer, der Ölteppich ist 1 km lang und 300 m breit parallel zur Küste

9. 02.07.1997

vor der Nordküste Japans - Tanker "Diamond Grace" in Panama registriert

nach einer Havarie laufen 1.500 t Rohöl ins Meer und treiben parallel zur Küste

10. 02.01.1997

vor der Küste Japans - russischer Tanker "Nachodka"

bricht im Sturm auseinander und 3.700 t Heizöl treiben auf Fukui im Osten Japans

11. 16.02.1996

vor der Südwestküste von Wales - Tanker "Sea Empress"

läuft auf Grund und schlägt leck; 70.000 t Öl fließen ins Meer

12. 24.07.1995

vor Südkorea - Tanker "Sea Prince"

schlägt im Taifun leck und 700 t Dieselöl laufen aus

13. 31.03.1994

im Golf von Oman - Tanker "Seki" und Tanker "Baynunah"

nach dem Zusammenstoß fließen 7.000 t Rohöl aus

14. 25.01.1994

vor Puerto Rico - Tanker "Morris J. Berman"

schlägt bei Sturm auf ein Riff und 2.800 t Öl verschmutzen den Strand von San Juan, eine Woche später reißt der Schiffsrumpf und weitere 640 t Öl fließen aus

15. 21.01.1993

zwischen Sumatra und Malakka - dänischer Supertanker "Maersk Navigator" und der Tanker "Sanko Honor"

nach der Kollision laufen 1.000 bis 2.000 t Öl in die Andaman-See

16. 05.01.1993

vor den Shetland-Inseln - liberianischer Tanker "Braer"
läuft auf ein Riff und 84.000 t Rohöl fließen in die Nordsee

17. 03.12.1992

vor dem Hafen La Coruna (Nordspanien) - griechischer Tanker "Aegean Sea"

läuft auf felsigen Grund und bricht auseinander, 70.000 t Öl laufen ins Meer

18. 20.09.1992

in der Straße von Malakka - japanischer Supertanker "Nagasaki Spirit" und ein Containerschiff

nach der Kollision laufen 2.000 t Öl ins Meer

19. 03.05.1992

in der Ägäis - russischer Tanker "Geroj Tschernomorija und estnischer Frachter

nach der Kollision laufen 4.000 t Öl ins Meer

20. 19.04.1992

vor Mosambik - griechischer Tanker "Katina P"

läuft auf Grund und verliert auf der Steuerbordseite die gesamten 66.000 t Öl

21. 22.07.1991

im Indischen Ozean - griechischer Tanker "Kiri"

nach einem Brand fließen 22.000 t Öl aus

22. 11.04.1991

im Hafen von Genua/ Italien - zyprischer Tanker "Haven"

explodiert beim Löschen, 65.000 t Öl laufen aus und verbrennen

23. 09.06.1990

zwischen New York und New Jersey - norwegischer Tanker "Mega Borg"

nach einer Explosion fließen 12.000 t Rohöl in die Kill-van-Kull-Wasserstraße

24. 07.06.1990

zwischen New York und New Jersey - britischer Tanker "BP Nautilus" läuft auf Grund und 1.000 t Öl fließen in die Kill-van-Kull-Wasserstraße

25. 12.05.1990

vor der Südwestküste Englands - liberianischer Supertanker "Rosebay" und britischer Trawler "Dionne Marie"

nach der Kollision fließen etwa 1.000 t Öl ins Meer

26. 25.06.1989

im Delaware-Fluß (USA-Staat Delaware) - Tanker aus Uruguay

läuft auf Grund und 3.000 t Industrieöl laufen aus

27. 24.03.1989

vor Alaska im Prinz-William-Sund - Supertanker "Exxon Valdez"

havariert im Naturschutzgebiet und 40.000 t Öl verschmutzen die Küsten

28. 28.01.1989

südlich vor Kap Hoorn - argentinisches Tank- und Versorgungsschiff "Bahia Paraiso"

läuft auf einen Felsen und sinkt, 1.000 t Dieselöl bilden einen 10 km langen Ölteppich in der Antarktis

Das Gefahrenpotential

Besonders umweltbedrohend: Schweröl

Die weltweite Tankerflotte

Quelle: Intertanko Lindenau (01/20002)- lt. VDI-nachrichten #48/2002

S.3

Anzahl der jeweiligen Größenklasse (in tdw)

1.941 Tanker

mit 10.000 bis 60.000 Tonnen Gesamttragfähigkeit - etwa 50% älter als 15 Jahre

262 Tanker

mit 60.000 bis 80.000 Tonnen Gesamttragfähigkeit - etwa 60% älter als 15 Jahre

583 Tanker

mit 80.000 bis 120.000 Tonnen Gesamttragfähigkeit - etwa 30% älter als 15 Jahre

302 Tanker

mit 120.000 bis 200.000 Tonnen Gesamttragfähigkeit - davon 25% älter als 15 Jahre

435 Tanker

mit mehr als 200.000 Tonnen Gesamttragfähigkeit - etwa 27% älter als 15 Jahre

Die Lösung

Doppelhüllentanker

bis 2015 müssen alle Tankschiffe mit zwei Außenhüllen ausgestattet sein.

ABER

aus der Untermenge der Tanker bis 40.000 Tonnen Gesamttragfähigkeit (tdw)

Einhüllentanker

älter als 20 Jahre: 69%

Einhüllentanker

jünger als 20 Jahre: 21%

Doppelhüllentanker

haben nur einen Anteil von: 10%

das sind etwa 1.500 veraltete Tankschiffe auf den Weltmeeren. Die EU-Kommission hat eine Liste von 66 Risiko-Tankern veröffentlicht (die bereits mehrfach wegen Verstößen gegen die Sicherheit des Seeverkehrs festgehalten wurden). Diese sind in Gewässern und Häfen der EU unerwünscht: davon 26 unter türkischer Flagge, 9 unter kambodschanischer Flagge, 12 unter Flagge von St. Vincent.

Schweröl soll nur noch in Doppelhüllentankern transportiert werden.

ABER die Überlegungen sind umfassender: Die EU hat den Transport von Schweröl, Teer, Bitumen und schwerem Rohöl in einwandigen Tankern verboten (Brüssel: 06.12.2002) teilte EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio mit.

Ziel soll es sein Doppelhüllenschiffe ab 2010 verbindlich zu machen, und zwar für alle Ladungen und nicht nur für "besonders gefährliche Ölsorten.

Die Meere sind voll versunkener Reichtümer

chinesische Dschunken voller Porzellan

spanische Galeonen mit Gold der Inkas

englische Fregatten mit goldgefüllten Tresoren

UND Sondermüll in korrodierenden Wracks aus 100 Jahren Dampfschiffahrt

Die Wracks, die immer mehr zusammenfallen: geben zähen Schweröl-Brennstoff, Schmieröl und anderes frei

vor der norwegischen Küste liegen 40 (aufgespürte) Schiffswracks Kapitän Kees van essen-Gernaral-manaeager der weltgrößten Bergungsreederei Smit

Salvage in Rotterdam

Die Reederei hat ein automatisiertes Schadstoff-Bergungssystem (Pollrec) entwickelt, es dockt an zwei Stellen der Schiffsaußenwand in Höhe der Brennstofftanks an. Durch die obere Öffnung wird abgepumpt, in die andere strömt Seewasser nach. So lassen sich rund 40m³ je Stunde bergen.

So soll auch die "Prestige" entsorgt werden (die in 3.500 m Tiefe liegt und immer noch das meiste der 77.000 t Schweröl an Bord hat). Vor Korea und im Ärmelkanal wurde schon bis 100 m Tiefe gearbeitet.

Es gibt viel zu tun:

Allein zwischen 1973 und 1995 versank Schiffsraum von 1,3 Mio BRZ pro Jahr (= 20 große Containerschiffe) Institut of London Underwriters
Hinzu noch Tausende Kriegs- und Handelsschiffe aus dem 'world war II' ... »»»»Die Solomon-Inseln waren Ort heftiger Seeschlachten zwischen Amerikanern und Japanern: Das Korallensterben geht vorwiegend auf das austretende Altöl aus den Wracks zurück. Hinzu kommen die Philippinen, die Fidschi-Inseln und Mikronesien.

Die Bergungs- und Schlepperreedereien der International Salvage Union (ISU) haben 2002 weltweit 268 Havarien gemeldet und dabei etwa 1 Mt an Roh- und Schweröl, Chemikalien, Säuren und Schmierstoffen aus Luken und Tanks abgepumpt und an Land gebracht. Insgesamt 38 Tankern wurde geholfen. Insbesondere ein mamuttanker vor der chinesischen Küste mit 200.000 t Röhöl war bemerkenswert.

