



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

23. Januar 2014*

„Seeverkehr — Richtlinie 1999/32/EG — Marpol-Übereinkommen 73/78 — Anlage VI — Verschmutzung der Atmosphäre durch Schiffe — Fahrgastschiffe im Linienverkehr — Kreuzfahrtschiffe — Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen — Gültigkeit“

In der Rechtssache C-537/11

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Tribunale di Genova (Italien) mit Entscheidung vom 18. Juni 2011, beim Gerichtshof eingegangen am 21. Oktober 2011, in dem Verfahren

Mattia Manzi,

Compagnia Naviera Orchestra

gegen

Capitaneria di Porto di Genova,

Beteiligter:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten L. Bay Larsen, des Vizepräsidenten des Gerichtshofs K. Lenaerts in Wahrnehmung der Aufgaben eines Richters der Vierten Kammer, der Richter M. Safjan und J. Malenovský (Berichterstatter) sowie der Richterin A. Prechal,

Generalanwältin: J. Kokott,

Kanzler: A. Impellizzeri, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 18. September 2013,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— von Herrn Manzi und der Compagnia Naviera Orchestra, vertreten durch A. Rossi und S. Dameri, avvocati, beauftragt durch B. O'Connor, Solicitor,

* Verfahrenssprache: Italienisch.

- der italienischen Regierung, vertreten durch G. Palmieri als Bevollmächtigte im Beistand von G. Albenzio, avvocato dello Stato,
- des Europäischen Parlaments, vertreten durch I. Anagnostopoulou, L. Visaggio und J. Rodrigues als Bevollmächtigte,
- des Rates der Europäischen Union, vertreten durch K. Michoel, S. Barbagallo und M. Moore als Bevollmächtigte,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch S. Boelaert, S. Petrova, L. Pignataro-Nolin und L. Prete als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 2 Nr. 3g und Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG (ABl. L 121, S. 13) in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 (ABl. L 191, S. 59) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 1999/32).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Manzi und der Compagnia Naviera Orchestra einerseits sowie der Capitaneria di Porto di Genova (Hafenamt Genua, Italien) andererseits wegen einer Verwaltungsstrafe, die wegen Verstoßes gegen den maximalen Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen gegen sie verhängt wurde.

Rechtlicher Rahmen

Internationales Recht

- 3 Mit dem am 2. November 1973 in London unterzeichneten und durch das Protokoll vom 17. Februar 1978 ergänzten Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden: Marpol-Übereinkommen 73/78) werden Regeln zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung aufgestellt.
- 4 Mit dem am 26. September 1997 in London unterzeichneten Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen geänderten Fassung (im Folgenden: Protokoll von 1997) wurde dem Übereinkommen die Anlage VI („Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe“) hinzugefügt.
- 5 Unter den Vertragsparteien des Protokolls von 1997 befinden sich 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Die Tschechische Republik, Ungarn und die Republik Österreich sind nicht Vertragsparteien dieses Protokolls.
- 6 Zu dem für den Ausgangsrechtsstreit maßgeblichen Zeitpunkt bestimmte Regel 14 Abs. 1 der Anlage VI, dass außerhalb von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten der Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen 4,5 Massenhundertteile nicht überschreiten durfte.

Unionsrecht

7 In den Erwägungsgründen 1, 3 und 8 der Richtlinie 1999/32 heißt es:

„(1) Die Ziele und Grundsätze der gemeinschaftlichen Umweltpolitik ... richten sich insbesondere darauf, die Menschen vor den erwiesenen Gefahren der Schwefeldioxidemissionen wirksam zu schützen und die Umwelt zu schützen, indem verhindert wird, dass die Schwefelniederschläge die kritische Belastung und die einschlägigen Grenzwerte überschreiten.

...

(3) Schwefeldioxidemissionen tragen erheblich zum Problem der Versauerung in der Gemeinschaft bei. Ferner werden menschliche Gesundheit und Umwelt durch Schwefeldioxid unmittelbar beeinträchtigt.

...

(8) Schwefel, der in Öl und in Kohle in geringen Mengen natürlich vorkommt, ist seit Jahrzehnten als wichtigste Quelle für Schwefeldioxidemissionen nachgewiesen, die ihrerseits eine Hauptursache für den ‚sauren Regen‘ und eine der wichtigsten Ursachen für die Luftverschmutzung in vielen Stadt- und Industriegebieten sind.“

8 Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie lautet:

„Ziel dieser Richtlinie ist die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen aus der Verbrennung bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und dadurch die Verringerung der schädlichen Auswirkungen solcher Emissionen auf Mensch und Umwelt.“

9 Im Sinne der Richtlinie 1999/32 bezeichnet nach ihrem Art. 2 Nr. 3f der Ausdruck

„*Fahrgastschiff*“ jedes Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert; als Fahrgast gilt dabei jede Person mit Ausnahme

- i) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
- ii) von Kindern unter einem Jahr“.

