

Per E-Mail

Bundesministerium der Justiz und für
Verbraucherschutz
Referat II A 4
Anton-Wilhelm-Amo-Straße 37
10117 Berlin

**BMJV-Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafrechts –
Umsetzung der EU-Richtlinie über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf Ihres Hauses zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafrechts in Umsetzung der EU-Richtlinie über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt (Richtlinie (EU) 2024/1203).

Als Spitzenverband der deutschen Seeschifffahrt vertritt der Verband Deutscher Reeder (VDR) rund 200 Mitgliedsunternehmen aus allen Bereichen der Seeverkehrswirtschaft. Mit der siebtgrößten Handelsflotte und einer der größten Containerschiffsflotten der Welt bildet die deutsche Seeschifffahrt das Rückgrat der Exportnation Deutschland – rund 62 Prozent der Ausfuhren und 60 Prozent der Einfuhren werden über den Seeweg abgewickelt. Die Seeschifffahrt ist eine der Schlüsselindustrien im exportorientierten Deutschland und leistet einen essentiellen Beitrag für die Versorgung der hiesigen Volkswirtschaft mit Rohstoffen, Energie und Wirtschaftsgütern. Die in der internationalen Seeschifffahrt tätigen deutschen Reedereien stehen in einem sehr starken Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern und Standorten in Europa und weltweit. Der am jeweiligen Reederei-Standort geltende Rechtsrahmen beeinflusst die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft und der Schifffahrtsunternehmen in vielfältiger Weise. Die Seeschifffahrt ist als stark international geprägter Sektor auf nationale Regelungen angewiesen, die im Einklang mit bestehenden internationalen und europäischen Standards stehen müssen und die hiesigen Unternehmen nicht benachteiligen. Das ist ein entscheidender Punkt für die Attraktivität des Schifffahrtsstandortes.

Im Bewusstsein ihrer Verantwortung leistet die Schifffahrt bereits seit Jahren einen aktiven Beitrag zum globalen Umwelt- und Klimaschutz und setzt sich dafür ein, Umweltvorgaben so zu gestalten, dass sie ökologisch wirksam und wirtschaftlich tragfähig sind – für den Schutz von Mensch, Natur und Meeresumwelt. Schon seit den 1950er-Jahren werden dazu unter dem Dach der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) verbindliche und weltweit einheitliche Regeln verhandelt, wobei wichtigste regulatorische Grundlage für den

Meeresumweltschutz im Bereich der Seeschifffahrt das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) ist, dass die Standards im Umgang mit Öl, Chemikalien, Abfällen und Luftemissionen weltweit festlegt. Verbindliche internationale Regelungen sind für die Seeschifffahrt essentiell, da dadurch ein Wettbewerb über das Unterbieten von Standards vermieden wird und Wettbewerbsgleichheit hergestellt werden kann. Der VDR setzt sich daher engagiert dafür ein, dass für den Betrieb von Seeschiffen international hohe Standards gelten und dass diese Standards auch wirksam kontrolliert werden, um ihre möglichst stringente Einhaltung zu gewährleisten.

Im Rahmen von MARPOL (sowie der weiteren internationalen Übereinkommen) haben sich im internationalen Schifffahrtskontext die existierenden Verwaltungssanktionen im Rahmen von Flaggen- und Hafenstaatkontrollregelungen als äußerst wirksame Mechanismen für den Schutz der Meeresumwelt und die Durchsetzung der hierfür geltenden Anforderungen und Standards erwiesen. Sie sind in aller Regel effektiver und wirken aufgrund der wirtschaftlichen Komponente meist auch abschreckender als strafrechtliche Verfolgungen. Zu diesen Verwaltungssanktionen gehört insbesondere die Festhaltung nicht konformer Schiffe im Hafen, bis festgestellte Mängel behoben sind. Auch sind umfassendere und häufigere Kontrollen und im Extremfall die Blacklistung von Schiffen, die bereits häufiger gegen Vorschriften verstoßen haben im Rahmen von Hafenstaatkontrollen, möglich, mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Schiffe bzw. deren Betrieb und ihre Eigener. Derartige Maßnahmen haben eine unmittelbare und wirksame Auswirkung auf den Umweltschutz, strafrechtliche Verfolgungen und Ahndungen sind hingegen oft mit langwierigen und kostspieligen Verfahren verbunden, die keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Schutz der Umwelt haben. Die Festsetzung von Schiffen etwa stellt dagegen für die Betreiber aufgrund der erheblichen Kosteneinbußen, die aus solchen Maßnahmen aufgrund von Verzögerungen und aufgrund der hohen Betriebskosten der Schiffe regelmäßig entstehen, eine unmittelbare, erhebliche Einschränkung und Strafe dar.