Angemeckert wird, das viele Staaten keine Notliegeplätze bereitstellen.
(Florians-Prinzip!).

letzte Aktualisierung 07/01/2008 11:36:13

III. 2008 6 24 Erika

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Große Kammer)

24. Juni 2008(*)

„Richtlinie 75/442/EWG - Abfallbewirtschaftung - Abfallbegriff -
Verursacherprinzip - Besitzer Frühere Besitzer - Hersteller des
Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren - Kohlenwasserstoffe und
Schweröl - Havarie - Internationales Übereinkommen über die
zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden - IOPCF“

In der Rechtssache C 188/07

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 EG, eingereicht
von der Cour de cassation (Frankreich) mit Entscheidung vom 28. März
2007, beim Gerichtshof eingegangen am 3. April 2007, in dem Verfahren
Commune de Mesquer

gegen

Total France SA,

Total International Ltd

erlässt

DER GERICHTSHOF (Große Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten der Zweiten Kammer C. W. A. Timmermans
in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten, der Kammerpräsidenten
A. Rosas, K. Lenaerts und L. Bay Larsen, der Richterin R. Silva de
Lapuerta, der Richter K. Schiemann, P. Kūris, E. Levits, A. Ó Caoimh, der

Richterin P. Lindh, der Richter J. C. Bonichot und T. von Danwitz sowie der Richterin C. Toader (Berichterstatlerin),

Generalanwältin: J. Kokott,

Kanzler: M.-A. Gaudissart, Referatsleiter,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 22. Januar 2008,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Commune de Mesquer, vertreten durch C. Lepage und A. Moustardier, avocats,

- der Total France SA und der Total International Ltd, vertreten durch J. P. Hordies, C. Smits, M. Memlouk, J. Boivin, E. Fontaine und F. H. Briard, avocats,

- der französischen Regierung, vertreten durch G. de Bergues und A. L. During als Bevollmächtigte,

- der belgischen Regierung, vertreten durch L. Van den Broeck als Bevollmächtigte,

- der italienischen Regierung, vertreten durch I. M. Braguglia als Bevollmächtigten im Beistand von D. Del Gaizo, avvocato dello Stato,

- der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch C. Gibbs und I. Rao als Bevollmächtigte im Beistand von J. Maurici, Barrister,

- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Konstantinidis, J. B. Laignelot und G. Valero Jordana als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge der Generalanwältin in der Sitzung vom 13. März 2008

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 1 und

15 sowie des Anhangs I der Richtlinie 75/442/EWG des Rates vom 15. Juli 1975 über Abfälle (ABl. L 194, S. 39) in der durch die Entscheidung 96/350/EG der Kommission vom 24. Mai 1996 (ABl. L 135, S. 32) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 75/442).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Commune de Mesquer (Gemeinde Mesquer) einerseits und der Total France SA sowie der Total International Ltd (im Folgenden zusammen: Total-Gesellschaften) andererseits wegen Ersatz für die Schäden, die durch Abfälle verursacht wurden, die sich nach der Havarie des Tankers Erika auf dem Gebiet dieser Gemeinde verteilt hatten.

Rechtlicher Rahmen

Völkerrechtliche Regelungen

3 Das internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, das am 29. November 1969 in Brüssel angenommen und durch das am 27. November 1992 in London unterzeichnete Protokoll (ABl. 2004, L 78, S. 32) geändert wurde (im Folgenden: Haftungsübereinkommen), regelt die Haftung von Schiffseignern für Schäden, die durch das Auslaufen von beständigem Kohlenwasserstofföl aus Tankschiffen verursacht werden. Es stellt den Grundsatz der verschuldensunabhängigen Haftung auf, die auf einen Betrag beschränkt ist, der sich nach dem Raumgehalt des Schiffes berechnet, und führt ein System der obligatorischen Haftpflichtversicherung ein.

4 Das Haftungsübereinkommen gilt nach seinem Art. II Buchst. a für Verschmutzungsschäden, die im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers eines Vertragsstaats und in der nach Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaats oder, gegebenenfalls,

in einem jenseits des Küstenmeers dieses Staates gelegenen, an dieses angrenzenden Gebiet, das von diesem Staat nach Völkerrecht festgelegt wird und sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, von denen aus die Breite seines Küstenmeers gemessen wird, verursacht worden sind.

5 Laut Art. III Abs. 4 des Haftungsübereinkommens „können Schadenersatzansprüche wegen Verschmutzungsschäden weder aufgrund dieses Übereinkommens noch auf anderer Grundlage geltend gemacht werden gegen ... einen Charterer (wie auch immer er bezeichnet ist, einschließlich Bareboat-Charterer), Ausrüster oder Betreiber des Schiffes sowie einen mit der Betriebsführung Beauftragten ..., sofern nicht die Schäden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihnen selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden“.

6 Das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, das am 18. Dezember 1971 in Brüssel angenommen und durch das am 27. November 1992 in London unterzeichnete Protokoll (ABl. 2004, L 78, S. 40) geändert wurde (im Folgenden: Fondsübereinkommen), ergänzt das Haftungsübereinkommen durch die Errichtung eines Systems zur Entschädigung der Betroffenen.

7 Der internationale Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden (im Folgenden: IOPCF), der durch Beiträge der Ölindustrie finanziert wird, kann für ein Ereignis vor 2003 Schäden bis zur Höhe von 135 Millionen SZR (Sonderziehungsrechten) abdecken. Nach Art. 4 des Fondsübereinkommens können Geschädigte bei den Gerichten des

Vertragsstaats, in dem die Schäden verursacht wurden, u. a. in Fällen, in denen sich aus dem Haftungsübereinkommen keine Haftung für den Schaden ergibt oder der Eigentümer des Schiffes zahlungsunfähig oder nach diesem Übereinkommen von einer Haftung befreit ist, eine Entschädigung beantragen.

8 Mit dem Protokoll von 2003 zum internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (ABl. 2004, L 78, S. 24) ist ein internationaler Zusatzfonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden mit dem Namen „Internationaler Zusatzentschädigungsfonds von 2003 für Ölverschmutzungsschäden“ errichtet worden, der es zusammen mit dem IOPCF ermöglicht, für ein einzelnes Ereignis nach dem 1. November 2003 Schäden bis zur Höhe von 750 Millionen Rechnungseinheiten abzudecken.

Gemeinschaftsrecht

Die Richtlinie 75/442

9 Dem dritten Erwägungsgrund der Richtlinie 75/442 zufolge muss jede Regelung der Abfallbeseitigung als wesentliche Zielsetzung den Schutz der menschlichen Gesundheit sowie der Umwelt gegen nachteilige Auswirkungen der Sammlung, Beförderung, Behandlung, Lagerung und Ablagerung von Abfällen haben.

10 Art. 1 der Richtlinie 75/442 bestimmt:

„Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

a) ‚Abfall‘: alle Stoffe oder Gegenstände, die unter die in Anhang I aufgeführten Gruppen fallen und deren sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss.

Die Kommission erstellt ... ein Verzeichnis der unter die Abfallgruppen

in Anhang I fallenden Abfälle. ...;

b) ‚Erzeuger‘: jede Person, durch deren Tätigkeit Abfälle angefallen sind (‚Ersterzeuger‘), und/oder jede Person, die Vorbehandlungen, Mischungen oder sonstige Behandlungen vorgenommen hat, die eine Veränderung der Natur oder der Zusammensetzung dieser Abfälle bewirken;

c) ‚Besitzer‘: der Erzeuger der Abfälle oder die natürliche oder juristische Person, in deren Besitz sich die Abfälle befinden;

...

e) ‚Beseitigung‘: alle in Anhang II A aufgeführten Verfahren;

f) ‚Verwertung‘: alle in Anhang II B aufgeführten Verfahren;

g) ‚Einsammeln‘: das Einsammeln, Sortieren und/oder Zusammenstellen der Abfälle im Hinblick auf ihre Beförderung.“

11 Art. 8 der Richtlinie 75/442 bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Vorkehrungen, damit jeder Besitzer von Abfällen

- diese einem privaten oder öffentlichen Sammel- oder Abfallbeseitigungsunternehmen übergibt,

oder

- selbst die Verwertung oder Beseitigung unter Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie sicherstellt.“

12 Art. 15 der Richtlinie 75/442 sieht vor:

„Gemäß dem Verursacherprinzip sind die Kosten für die Beseitigung der Abfälle zu tragen von

- dem Abfallbesitzer, der seine Abfälle einem Sammelunternehmen oder einem Unternehmen im Sinne des Artikels 9 übergibt,

und/oder

- den früheren Besitzern oder dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren.“

13 Die Gruppen Q4, Q11, Q13 und Q16 des mit „Abfallgruppen“ überschriebenen Anhangs I der Richtlinie 75/442 werden wie folgt beschrieben:

„Q4 Unabsichtlich ausgebrachte oder verlorene oder von einem sonstigen Zwischenfall betroffene Produkte einschließlich sämtlicher Stoffe, Anlageteile usw., die bei einem solchen Zwischenfall kontaminiert worden sind

...