10 Im Sinne der Richtlinie 1999/32 bezeichnet nach ihrem Art. 2 Nr. 3g der Ausdruck

„*Linienverkehr*“ eine Abfolge von Fahrten von Fahrgastschiffen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und nach ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar

- i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
- ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist“.

11 Art. 4a Abs. 4 dieser Richtlinie sieht vor:

„Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ab dem [11. August 2006] im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betriebene Fahrgastschiffe in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt 1,5

Massenhundertteile überschreitet. Die Mitgliedstaaten sind zumindest für Schiffe unter ihrer Flagge und Schiffe aller Flaggen während des Aufenthalts in ihren Häfen für die Durchsetzung dieser Vorschrift zuständig.“

Italienisches Recht

- 12 Die Bestimmungen der Richtlinie 1999/32 über den höchstzulässigen Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen wurden durch die Art. 295 und 296 des Decreto legislativo Nr. 152 vom 3. April 2006 (Supplemento ordinario alla GURI Nr. 88 vom 14. April 2006) in der u. a. durch das Decreto legislativo Nr. 205 vom 6. November 2007 zur Umsetzung der Richtlinie 2005/33/EG zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (Supplemento ordinario alla GURI Nr. 261 vom 9. November 2007) geänderten Fassung (im Folgenden: Decreto legislativo Nr. 152/2006) in innerstaatliches italienisches Recht umgesetzt.

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 13 Am 13. Juli 2008 stellte die Capitaneria di Porto di Genova im Hafen von Genua fest, dass das unter panamaischer Flagge fahrende Kreuzfahrtschiff MSC Orchestra Schiffskraftstoffe verwendete, deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschritt.
- 14 Mit Bescheid Nr. 166/2010 verhängte die Capitaneria di Porto di Genova gegen Herrn Manzi in seiner Eigenschaft als Kommandant dieses Schiffs und die Compagnia Naviera Orchestra, dessen Eigentümerin, als Gesamtschuldner eine Verwaltungsstrafe wegen Verstoßes gegen die Art. 295 und 296 des Decreto legislativo Nr. 152/2006.
- 15 Herr Manzi und die Compagnia Naviera Orchestra legten einen Rechtsbehelf gegen diesen Bescheid ein und führten aus:
- Es bestehe ein Widerspruch zwischen der Richtlinie 1999/32 und Anlage VI in Bezug auf den Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen.
 - Die MSC Orchestra sei als Schiff, das unter der Flagge eines Vertragsstaats des Marpol-Übereinkommens 73/78 und des Protokolls von 1997 fahre, zur Verwendung eines Kraftstoffs mit einem Schwefelgehalt unter 4,5 Massenhundertteilen berechtigt, wenn sie sich im Hafen eines anderen Vertragsstaats dieses Protokolls, hier der Italienischen Republik, befinde.
 - Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 und folglich das diese Bestimmung umsetzende Decreto legislativo Nr. 152/2006 gälten nur für Schiffe, die im „Linienverkehr“ eingesetzt seien; Kreuzfahrtschiffe zählten nicht zu dieser Kategorie.
- 16 Unter diesen Umständen hat das Tribunale di Genova das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:
1. Muss Art. 4a der auch unter Berücksichtigung des Inkrafttretens der Anlage VI erlassenen Richtlinie 1999/32 dahin ausgelegt werden, dass gemäß dem völkerrechtlichen Grundsatz von Treu und Glauben und dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit zwischen der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten der in diesem Artikel vorgesehene Grenzwert von 1,5 Massenhundertteilen Schwefelgehalt bei Schiffskraftstoffen nicht für Schiffe gilt, die unter der Flagge eines nicht der Union angehörenden Vertragsstaats des Marpol-Übereinkommens 73/78 fahren, wenn sie sich im Hafen eines Mitgliedstaats befinden, der ebenfalls der Anlage VI zugestimmt hat?