Vor diesem Hintergrund hatten wir gemeinsam mit anderen europäischen und internationalen Schifffahrtsverbänden bereits im Gesetzgebungsprozess der europäischen Richtlinie (EU) 2024/1203 sehr deutlich betont, dass solche Sanktionsmechanismen wirkungsvoller und in der Regel vorzugswürdig sind. Eine strafrechtliche Ahndung von Fehlverhalten sollte dagegen die Ausnahme und in der Regel lediglich auf vorsätzlich begangene, gravierende Delikte beschränkt sein. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die rigide strafrechtliche Verfolgung und damit Kriminalisierung von Personen im Bereich der Seeschifffahrt wegen unbeabsichtigter Einleitungen oder Verschmutzungen von Gewässern nicht zur Attraktivität des Seefahrerberufs beiträgt, der das Rückgrat der Schifffahrtsindustrie bildet und bei dessen Nachwuchsgewinnung die Schifffahrtsunternehmen bereits heute vor großen Herausforderungen stehen, sondern vielmehr von einer Karriere in der Schifffahrt abschreckt.

Zumindest sollten die in der Richtlinie (EU) 2024/1203 eröffneten Strafanforderungen und Vorgaben zur europaweiten Harmonisierung im Rahmen der nationalen Umsetzung der Richtlinie in Deutschland nicht auch noch überstiegen werden. Vor diesem Hintergrund lehnen wir die im Gesetzentwurf enthaltene deutliche Anhebung von Sanktionen gegenüber Einzelpersonen und auch Unternehmen, die zum Teil weit über die Anforderungen der Richtlinie hinausgeht, ab. So werden die bisherigen Strafraumen auf bis zu zehn Jahre erhöht,

womit deutlich über die Vorgaben der Richtlinie hinausgegangen wird. Auch die Anhebung des Höchstmaßes der Verbandsgeldbuße überschießt die unionsrechtlichen Anforderungen. Die mit der Richtlinie angestrebte Harmonisierung der Strafmaßnahmen und Ahndung auf EU-Ebene wird damit übrigens gerade nicht erfüllt, sondern unterlaufen. Der Verband spricht sich deshalb für eine Anpassung des Strafrahmens jeweils 1:1 an die europäischen Vorgaben aus der Richtlinie aus, um einheitliche Wettbewerbsbedingungen und Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten.

Insgesamt sollte der nationale Gesetzgeber sicherstellen, dass die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1203 weder zu einer übermäßigen Ausweitung bestehender Straftatbestände (für die übrigens keinerlei Notwendigkeit erkennbar ist – die bisher im deutschen Recht vorgesehen Strafraumen sind völlig ausreichend und es ist nicht erkennbar bzw. aus der Praxis ableitbar, dass hier ein generelles Strafdefizit besteht) noch zu einer faktischen Verschärfung gegenüber den unionsrechtlichen Mindestvorgaben führt. Ziel muss eine klare, europarechtskonforme und praxisgerechte Ausgestaltung des Umweltstrafrechts in diesem Bereich sein, die Rechtssicherheit schafft und gleichzeitig die besonderen Rahmenbedingungen der internationalen Seeschifffahrt berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Verband Deutscher Reeder