Q11 Bei der Förderung und der Aufbereitung von Rohstoffen anfallende Rückstände (z. B. im Bergbau, bei der Erdölförderung usw.)

...

Q13 Stoffe oder Produkte aller Art, deren Verwendung gesetzlich verboten ist

...

Q16 Stoffe oder Produkte aller Art, die nicht einer der oben erwähnten Gruppen angehören.“

14 Unter der Überschrift „Beseitigungsverfahren“ führt Anhang II A der Richtlinie 75/442 Beseitigungsverfahren auf, die in der Praxis angewandt werden, während Anhang II B mit der Überschrift „Verwertungsverfahren“ in gleicher Weise Verwertungsverfahren, die in der Praxis angewandt werden, auführt.

15 Die Richtlinie 2006/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über Abfälle (ABl. L 114, S. 9), durch die die Richtlinie 75/442 aus Gründen der Übersichtlichkeit und Klarheit kodifiziert worden ist, übernimmt in ihren Art. 1 und 15 sowie in ihren

Anhängen I, II A und II B die vorstehend genannten Bestimmungen. Die Richtlinie 2006/12 wurde jedoch erst erlassen, nachdem sich der Sachverhalt des Ausgangsverfahrens zugetragen hatte, so dass sie für das Ausgangsverfahren nicht maßgeblich sein kann.

Die Richtlinie 68/414/EWG

16 Die Richtlinie 68/414/EWG des Rates vom 20. Dezember 1968 zur Verpflichtung der Mitgliedstaaten der EWG, Mindestvorräte an Erdöl und/oder Erdölerzeugnissen zu halten (ABl. L 308, S. 14), in der durch die Richtlinie 98/93/EG des Rates vom 14. Dezember 1998 (ABl. L 358, S. 100) geänderten Fassung, die eine derartige Verpflichtung insbesondere deshalb vorsieht, um eventuellen Verknappungen oder Versorgungskrisen zu begegnen, stuft Heizöle als eine Kategorie von Erdölerzeugnissen ein.

Die Richtlinie 2004/35/EG

17 Der zehnte Erwägungsgrund der 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, S. 56) sieht Folgendes vor:

„Ausdrücklich sollten der Euratom-Vertrag und relevante internationale Übereinkommen sowie Rechtsvorschriften der Gemeinschaft berücksichtigt werden, durch die die Ausübung in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallender Tätigkeiten umfassender und strenger reglementiert werden. ...“

18 Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 2004/35 bestimmt:

„Diese Richtlinie gilt nicht für Umweltschäden oder die unmittelbare Gefahr solcher Schäden, die infolge eines Vorfalls eintreten, bei dem die Haftung oder Entschädigung in den Anwendungsbereich eines der in Anhang IV aufgeführten internationalen Übereinkommen, einschließlich etwaiger künftiger Änderungen dieser Übereinkommen, fällt, das in dem

betroffenen Mitgliedstaat in Kraft ist“

19 Anhang IV der Richtlinie 2004/35 sieht Folgendes vor:

„Internationale Übereinkommen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2

a) Internationales Übereinkommen vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden;

b) Internationales Übereinkommen vom 27. November 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden;

...“

Die Entscheidung 2004/246/EG

20 Der Rat erließ am 2. März 2004 die Entscheidung 2004/246/EG zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Europäischen Gemeinschaft das Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten, und zur Ermächtigung Österreichs und Luxemburgs, im Interesse der Europäischen Gemeinschaft den zugrunde liegenden Instrumenten beizutreten (ABl. L 78, S. 22).

21 Der vierte Erwägungsgrund der Entscheidung 2004/246 hat folgenden Wortlaut:

„Gemäß dem Zusatzfondsprotokoll können nur souveräne Staaten Vertragsparteien des Protokolls sein; der Gemeinschaft ist es daher nicht möglich, das Protokoll zu ratifizieren oder ihm beizutreten, und es besteht auch keine Aussicht, dass sie in naher Zukunft dazu in der Lage sein könnte.“

22 Art. 1 Abs. 1 und Art. 4 der Entscheidung 2004/246 sehen Folgendes vor:

„Artikel 1

„(1) Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, das Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (nachstehend ‚Zusatzfondsprotokoll‘ genannt) unter den in den folgenden Artikeln festgelegten Bedingungen im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten.

...

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten setzen sich unverzüglich nach bestem Bemühen dafür ein, dass das Zusatzfondsprotokoll und die zugrunde liegenden Instrumente so geändert werden, dass die Gemeinschaft Vertragspartei dieser Instrumente werden kann.“

Nationales Recht

23 Art. 2 des Gesetzes 75 633 vom 15. Juli 1975 über die Abfallbeseitigung (Journal Officiel de la République Française vom 16. Juli 1975, S. 7279), nunmehr Art. L. 541 2 des Umweltgesetzbuchs (Code de l'environnement), bestimmt:

„Wer Abfälle unter Umständen erzeugt oder besitzt, die geeignet sind, schädliche Auswirkungen auf den Boden, die Tier- und die Pflanzenwelt hervorzurufen, die Umgebung oder die Landschaft zu beeinträchtigen, Luft oder Gewässer zu verschmutzen, Lärm oder Gerüche zu verursachen oder allgemein die menschliche Gesundheit oder die Umwelt zu schädigen, ist verpflichtet, ihre Beseitigung gemäß den Bestimmungen dieses Kapitels zu Bedingungen sicherzustellen oder sicherstellen zu lassen, die geeignet sind, die genannten Folgen zu vermeiden.

Die Abfallbeseitigung umfasst die Einsammel-, Beförderungs-, Sortier-

und Behandlungsvorgänge, die zur Gewinnung von wiederverwendbaren Bestandteilen und Materialien oder von Energie sowie zur Ablagerung oder Entsorgung aller anderen Erzeugnisse in der natürlichen Umgebung zu Bedingungen, die geeignet sind, die im vorstehenden Absatz genannten Belastungen zu vermeiden, erforderlich sind.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

24 Am 12. Dezember 1999 sank der unter maltesischer Flagge fahrende und von Total International Ltd gecharterte Erdöltanker Erika etwa 35 Seemeilen südwestlich von Penmarc'h (Finistère, Frankreich), wobei ein Teil seiner Ladung und seines Tankinhalts ins Meer ausfloss, was eine Verschmutzung der französischen Atlantikküste zur Folge hatte.

25 Aus der Vorlageentscheidung und den vor dem Gerichtshof abgegebenen Erklärungen geht hervor, dass die italienische Gesellschaft ENEL einen Vertrag mit der Total International Ltd über die Lieferung von Schweröl geschlossen hatte, das als Brennstoff zur Stromerzeugung verwendet werden sollte. Zur Erfüllung dieses Vertrags hatte Total raffinage distribution, nunmehr Total France SA, dieses Schweröl an Total International Ltd verkauft, die für dessen Transport vom Hafen von Dünkirchen (Frankreich) bis zum Hafen von Milazzo (Italien) das Tankschiff Erika gechartert hatte.

26 Die Commune de Mesquer erhob am 9. Juni 2000 gegen die Total-Gesellschaften beim Tribunal de commerce de Saint Nazaire (Handelsgericht Saint Nazaire) Klage, mit der sie u. a. beantragte, festzustellen, dass die Total-Gesellschaften nach dem Gesetz Nr. 75-633 die Folgen für die Schäden tragen müssten, die die auf dem Gemeindegebiet verteilten Abfälle verursacht hätten, und die Gesellschaften gesamtschuldnerisch zum Ersatz der Aufwendungen der Gemeinde für die

Reinigungs- und Entsorgungsarbeiten in Höhe von 69 232,42 Euro zu verurteilen.

