

Gastkommentar: Clemens Hillmer
Partner – Watson Farley Williams, Hamburg

Die Hongkong-Konvention, die EU-Regulierung und offene juristische Fragen in einigen Staaten

Mit den Beitritten von Bangladesch und Liberia als Vertragsstaaten zur Hong Kong Convention (HKC) wird die HKC 2025 in Kraft treten. Die HKC gilt für Schiffe, die die Flagge eines Vertragsstaats führen und Schiffsrecyclinganlagen (SRA), die der Gerichtsbarkeit eines Vertragsstaats unterstehen. Unter anderem Bangladesch, Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Indien, Japan, Liberia, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Panama, Portugal und die Türkei sind Vertragsstaaten der HKC.

Die EU hatte bereits mit der EU-Schiffsrecycling-Verordnung (SR-VO) 2013 eine Vorreiterrolle übernommen. Sie regelt unter anderem, dass Schiffe mit EU-Flagge nur auf SRA recycelt werden dürfen, die auf der europäischen Liste sind.

Bei Schiffen mit Nicht-EU-Flagge greift hingegen als Auffangtatbestand die EU-Abfallverbringungs-VO (AbfVerbr-VO): Abfall (darunter fällt auch ein Schiff) aus der EU darf in ein Nicht-OECD Land nicht und in ein OECD Land nur mit Notifizierungsverfahren verbracht werden.

Zur Sanktionierung von Verstößen gegen die SR-VO beziehungsweise die AbfVerbr-VO hat jeder EU-Mitgliedsstaat noch einmal eigene Strafgesetze zu erlassen.

Was bedeutet nun das Inkrafttreten der HKC in der Praxis? Die SR-VO beziehungsweise die AbfVerbr-VO als Regelwerke der EU gelten nach wie vor und sind von Eignern auch weiterhin zu beachten.

Nur weil eine SRA den Vorgaben der HKC entspricht, kommt immer noch ein Verstoß gegen die SR-VO (Schiff mit EU-Flagge wird auf einer SRA abgewrackt wird, die nicht auf der europäischen Liste ist) beziehungsweise die AbfVerbr-VO (Schiff mit Nicht-EU-Flagge wird aus der EU in ein anderes Land verbracht) in Betracht. Auch die

Käuferverpflichtung in einem »Scraping MoA«, dass Schiff nach der HKC zu recyceln, entbindet den Eigner nicht von seinen Pflichten unter den EU-Regeln.

Interessant ist, dass einige EU-Mitgliedsstaaten Strafgesetze zur Sanktionierung von Verstößen gegen EU-Regeln zum Teil noch nicht oder nur unzureichend erlassen haben. Während Dänemark Verstöße gegen SR-VO beziehungsweise die AbfVerbr-VO streng mit Haft bis zu 2 Jahren bestrafen, bestraft Frankreich nur den Verstoß gegen die SR-VO mit Haft bis zu zwei Jahren. Flaggt ein französischer Eigner außerhalb der EU aus und verstößt »nur« gegen die AbfVerbr-VO, so wird er nur mit einer wenig abschreckenden Geldstrafe von bis zu 3.000 € bestraft.

Auch Deutschland hat seine Hausaufgaben nicht gemacht: Zwar ist der Verstoß gegen die AbfVerbr-VO nach § 18a AbfallVerbrG mit bis zu 5, gegebenenfalls sogar bis zu 10 Jahren, strafbar. Bei Schiffen mit EU-Flagge kommt aber die SR-VO zur Anwendung, die die AbfVerbr-VO verdrängt. Dann bleiben Be-

teiligte wohl straffrei, weil Deutschland noch kein Strafgesetz bei Verstoß gegen die SR-VO erlassen hat.

Bemerkenswert ist in Deutschland dabei der Streit zum Ausfuhrgebiet des Schiffes. Oberstaatsanwalt Elsner aus Hamburg lässt für eine Strafbarkeit nach § 18a AbfVerbrG wohl ausreichen, dass das Schiff aus irgendeinem EU-Mitgliedsstaat verbracht wird, wenn für eine strafrechtliche Anknüpfung in Deutschland zumindest der Kaufvertrag in Deutschland abgeschlossen wurde.

Nach einer Gegenmeinung setze § 18a AbfVerbrG hingegen zwingend voraus, dass das als Abfall qualifizierte Schiffe aus deutschen Gewässern verbracht wurden.

Die Gegenmeinung ist stimmig, da das deutsche AbfallVerbrG nach § 1 Nr. 1 AbfVerbrG nur bei Verbringung von Abfällen »in das, aus dem oder durch das Bundesgebiet« zur Anwendung kommt. Außerdem besteht schon kein deutsches Strafverfolgungsbedürfnis: Wenn alle Mitgliedsstaaten ihrer Verpflichtung zur Einführung von Strafgesetzen bei Verstoß gegen die SR-VO beziehungsweise die AbfVerbr-VO nachkommen, ist eine flächendeckende Strafverfolgung in der EU gewährleistet. Solange die Frage aber durch die Gerichte nicht geklärt ist, sollten Eigner sich auf die Gegenmeinung nicht verlassen.

Bemerkenswert ist auch, dass Bangladesch und Indien als Recyclingstaaten zwar Vertragsparteien der HKC sind, aber nicht Pakistan. Schiffe können dort weiterhin unreguliert recycelt werden. Nachdem es in Pakistan anfangs Diskussionen über einen Beitritt zur HKC gab, sind diese in letzter Zeit wohl abgeebbt.

Das Inkrafttreten der HKC ist ein großer Schritt in die richtige Richtung. Auch nach deren Inkrafttreten wird der rechtliche Rahmen jedoch weiter unübersichtlich und komplex bleiben. ■



Clemens Hillmer
Partner – Watson Farley Williams

© WFW