

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
SODNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EORPACH
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
CURTEA DE JUSTIȚIE A COMUNITĂȚILOR EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTEV
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Presse und Information

PRESSEMITTEILUNG Nr. 39/08

24. Juni 2008

Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-188/07

Commune de Mesquer / Total France SA und Total International Ltd

DAS VERURSACHERPRINZIP ERFORDERT EINE AUFERLEGUNG DER KOSTEN FÜR DIE BESEITIGUNG DER INFOLGE DER HAVARIE EINES ÖLTANKERS ANGEFALLENEN ABFÄLLE

Das Erfordernis einer mit Art. 15 der „Abfallrichtlinie“ vereinbaren Umsetzung kann dazu führen, dass der Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren, die Kosten für die Beseitigung der Abfälle trägt, die durch das unbeabsichtigte Auslaufen von Öl ins Meer anfallen

Die italienische Gesellschaft ENEL schloss mit der Total International Ltd einen Vertrag über die Lieferung von Schweröl vom Hafen von Dünkirchen (Frankreich) bis zum Hafen von Milazzo (Italien). Zur Erfüllung dieses Vertrags verkaufte Total raffinage distribution, nunmehr Total France SA, dieses Schweröl an Total International Ltd, die das unter maltesischer Flagge fahrende Tankschiff Erika charterte. Am 12. Dezember 1999 sank die Erika vor der bretonischen Küste (Finistère, Frankreich), wobei ein Teil ihrer Ladung und ihres Tankinhalts ins Meer ausfloss, was eine Verschmutzung der französischen Atlantikküste zur Folge hatte.

Die Gemeinde Mesquer verklagte die Unternehmen der Total-Gruppe auf Erstattung der Aufwendungen für die Reinigungs- und Entsorgungsarbeiten in ihrem Küstengebiet und berief sich insoweit auf die „Abfallrichtlinie“. Nach Ansicht der Gemeinde handelte es sich bei dem unabsichtlich ins Meer ausgebrachten Öl um Abfälle im Sinne der Richtlinie, so dass die Kosten für dessen Beseitigung den Gesellschaften Total International Ltd und Total France SA in ihrer jeweiligen Eigenschaft als „frühere Besitzer“ bzw. „Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren“, aufzuerlegen seien.

Um über das bei ihr anhängige Rechtsmittelverfahren entscheiden zu können, hat die Cour de Cassation (Frankreich) den Gerichtshof um Auslegung der einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts¹ ersucht.

- ***Zur Frage, ob Schweröl, das nach einer Havarie unabsichtlich ins Meer ausgebracht worden ist, als Abfall im Sinne der Richtlinie eingestuft werden muss***

¹ – 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.

Nach Auffassung des Gerichtshofs ist das von dem Schiff beförderte Schweröl kein „Abfall“, wenn es unter wirtschaftlich vorteilhaften Umständen genutzt oder vermarktet wird und tatsächlich ohne eine vorherige Bearbeitung als Brennstoff verwendet werden kann.

Allerdings sind solche Kohlenwasserstoffe, die im Fall einer Havarie unabsichtlich ins Meer ausgebracht worden sind, sich mit Wasser sowie mit Sedimenten vermischen, an der Küste eines Mitgliedstaats entlang treiben und schließlich dort an Land geschwemmt werden, **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 einzustufen sind.**

- *Zur Frage, ob im Fall der 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*

Der Gerichtshof erinnert zunächst daran, dass unter den Umständen des vorliegenden Falles nach der „Abfallrichtlinie“ diese Kosten gemäß dem Verursacherprinzip von den „früheren Besitzern“ oder dem „Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren“, zu tragen sind.

Bei einer Havarie – so der Gerichtshof – hat der Eigentümer des Schiffes, das Öl befördert, dieses, unmittelbar bevor es zu Abfall wird, in seinem Besitz. **Unter diesen Umständen können diese Abfälle als Abfälle angesehen werden, die durch den Schiffseigner angefallen sind, so dass dieser als „Besitzer“ im Sinne der Richtlinie eingestuft werden kann.**

Das nationale Gericht kann jedoch aufgrund des Sachverhalts, dessen Würdigung nur ihm zukommt, davon ausgehen, dass **durch den Verkäufer des Öls und Befrachter des Tankschiffs, das dieses befördert, „Abfälle angefallen sind“, wenn es feststellt, 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.**

Der Gerichtshof ist insoweit der Auffassung, dass die „Abfallrichtlinie“ den Mitgliedstaaten nicht verbietet, entsprechend den Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung² und den IOPCF³ Haftungsbeschränkungen und/oder –befreiungen zugunsten des Schiffseigners und des Befrachters sowie die Errichtung eines Fonds wie des internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden (IOPCF) vorzusehen.

Wenn jedoch die Kosten für die Beseitigung der Abfälle vom IOPFC nicht übernommen werden oder nicht übernommen werden können 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“ anzusehen sind, **muss das betreffende nationale Recht die Möglichkeit vorsehen, dass die**

² – Internationales Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, angenommen am 29. November 1969 in Brüssel, in der durch das am 27. November 1992 in London unterzeichnete Protokoll (ABl. 2004, L 78, S. 32) geänderten Fassung.

³ – Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, angenommen am 18. Dezember 1971 in Brüssel, in der durch das am 27. November 1992 in London unterzeichnete Protokoll (ABl. 2004, L 78, S. 40) geänderten Fassung.

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 verpflichtet werden, diese Kosten zu tragen, wenn er durch sein Handeln zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch die Havarie eingetreten ist, beigetragen hat.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Dieses Dokument ist in folgenden Sprachen verfügbar: FR, BG, CS, DE, EN, ES, EL, HU, IT, NL, PT, RO

Den vollständigen Wortlaut des Urteils finden Sie heute ab ca. 12.00 Uhr MEZ auf der Internetseite des Gerichtshofs:

<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=DE&Submit=rechercher&numaff=C-188/07>

*Für weitere Auskünfte wenden Sie sich bitte an Ass. iur. Dominik Düsterhaus,
Tel.: (00352) 4303 3255, Fax: (00352) 4303 2734*