27 Nachdem ihre Klage abgewiesen worden war, legte die Gemeinde Berufung bei der Cour d'appel de Rennes ein, die mit Urteil vom 13. Februar 2002 die erstinstanzliche Entscheidung u. a. mit der Begründung bestätigte, dass das Schweröl im vorliegenden Fall kein Abfall sei, sondern ein Brennstoff, d. h. ein für eine bestimmte Verwendung aufbereiteter Energiestoff. Die Cour d'appel de Rennes räumte zwar ein, dass durch das Schweröl, nachdem es auf diese Weise ausgelaufen und sich durch die Vermischung mit dem Sand und dem Wasser verändert habe, Abfälle entstanden seien, war aber trotzdem der Ansicht, dass es keine Vorschrift gebe, aus der sich eine Haftung der Gesellschaften herleiten lasse. Die Commune de Mesquer legte daraufhin Kassationsbeschwerde ein.

28 Da sich die Cour de cassation in diesem Rechtsstreit erheblichen Schwierigkeiten bei der Auslegung der Richtlinie 75/448 gegenüber sah, hat sie das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Schweröl, ein in einem Raffinationsverfahren nach den Spezifikationen des Verbrauchers hergestelltes Erzeugnis, das nach dem Willen des Erzeugers als Brennstoff verkauft werden soll und in der Richtlinie 68/414 genannt ist, als Abfall im Sinne von Art. 1 der Richtlinie 75/442 in der Fassung der Kodifizierung durch die Richtlinie 2006/12 anzusehen?

2. Stellt eine mit einem Schiff transportierte Ladung Schweröl, das infolge eines Unglücks ins Meer ausläuft, selbst oder aber wegen seiner Vermischung mit Wasser und Sedimenten Abfall im Sinne von Anhang I

Abfallgruppe Q4 der Richtlinie 2006/12 dar?

3. Falls Frage 1 verneint und Frage 2 bejaht wird: Sind der Erzeuger des Schweröls (Total raffinage distribution) und/oder der Verkäufer oder der Befrachter (Total International Ltd) im Sinne des Art. 1 Buchst. b und c der Richtlinie 2006/12 für die Zwecke der Anwendung des Art. 15 dieser Richtlinie als Erzeuger und/oder Besitzer des Abfalls anzusehen, obwohl das Erzeugnis bei Eintritt des Unfalls, durch den es zu Abfall wurde, von einem Dritten transportiert wurde?

Zu den Vorlagefragen

Zur Zulässigkeit

29 Die Total-Gesellschaften sind der Ansicht, dass das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen für unzulässig erklärt werden müsse, da die Commune de Mesquer bereits aus dem IOPCF entschädigt worden sei und infolgedessen kein Klageinteresse habe. Unter diesen Umständen habe das Vorabentscheidungsersuchen hypothetischen Charakter.

30 Nach ständiger Rechtsprechung spricht eine Vermutung für die Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefragen des nationalen Gerichts, die es zur Auslegung des Gemeinschaftsrechts in dem rechtlichen und sachlichen Rahmen stellt, den es in eigener Verantwortung festgelegt und dessen Richtigkeit der Gerichtshof nicht zu prüfen hat. Der Gerichtshof darf die Entscheidung über ein Ersuchen eines nationalen Gerichts nur dann verweigern, wenn die erbetene Auslegung des Gemeinschaftsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (vgl. in diesem Sinne Urteil

vom 7. Juni 2007, van der Weerd u. a., C 222/05 bis C 225/05, Slg. 2007, I 4233, Randnr. 22 und die dort angeführte Rechtsprechung).

31 Im Übrigen ist es nach ebenfalls ständiger Rechtsprechung Sache der mit einem Rechtsstreit befassten nationalen Gerichte, sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung für den Erlass ihres Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof vorgelegten Fragen zu beurteilen (Urteil vom 15. Juni 2006, Air Liquide Industries Belgium, C 393/04 und C 41/05, Slg. 2006, I 5293, Randnr. 24 und die dort angeführte Rechtsprechung).

32 Aus den Akten ergibt sich, dass die Commune de Mesquer auf ihre Entschädigungsanträge gegenüber dem Schiffseigner und dem IOPCF hin tatsächlich Zahlungen aus diesem Fonds erhalten hat. Diese Zahlungen waren Gegenstand von Vergleichen, in denen die Gemeinde ausdrücklich auf Klagen verzichtete und sich anderenfalls zur Erstattung der gezahlten Beträge verpflichtete.

33 Das vorlegende Gericht verfügte über diese Informationen, hat aber den Rechtsstreit weder als erledigt angesehen noch ein Klageinteresse der Klägerin des Ausgangsverfahrens verneint, noch darauf verzichtet, dem Gerichtshof seine Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen.

34 Unter diesen Umständen müssen die Fragen der Cour de cassation beantwortet werden.

Zur ersten Frage

35 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob als Brennstoff verkauftes Schweröl als Abfall im Sinne von Art. 1 Buchst. a der Richtlinie 75/442 eingestuft werden kann.

36 Die Total-Gesellschaften, die Mitgliedstaaten, die Erklärungen abgegeben haben, sowie die Kommission sind der Ansicht, dass diese Frage verneint

werden müsse. Nur die Commune de Mesquer vertritt die Auffassung, dass derartiges Schweröl als Abfall einzustufen sei und zudem zur Gruppe der gefährlichen und verbotenen Erzeugnisse gehöre.

37 Einleitend ist daran zu erinnern, dass nach Art. 1 Buchst. a der Richtlinie 75/442 alle Stoffe oder Gegenstände, die unter die in Anhang I dieser Richtlinie aufgeführten Gruppen fallen und deren sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss, als Abfall anzusehen sind.

38 Somit hängt der Anwendungsbereich des Abfallbegriffs im Kontext dieser Richtlinie von der Bedeutung des Ausdrucks „sich entledigen“ ab (Urteil vom 18. Dezember 1997, Inter-Environnement Wallonie, C 129/96, Slg. 1997, I 7411, Randnr. 26). Der Rechtsprechung des Gerichtshofs zufolge muss dieser Ausdruck unter Berücksichtigung des Ziels der Richtlinie 75/442 ausgelegt werden (Urteil vom 15. Juni 2000, ARCO Chemie Nederland u. a., C 418/97 und C 419/97, Slg. 2000, I 4475, Randnr. 37), das nach dem dritten Erwägungsgrund im Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt gegen nachteilige Auswirkungen der Sammlung, Beförderung, Behandlung, Lagerung und Ablagerung von Abfällen besteht, wobei auch Art. 174 Abs. 2 EG zu berücksichtigen ist, dem zufolge die Umweltpolitik der Gemeinschaft auf ein hohes Schutzniveau abzielt und insbesondere auf den Grundsätzen der Vorsorge und der Vorbeugung beruht (vgl. Urteil vom 11. November 2004, Niselli, C 457/02, Slg. 2004, I 10853, Randnr. 33).

39 Der Gerichtshof hat zudem entschieden, dass der Abfallbegriff in Anbetracht des von der Richtlinie 75/442 verfolgten Ziels nicht eng ausgelegt werden kann (vgl. Urteil ARCO Chemie Nederland u. a., Randnr. 40).

40 Dieser Begriff kann alle Gegenstände und Stoffe erfassen, deren

sich ihr Besitzer entledigt, auch wenn sie einen Handelswert haben und gewerbsmäßig zum Zweck der Verwertung, Rückgewinnung oder Wiederverwendung eingesammelt werden (vgl. u. a. Urteil vom 18. April 2002, Palin Granit und Vehmassalon kansanterveystyön kuntayhtymän hallitus, C 9/00, Slg. 2002, I 3533, im Folgenden: Urteil Palin Granit, Randnr. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung).

41 Insoweit können bestimmte Umstände Anhaltspunkte dafür darstellen, dass der Besitzer sich eines Stoffes oder eines Gegenstands im Sinne von Art. 1 Buchst. a der Richtlinie 75/442 entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der verwendete Stoff ein Produktions- oder Verbrauchsrückstand ist, d. h. ein Erzeugnis, das nicht als solches gewonnen werden sollte (Urteil ARCO Chemie Nederland u. a., Randnrn. 83 und 84). So hat der Gerichtshof entschieden, dass in einem Granitsteinbruch beim Abbau entstandener Bruch, der nicht das ist, was der Betreiber des Steinbruchs hauptsächlich zu gewinnen sucht, grundsätzlich Abfall darstellt (Urteil Palin Granit, Randnrn. 32 und 33).

42 Jedoch muss ein Gegenstand, ein Material oder ein Rohstoff, der oder das bei einem nicht hauptsächlich zu seiner Gewinnung bestimmten Herstellungs- oder Abbauprozess entsteht, nicht einen Rückstand darstellen, sondern kann ein Nebenerzeugnis sein, dessen sich das Unternehmen nicht „entledigen“ will, sondern das es unter Umständen, die für es wirtschaftlich vorteilhaft sind, in einem späteren Vorgang ohne vorherige Bearbeitung nutzen oder vermarkten möchte (vgl. Urteil Palin Granit, Randnr. 34, sowie Beschluss vom 15. Januar 2004, Saetti und Frediani, C 235/02, Slg. 2004, I 1005, Randnr. 35).

43 Es gibt nämlich keine Rechtfertigung dafür, Gegenstände, Materialien

oder Rohstoffe, die unabhängig von jeder Bearbeitung wirtschaftlich einen Warenwert haben und als solche den für diese Waren geltenden Vorschriften unterliegen, den Bestimmungen der Richtlinie 75/442 zu unterwerfen (vgl. Urteil Palin Granit, Randnr. 35, und Beschluss Saetti und Frediani, Randnr. 35).

44 Da der Begriff „Abfälle“ weit auszulegen ist, greift diese Überlegung bei Nebenerzeugnissen, um die mit dem Wesen dieser Nebenerzeugnisse verbundenen Unzuträglichkeiten oder Beeinträchtigungen einzudämmen, jedoch nur ein, wenn die Wiederverwendung eines Gegenstands, eines Materials oder eines Rohstoffs nicht nur möglich, sondern ohne vorherige Bearbeitung in Fortsetzung des Gewinnungsverfahrens gewiss ist (Urteil Palin Granit, Randnr. 36, und Beschluss Saetti und Frediani, Randnr. 36).

45 Neben dem Kriterium des Produktionsrückstands stellt der Grad der Wahrscheinlichkeit der Wiederverwendung des Stoffes ohne eine vorherige Bearbeitung somit ein zweites maßgebliches Kriterium für die Beurteilung der Frage dar, ob es sich um Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442 handelt. Liegt über die bloße Möglichkeit der Wiederverwendung des Stoffes hinaus für den Besitzer ein wirtschaftlicher Vorteil in der Wiederverwendung, so ist die Wahrscheinlichkeit einer solchen hoch. In diesem Fall kann der betreffende Stoff nicht mehr als Last betrachtet werden, deren sich der Besitzer zu entledigen sucht, sondern hat als echtes Erzeugnis zu gelten (vgl. Urteil Palin Granit, Randnr. 37).

46 Im Ausgangsverfahren fiel der fragliche Stoff durch die Raffination von Rohöl an.

47 Dieser Reststoff lässt sich jedoch unter wirtschaftlich vorteilhaften Umständen auf dem Markt verwerten, was durch die Tatsache bestätigt

wird, dass er Gegenstand eines Handelsgeschäfts war und den Spezifikationen des Käufers entsprach, wie das vorlegende Gericht hervorhebt.

48 Auf die erste Frage ist daher zu antworten, dass ein Stoff wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende, nämlich als Brennstoff verkauftes Schweröl, kein Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442 ist, sofern er unter wirtschaftlich vorteilhaften Umständen genutzt oder vermarktet wird und tatsächlich ohne eine vorherige Bearbeitung als Brennstoff verwendet werden kann.

Zur zweiten Frage

49 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Schweröl, das infolge einer Havarie unabsichtlich ins Meer ausgebracht worden ist, unter solchen Umständen als Abfall im Sinne der Abfallgruppe Q4 in Anhang I der Richtlinie 75/442 angesehen werden kann.

Vor dem Gerichtshof abgegebene Erklärungen

50 Die Commune de Mesquer, der sich die französische und die italienische Regierung sowie die Kommission im Wesentlichen angeschlossen haben, ist der Ansicht, dass derartige Kohlenwasserstoffe, wenn sie ins Meer ausliefen, vor allem, wenn sie sich mit Wasser und Sedimenten vermischten, als Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442 eingestuft werden müssten.

51 Die Total-Gesellschaften sind der Auffassung, dass die Mischung aus Kohlenwasserstoffen, Wasser und Küstensedimenten nur dann Abfall sei, wenn eine Pflicht zur Beseitigung oder Verwertung der unabsichtlich ausgebrachten Kohlenwasserstoffe als solcher bestehe und sich diese mit dem Wasser und den Sedimenten untrennbar verbunden hätten.

52 Die belgische Regierung vertritt die Ansicht, dass auf diese Weise

ins Meer ausgebrachte Erzeugnisse nicht als Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442, sondern als schwere Kohlenwasserstoffe im Sinne des Haftungs- und des Fondsübereinkommens einzustufen seien. Die Regierung des Vereinigten Königreichs räumt zwar ein, dass derartige Kohlenwasserstoffe als Abfall im Sinne dieser Richtlinie eingestuft werden könnten, hält es aber für wünschenswert, dass das unabsichtliche Ausbringen von Kohlenwasserstoffen ins Meer ausschließlich unter das Haftungs- sowie das Fondsübereinkommen falle und die Richtlinie 75/442 demzufolge unter solchen Umständen keine Anwendung finde.

Antwort des Gerichtshofs

53 Einleitend ist daran zu erinnern, dass Anhang I der Richtlinie 75/442 Stoffe und Gegenstände auflistet, die als Abfälle eingestuft werden können. Er bietet jedoch nur einen Anhaltspunkt, da sich die Einstufung von Abfällen vor allem aus dem Verhalten des Besitzers und der Bedeutung des Ausdrucks „sich entledigen“ ergibt (vgl. Urteil vom 7. September 2004, Van de Walle u. a., C 1/03, Slg. 2004, I 7613).

54 Die Tatsache, dass Anhang I („Abfallgruppen“) der Richtlinie 75/442 in seinem Punkt Q4 „unabsichtlich ausgebrachte oder verlorene oder von einem sonstigen Zwischenfall betroffene Produkte einschließlich sämtlicher Stoffe, Anlageteile usw., die bei einem solchen Zwischenfall kontaminiert worden sind“, aufführt, ist somit nur ein Anhaltspunkt dafür, dass solche Stoffe unter den Abfallbegriff fallen. Sie lässt also nicht ohne Weiteres eine Einstufung der Kohlenwasserstoffe, die unabsichtlich ins Meer ausgebracht worden sind und eine Verunreinigung der Hoheitsgewässer und anschließend der Küste eines Mitgliedstaats verursacht haben, als Abfall zu (vgl. in diesem Sinne Urteil Van de Walle u. a., Randnr. 43).

55 Deshalb ist zu prüfen, ob ein solches unabsichtliches Ausbringen

von Kohlenwasserstoffen eine Handlung darstellt, mit der der Besitzer sich ihrer im Sinne von Art. 1 Buchst. a der Richtlinie 75/442 entledigt (vgl. in diesem Sinne Urteil Van de Walle u. a., Randnr. 44).

56 Handelt es sich bei dem fraglichen Stoff oder Gegenstand um einen Produktionsrückstand, d. h. ein Erzeugnis, das nicht als solches im Hinblick auf eine spätere Verwendung gewonnen werden sollte und das der Besitzer nicht ohne vorherige Bearbeitung unter wirtschaftlich vorteilhaften Umständen wiederverwenden kann, so ist der Stoff oder Gegenstand als Last zu betrachten, deren der Besitzer sich entledigt (vgl. in diesem Sinne Urteile Palin Granit, Randnrn. 32 bis 37, sowie Van de Walle u. a., Randnr. 46).

57 In Bezug auf Kohlenwasserstoffe, die unabsichtlich ausgebracht worden sind und eine Verunreinigung des Erdreichs und des Grundwassers verursacht haben, hat der Gerichtshof bereits entschieden, dass diese kein Erzeugnis darstellen, das ohne vorherige Bearbeitung wiederverwendbar ist (vgl. Urteil Van de Walle u. a., Randnr. 47).

58 Diese Feststellung gilt auch für Kohlenwasserstoffe, die unabsichtlich ins Meer ausgebracht worden sind und eine Verunreinigung der Hoheitsgewässer und anschließend der Küste eines Mitgliedstaats verursacht haben.

59 Denn es steht fest, dass die Nutzung oder Vermarktung von Kohlenwasserstoffen, die sich auf dem Wasser verbreiten und Emulsionen bilden oder sogar mit Sedimenten verklumpen, sehr spekulativ, wenn nicht gar hypothetisch ist. Außerdem steht fest, dass eine derartige Nutzung oder Vermarktung, selbst wenn man sie für technisch durchführbar hält, in jedem Fall eine vorherige Bearbeitung voraussetzen würde, die für den Besitzer des Stoffes keineswegs wirtschaftlich vorteilhaft wäre, sondern in Wirklichkeit eine erhebliche finanzielle Last

darstellen würde. Deshalb sind unabsichtlich ins Meer ausgebrachte Kohlenwasserstoffe als Stoffe anzusehen, die ihr Besitzer nicht herstellen wollte und deren er sich, wenn auch ohne Vorsatz, auf dem Transport „entledigt“ hat, so dass sie als Abfälle im Sinne der Richtlinie 75/442 einzustufen sind (vgl. in diesem Sinne Urteil Van de Walle u. a., Randnrn. 47 und 50).

60 Im Übrigen wird die Anwendbarkeit dieser Richtlinie nicht dadurch in Frage gestellt, dass das unabsichtliche Ausbringen von Kohlenwasserstoffen nicht auf dem Festland eines Mitgliedstaats, sondern in dessen ausschließlicher Wirtschaftszone stattgefunden hat.

61 Es genügt nämlich, ohne dass entschieden werden müsste, ob die Richtlinie 75/442 am Ort des Schiffsunglücks anwendbar war, die Feststellung, dass die auf diese Weise unabsichtlich ins Meer ausgebrachten Kohlenwasserstoffe an der Küste entlangtrieben und schließlich dort an Land geschwemmt wurden, so dass sie auf diese Weise auf dem Festland dieses Mitgliedstaats ausgebracht wurden.

62 Demzufolge ist die Richtlinie 75/442 unter den Umständen, unter denen sich das Tankerunglück im Ausgangsverfahren ereignete, örtlich anwendbar.

63 Folglich ist auf die zweite Frage zu antworten, dass Kohlenwasserstoffe, die nach einer Havarie unabsichtlich ins Meer ausgebracht worden sind, sich mit Wasser sowie mit Sedimenten vermischen, an der Küste eines Mitgliedstaats entlangtreiben und schließlich dort an Land geschwemmt werden, Abfälle im Sinne von Art. 1 Buchst. a der Richtlinie 75/442 sind, da sie nicht ohne vorherige Bearbeitung genutzt oder verarbeitet werden können.

Zur dritten Frage

64 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob im Fall einer Havarie eines Öltankers der Erzeuger des ins Meer ausgebrachten Schweröls und/oder der Verkäufer des Öls und Befrachter des Schiffes, das diesen Stoff beförderte, verpflichtet sein können, die Kosten zu tragen, die mit der Beseitigung der auf diese Weise entstandenen Abfälle verbunden sind, auch wenn der ins Meer ausgebrachte Stoff von einem Dritten, im vorliegenden Fall vom Schiffsfrachtführer, befördert wurde.

Vor dem Gerichtshof abgegebene Erklärungen

65 Die Commune de Mesquer vertritt die Auffassung, dass im Ausgangsverfahren für die Zwecke der Anwendung von Art. 15 der Richtlinie 75/442 der Erzeuger des Schweröls sowie der Verkäufer des Öls und Befrachter des Schiffes, das diesen Stoff befördert habe, als Erzeuger und Besitzer der durch die Ausbringung dieses Stoffes ins Meer entstandenen Abfälle im Sinne von Art. 1 Buchst. b und c dieser Richtlinie anzusehen seien.

66 Nach Ansicht der Total-Gesellschaften findet Art. 15 der Richtlinie 75/442 unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens weder auf den Erzeuger des Schweröls noch auf den Verkäufer des Öls und Befrachter des Schiffes, das diesen Stoff befördert habe, Anwendung, da das Öl zum Zeitpunkt des Unfalls, der es in Abfall verwandelt habe, von einem Dritten befördert worden sei. Im Übrigen finde diese Vorschrift auch nicht schon deshalb auf den Erzeuger des Schweröls Anwendung, weil er der Hersteller des Erzeugnisses sei, von dem die Abfälle herrührten.

67 Die französische Regierung, der sich die italienische Regierung und die Kommission teilweise anschließen, ist der Auffassung, dass der

Erzeuger des Schweröls und/oder der Verkäufer des Öls und Befrachter des Schiffes, das diesen Stoff befördert habe, nur dann als Erzeuger und/oder Besitzer der durch die Ausbringung dieses Stoffes ins Meer entstandenen Abfälle angesehen werden könnten, wenn das Schiffsunglück, das die Ladung Schweröl in Abfall verwandelt habe, auf bestimmte Handlungen zurückzuführen sei, die die Haftung der betreffenden Personen auslösen könnten. Die Kommission weist jedoch ergänzend darauf hin, dass der Hersteller eines Erzeugnisses wie Schweröl nicht allein wegen dieser Tätigkeit hinsichtlich der Abfälle, die von diesem Erzeugnis infolge eines Unfalls bei seiner Beförderung herrührten, als deren „Erzeuger“ und/oder „Besitzer“ im Sinne von Art. 1 Buchst. b und c der Richtlinie 75/442 angesehen werden könne. Trotzdem bleibe er nach Art. 15 zweiter Gedankenstrich dieser Richtlinie in seiner Eigenschaft als „Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren“, verpflichtet, die Kosten für die Beseitigung der Abfälle zu tragen.

68 Nach Ansicht der belgischen Regierung ist die Anwendung der Richtlinie 75/442 ausgeschlossen, weil das Haftungsübereinkommen anwendbar sei. In der gleichen Weise vertritt die Regierung des Vereinigten Königreichs die Auffassung, dass der Gerichtshof diese Frage nicht beantworten sollte, da es im Ausgangsverfahren um die Haftung wegen der Ausbringung von Schweröl ins Meer gehe.

Antwort des Gerichtshofs

69 Unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens sind angesichts des Ziels der Richtlinie 75/442, wie es in ihrem dritten Erwägungsgrund wiedergegeben wird, die Kosten für die Beseitigung der Abfälle nach Art. 15 zweiter Gedankenstrich dieser Richtlinie gemäß dem Verursacherprinzip von den früheren Besitzern oder dem Hersteller des Erzeugnisses, von

dem die Abfälle herrühren, zu tragen.

70 Nach Art. 8 der Richtlinie 75/442 ist „jeder Besitzer von Abfällen“ verpflichtet, diese entweder einem privaten oder öffentlichen Sammelunternehmen oder einem Unternehmen zu übergeben, das die in den Anhängen II A oder II B dieser Richtlinie genannten Maßnahmen durchführt, oder deren Verwertung oder Beseitigung unter Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie selbst sicherzustellen (Urteil vom 26. April 2005, Kommission/Irland, C 494/01, Slg. 2005, I 3331, Randnr. 179).

71 Den vorgenannten Bestimmungen ist zu entnehmen, dass die Richtlinie 75/442 die tatsächliche Durchführung der Verwertungs- oder Beseitigungsmaßnahmen, die sie jedem „Besitzer von Abfällen“ unabhängig davon auferlegt, ob es sich bei ihm um den Erzeuger oder den Eigenbesitzer handelt, von der Übernahme der hiermit verbundenen Kosten unterscheidet, die sie gemäß dem Verursacherprinzip denjenigen aufbürdet, die die Abfälle verursacht haben, seien sie nun Besitzer oder frühere Besitzer dieser Abfälle oder aber Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren (Urteil Van de Walle u. a., Randnr. 58).

72 Das Verursacherprinzip im Sinne von Art. 174 Abs. 2 Unterabs. 1 EG und Art. 15 der Richtlinie 75/442 würde ausgehöhlt, wenn sich die genannten Personen, die zur Entstehung der Abfälle beigetragen haben, ihren finanziellen Verpflichtungen, wie sie die Richtlinie vorsieht, entziehen könnten, obwohl die Herkunft der Kohlenwasserstoffe, die, wenn auch ohne Vorsatz, ins Meer ausgebracht worden sind und eine Verunreinigung der Küstengebiete eines Mitgliedstaats verursacht haben, eindeutig festgestellt worden ist.

- Zu den Begriffen „Besitzer“ und „frühere Besitzer“

73 Im Fall unabsichtlich ausgebrachter Kraftstoffe, die aus den Tanks

einer Tankstelle ausgetreten und von dieser zum Zweck ihres Betriebs erworben worden waren, war der Gerichtshof der Auffassung, dass sich diese Kohlenwasserstoffe faktisch im Besitz des Betreibers der Tankstelle befanden. In diesem Kontext war nach Ansicht des Gerichtshofs der Betreiber, der die betreffenden Kohlenwasserstoffe im Rahmen seiner Tätigkeit zum Zeitpunkt, als sie zu Abfall wurden, lagerte, derjenige, durch den die Abfälle im Sinne von Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 75/442 „angefallen“ waren. Wenn nämlich der Betreiber der Tankstelle gleichzeitig Besitzer und Erzeuger dieser Abfälle ist, ist er als Besitzer dieser Abfälle im Sinne von Art. 1 Buchst. c der Richtlinie 75/442 anzusehen (vgl. in diesem Sinne Urteil Van de Walle u. a., Randnr. 59).

74 Im Fall unabsichtlich ins Meer ausgebrachter Kohlenwasserstoffe ist gleichermaßen festzustellen, dass der Eigentümer des Schiffes, das diese Kohlenwasserstoffe befördert, diese unmittelbar vor ihrer Verwandlung in Abfall in seinem Besitz hat. Unter diesen Umständen kann der Schiffseigner als derjenige angesehen werden, durch den diese Abfälle im Sinne von Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 75/442 angefallen sind, und deshalb insoweit als „Besitzer“ im Sinne von Art. 1 Buchst. c dieser Richtlinie eingestuft werden.

75 Dennoch ist es nach der Richtlinie 75/442 nicht ausgeschlossen, dass in bestimmten Fällen die Kosten für die Beseitigung der Abfälle von einem oder mehreren früheren Besitzern zu übernehmen sind (Urteil Van de Walle u. a., Randnr. 57).

- Zur Bestimmung der Personen, die die Kosten für die Beseitigung der Abfälle zu tragen haben

76 Im Ausgangsverfahren stellt sich die Frage, ob derjenige, der die Ware an den Endempfänger verkauft und hierfür das Schiff gechartert

hatte, das auf dem Meer untergegangen ist, ebenfalls als „Besitzer“ - und zwar als „früherer Besitzer“ - der auf diese Weise ins Meer ausgebrachten Abfälle angesehen werden kann. Im Übrigen fragt sich das vorliegende Gericht, ob der Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren, ebenfalls verpflichtet sein kann, die Kosten für die Beseitigung der so entstandenen Abfälle zu tragen.

77 Nach Art. 15 der Richtlinie 75/442 können bestimmte Kategorien von Personen, im vorliegenden Fall „frühere Besitzer“ oder der „Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren“, gemäß dem Verursacherprinzip verpflichtet sein, die Kosten für die Beseitigung der Abfälle zu tragen. Diese finanzielle Verpflichtung obliegt ihnen, weil sie zur Entstehung dieser Abfälle und gegebenenfalls zu der daraus resultierenden Verschmutzungsgefahr beigetragen haben.

78 Werden infolge der Havarie eines Öltankers unabsichtlich Kohlenwasserstoffe ins Meer ausgebracht, so kann das nationale Gericht den Verkäufer dieser Kohlenwasserstoffe und Befrachter des Tankschiffs, das diese befördert, als denjenigen ansehen, durch den „Abfälle angefallen sind“, wenn es aufgrund des Sachverhalts, dessen Würdigung nur ihm zukommt, zu der Schlussfolgerung gelangt, dass dieser Verkäufer-Befrachter zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch die Havarie eingetreten ist, beigetragen hat, insbesondere wenn er es versäumt hat, Maßnahmen zur Verhütung eines solchen Ereignisses, z. B. durch die Auswahl des Schiffes, zu treffen. Unter solchen Umständen kann dieser Verkäufer-Befrachter als früherer Besitzer der Abfälle im Sinne von Art. 15 zweiter Gedankenstrich erste Alternative der Richtlinie 75/442 angesehen werden.

79 Wie in Randnr. 69 des vorliegenden Urteils ausgeführt, sieht Art. 15

zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 75/442 unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens durch die Verwendung der Konjunktion „oder“ vor, dass die Kosten für die Beseitigung der Abfälle entweder von „den früheren Besitzern“ oder „dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren“, zu tragen sind.

80 Insoweit sind die Mitgliedstaaten, an die die Richtlinie 75/442 gerichtet ist, nach Art. 249 EG zwar in der Wahl der Form und der Mittel frei, sind aber hinsichtlich des genannten Ziels, das in Bezug auf die Tragung der Kosten für die Beseitigung der Abfälle erreicht werden muss, gebunden. Infolgedessen müssen sie dafür sorgen, dass ihr nationales Recht es ermöglicht, die Kosten entweder den früheren Besitzern oder dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren, aufzuerlegen.

81 Wie die Generalanwältin in Randnr. 135 ihrer Schlussanträge ausgeführt hat, verbietet Art. 15 der Richtlinie 75/442 den Mitgliedstaaten nicht, entsprechend den in diesem Bereich eingegangenen völkerrechtlichen Verpflichtungen, wie dem Haftungs- und dem Fondsübereinkommen, vorzusehen, dass der Eigentümer des Schiffes und dessen Befrachter nur bis zu einem Höchstbetrag, der sich nach dem Raumgehalt des Schiffes bestimmt, und/oder nur unter besonderen Umständen im Zusammenhang mit fahrlässigem Handeln für Schäden, die durch das Ausbringen von Kohlenwasserstoffen ins Meer verursacht werden, haften müssen. Diese Bestimmung verbietet ebenso wenig, dass entsprechend den genannten völkerrechtlichen Verpflichtungen ein Entschädigungsfonds wie der IOPCF, der für jeden Schadensfall einen Höchstbetrag vorsieht, anstelle der „Besitzer“ im Sinne von Art. 1 Buchst. c der Richtlinie 75/442 die Kosten für die Beseitigung der Abfälle übernimmt, die von der unabsichtlichen

Ausbringung von Kohlenwasserstoffen ins Meer herrühren.

82 Wenn sich jedoch herausstellt, dass die Kosten für die Beseitigung von Abfällen, die von einem unabsichtlichen Ausbringen von Kohlenwasserstoffen ins Meer herrühren, von dem betreffenden Fonds nicht übernommen werden oder nicht übernommen werden können, weil der für diesen Schadensfall vorgesehene Entschädigungshöchstbetrag ausgeschöpft ist, und das nationale Recht eines Mitgliedstaats - einschließlich des Rechts, das auf völkerrechtlichen Übereinkommen beruht - durch Haftungsbeschränkungen und/oder -befreiungen verhindert, dass diese Kosten von dem Eigentümer und/oder Befrachter des Schiffes getragen werden, obwohl diese als „Besitzer“ im Sinne des Art. 1 Buchst. c der Richtlinie 75/442 anzusehen sind, muss das betreffende nationale Recht, um eine mit Art. 15 dieser Richtlinie vereinbare Umsetzung zu gewährleisten, die Möglichkeit vorsehen, dass die fraglichen Kosten von dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die auf diese Weise ins Meer ausgebrachten Abfälle herrühren, getragen werden. Allerdings darf ein solcher Hersteller gemäß dem Verursacherprinzip nur dann zur Tragung dieser Kosten verpflichtet werden, wenn er durch seine Tätigkeit zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch das Schiffsunglück eingetreten ist, beigetragen hat.

83 Die Pflicht eines Mitgliedstaats, alle zur Erreichung des durch eine Richtlinie vorgeschriebenen Ziels erforderlichen Maßnahmen zu treffen, ist eine durch Art. 249 Abs. 3 EG und durch die Richtlinie selbst auferlegte zwingende Pflicht. Diese Pflicht, alle allgemeinen oder besonderen Maßnahmen zu ergreifen, trifft alle Träger öffentlicher Gewalt in den Mitgliedstaaten einschließlich der Gerichte im Rahmen ihrer Zuständigkeiten (vgl. Urteile vom 13. November 1990, *Marleasing*, C 106/89, Slg. 1990,

I 4135, Randnr. 8, und Inter-Environnement Wallonie, Randnr. 40).

84 Daraus folgt, dass ein nationales Gericht, das bei der Anwendung des nationalen Rechts - gleich, ob es sich um vor oder nach der Richtlinie erlassene Vorschriften oder um solche handelt, die auf internationalen Übereinkommen beruhen, die der Mitgliedstaat geschlossen hat - dieses Recht auszulegen hat, seine Auslegung so weit wie möglich am Wortlaut und Zweck der Richtlinie ausrichten muss, um das mit der Richtlinie verfolgte Ziel zu erreichen und auf diese Weise Art. 249 Abs. 3 EG nachzukommen (vgl. in diesem Sinne Urteil Marleasing, Randnr. 8).

85 Im Übrigen ist die Gemeinschaft - entgegen dem Vorbringen der Total-Gesellschaften in der mündlichen Verhandlung - an das Haftungs- und das Fondsübereinkommen nicht gebunden. Sie ist nämlich weder diesen völkerrechtlichen Vereinbarungen beigetreten, noch kann davon ausgegangen werden, dass sie an die Stelle ihrer Mitgliedstaaten getreten ist - und sei es auch nur, weil nicht alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien dieser Übereinkommen sind - (vgl. entsprechend Urteile vom 14. Juli 1994, Peralta, C 379/92, Slg. 1994, I 3453, Randnr. 16, und vom 3. Juni 2008, Intertanko u. a., C 308/06, Slg. 2008, I 0000, Randnr. 47), oder dass sie an diese Übereinkommen mittelbar aufgrund von Art. 235 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen gebunden ist, das am 10. Dezember 1982 in Montego Bay unterzeichnet wurde, am 16. November 1994 in Kraft trat und mit dem Beschluss 98/392/EG des Rates vom 23. März 1998 (ABl. L 179, S. 1) genehmigt wurde. Art. 235 Abs. 3 dieses Übereinkommens beschränkt sich - wie die französische Regierung in der mündlichen Verhandlung hervorgehoben hat - darauf, eine allgemeine Verpflichtung der Vertragsstaaten des Übereinkommens zur Zusammenarbeit zu begründen.

86 Zur Entscheidung 2004/246 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Protokoll von 2003 zum Fondsübereinkommen zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten, genügt darüber hinaus die Feststellung, dass diese Entscheidung und das genannte Protokoll von 2003 auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens keine Anwendung finden können.

87 Zwar sieht die Richtlinie 2004/35 in ihrem Art. 4 Abs. 2 ausdrücklich vor, dass sie nicht für Vorfälle oder Tätigkeiten gilt, bei denen die Haftung oder Entschädigung in den Anwendungsbereich eines internationalen Übereinkommens fällt, das in Anhang IV aufgeführt ist, in dem das Haftungsübereinkommen und das Fondsübereinkommen genannt sind. Der Gemeinschaftsgesetzgeber hielt es nämlich - wie im zehnten Erwägungsgrund dieser Richtlinie ausgeführt wird - für erforderlich, relevante internationale Übereinkommen, durch die die Ausübung in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallender Tätigkeiten umfassender und strenger reglementiert werden, ausdrücklich zu berücksichtigen.

88 Die Richtlinie 75/442 enthält jedoch - auch in ihrer kodifizierten Fassung - keine vergleichbare Bestimmung, wie sie sich aus der Richtlinie 2006/12 ergibt.

89 In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen ist auf die dritte Frage zu antworten, dass für die Anwendung von Art. 15 der Richtlinie 75/442 auf das unabsichtliche Ausbringen von Kohlenwasserstoffen ins Meer, die eine Verunreinigung der Küsten eines Mitgliedstaats verursachen, Folgendes gilt:

- Das nationale Gericht kann den Verkäufer dieser Kohlenwasserstoffe und den Befrachter des Schiffes, das diese befördert, als Erzeuger dieser Abfälle im Sinne von Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 75/442 und damit

als früheren Besitzer im Sinne von Art. 15 zweiter Gedankenstrich erste Alternative dieser Richtlinie ansehen, wenn es aufgrund des Sachverhalts, dessen Würdigung nur ihm zukommt, zu der Schlussfolgerung gelangt, dass dieser Verkäufer-Befrachter zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch die Havarie eingetreten ist, beigetragen hat, insbesondere wenn er es versäumt hat, Maßnahmen zur Verhütung eines solchen Ereignisses, z. B. durch die Auswahl des Schiffes, zu treffen.

- Wenn sich herausstellt, dass die Kosten für die Beseitigung von Abfällen, die von einem unabsichtlichen Ausbringen von Kohlenwasserstoffen ins Meer herrühren, von dem betreffenden Fonds nicht übernommen werden oder nicht übernommen werden können, weil der für diesen Schadensfall vorgesehene Entschädigungshöchstbetrag ausgeschöpft ist, und das nationale Recht eines Mitgliedstaats - einschließlich des Rechts, das auf völkerrechtlichen Übereinkommen beruht - durch Haftungsbeschränkungen und/oder -befreiungen verhindert, dass diese Kosten von dem Eigentümer und/oder Befrachter des Schiffes getragen werden, obwohl diese als „Besitzer“ im Sinne des Art. 1 Buchst. c der Richtlinie 75/442 anzusehen sind, muss das betreffende nationale Recht, um eine mit Art. 15 dieser Richtlinie vereinbare Umsetzung zu gewährleisten, die Möglichkeit vorsehen, dass die fraglichen Kosten von dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die auf diese Weise ins Meer ausgebrachten Abfälle herrühren, getragen werden. Allerdings darf ein solcher Hersteller gemäß dem Verursacherprinzip nur dann zur Tragung dieser Kosten verpflichtet werden, wenn er durch sein Handeln zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch das Schiffsunglück eingetreten ist, beigetragen hat.

Kosten

90 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein

Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Große Kammer) für Recht erkannt:

1. Ein Stoff wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende, nämlich als Brennstoff verkaufte Schweröl, ist kein Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442/EWG des Rates vom 15. Juli 1975 über Abfälle in der durch die Entscheidung 96/350/EG der Kommission vom 24. Mai 1996 geänderten Fassung, sofern er unter wirtschaftlich vorteilhaften Umständen genutzt oder vermarktet wird und tatsächlich ohne eine vorherige Bearbeitung als Brennstoff verwendet werden kann.

2. Kohlenwasserstoffe, die nach einer Havarie unabsichtlich ins Meer ausgebracht worden sind, sich mit Wasser sowie mit Sedimenten vermischen, an der Küste eines Mitgliedstaats entlangtreiben und schließlich dort an Land geschwemmt werden, sind Abfälle im Sinne von Art. 1 Buchst. a der Richtlinie 75/442 in der durch die Entscheidung 96/350 geänderten Fassung, da sie nicht ohne vorherige Bearbeitung genutzt oder verarbeitet werden können.

3. Für die Anwendung von Art. 15 der Richtlinie 75/442 in der durch die Entscheidung 96/350 geänderten Fassung auf das unabsichtliche Ausbringen von Kohlenwasserstoffen ins Meer, die eine Verunreinigung der Küsten eines Mitgliedstaats verursachen, gilt Folgendes:

- Das nationale Gericht kann den Verkäufer dieser Kohlenwasserstoffe und den Befrachter des Schiffes, das diese befördert, als Erzeuger dieser Abfälle im Sinne von Art. 1 Buchst. b der Richtlinie 75/442 und damit

als früheren Besitzer im Sinne von Art. 15 zweiter Gedankenstrich erste Alternative dieser Richtlinie ansehen, wenn es aufgrund des Sachverhalts, dessen Würdigung nur ihm zukommt, zu der Schlussfolgerung gelangt, dass dieser Verkäufer-Befrachter zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch die Havarie eingetreten ist, beigetragen hat, insbesondere wenn er es versäumt hat, Maßnahmen zur Verhütung eines solchen Ereignisses, z. B. durch die Auswahl des Schiffes, zu treffen.

- Wenn sich herausstellt, dass die Kosten für die Beseitigung von Abfällen, die von einem unabsichtlichen Ausbringen von Kohlenwasserstoffen ins Meer herrühren, von dem betreffenden Fonds nicht übernommen werden oder nicht übernommen werden können, weil der für diesen Schadensfall vorgesehene Entschädigungshöchstbetrag ausgeschöpft ist, und das nationale Recht eines Mitgliedstaats - einschließlich des Rechts, das auf völkerrechtlichen Übereinkommen beruht - durch Haftungsbeschränkungen und/oder Befreiungen verhindert, dass diese Kosten von dem Eigentümer und/oder Befrachter des Schiffes getragen werden, obwohl diese als „Besitzer“ im Sinne des Art. 1 Buchst. c der Richtlinie 75/442 anzusehen sind, muss das betreffende nationale Recht, um eine mit Art. 15 dieser Richtlinie vereinbare Umsetzung zu gewährleisten, die Möglichkeit vorsehen, dass die fraglichen Kosten von dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die auf diese Weise ins Meer ausgebrachten Abfälle herrühren, getragen werden. Allerdings darf ein solcher Hersteller gemäß dem Verursacherprinzip nur dann zur Tragung dieser Kosten verpflichtet werden, wenn er durch sein Handeln zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch das Schiffsunglück eingetreten ist, beigetragen hat.

Unterschriften