2. Falls Art. 4a der Richtlinie 1999/32 nicht in dem in Frage 1 genannten Sinne auszulegen ist: Ist dieser Artikel, soweit er einen Grenzwert von 1,5 Massenhundertteilen Schwefelgehalt bei Schiffskraftstoffen für Fahrgastschiffe im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen vorsieht, auch wenn sie unter der Flagge eines nicht zur Union gehörenden Staates fahren, der aber der Anlage VI zugestimmt hat – nach der außerhalb des SO_x-Emissions-Überwachungsgebiets ein Grenzwert von 4,5 Massenhundertteilen gilt –, rechtswidrig, da er gegen den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz *pacta sunt servanda* und den Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit zwischen der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten verstößt, indem er die Mitgliedstaaten, die die Anlage VI ratifiziert und umgesetzt haben, dazu zwingt, gegen ihre Verpflichtungen gegenüber den anderen Staaten, die der Anlage VI zugestimmt haben, zu verstoßen?
3. Ist der Begriff „Linienverkehr“ im Sinne des Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie 1999/32 dahin auszulegen, dass unter Schiffe „im Linienverkehr“ auch Kreuzfahrtschiffe fallen?

Zu den Vorlagefragen

Zur dritten Frage

- 17 Mit seiner dritten Frage, die an erster Stelle zu prüfen ist, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein Kreuzfahrtschiff wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende im Hinblick auf das in Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie 1999/32 aufgestellte Kriterium des „Linienverkehrs“ in den Anwendungsbereich von Art. 4a Abs. 4 dieser Richtlinie fällt.
- 18 Hierzu ist festzustellen, dass Kreuzfahrtschiffe nur dann unter die durch Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 geschaffene Regelung fallen, wenn sie das Kriterium des „Linienverkehrs“ erfüllen, das in ihrem für Fahrgastschiffe geltenden Art. 2 Nr. 3g vorgesehen ist. Fest steht nämlich, dass Kreuzfahrtschiffe zu den Fahrgastschiffen gehören.
- 19 Nach der ersten in Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie aufgestellten Voraussetzung wird ein Fahrgastschiff im Linienverkehr eingesetzt, wenn es „eine Abfolge von Fahrten ..., durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden“ oder „eine Abfolge von Fahrten von und nach ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp“ unternimmt.
- 20 Ein Kreuzfahrtschiff erfüllt somit diese erste Voraussetzung, wenn es zu Kreuzfahrten eingesetzt wird, die ohne Zwischenstopp in ihrem Abfahrtshafen enden.
- 21 Um festzustellen, ob ein Kreuzfahrtschiff die erste Voraussetzung auch in anderen Fällen erfüllen kann als in dem in der vorstehenden Randnummer genannten Fall, ist zu prüfen, ob ein solches Schiff Fahrten unternimmt, durch die „dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden“.
- 22 Die Kläger des Ausgangsverfahrens machen erstens geltend, dass ein Kreuzfahrtschiff wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende keine „Verbindung“ anbiete. Denn die Kreuzfahrtteilnehmer kauften eine Pauschalreise nicht, um von einem Punkt zu einem anderen befördert zu werden. Vielmehr täten sie dies zu einem weiter gehenden touristischen Zweck, da die erbrachte Leistung darüber hinaus auch die Unterhaltung dieser Personen umfasse.
- 23 Einer solchen Auslegung des Begriffs „Verbindung“ in Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie 1999/32 kann jedoch nicht gefolgt werden.

- 24 Kreuzfahrtschiffe befördern nämlich Fahrgäste von einem Hafen zu einem anderen, damit diese die betreffenden Häfen und verschiedene nahegelegene Orte besichtigen können. Da der Unionsgesetzgeber die Zwecke, zu denen eine Beförderung erfolgt, in keiner Weise präzisiert hat, kommt es im Rahmen von Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie 1999/32 nicht auf sie an. Daher ist eine Abfolge von Fahrten zu touristischen Zwecken als Verbindung im Sinne dieser Bestimmung anzusehen.
- 25 Da diese Richtlinie dazu beitragen soll, die menschliche Gesundheit und die Umwelt durch die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen einschließlich derjenigen, die bei Transporten auf dem Seeweg freigesetzt werden, zu schützen, kann diese Schlussfolgerung nicht dadurch entkräftet werden, dass die Fahrgäste eines Kreuzfahrtschiffs während der Fahrten in den Genuss zusätzlicher Leistungen wie Unterkunft, Verpflegung und Unterhaltung kommen.
- 26 Die Kläger des Ausgangsverfahrens tragen zweitens vor, ein Schiff, wie es Gegenstand des beim vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreits sei, unternehme keine Fahrten zwischen „[den]selben zwei oder mehr Häfen“, denn zum einen falle der Abfahrtshafen mit dem Ankunftshafen zusammen, und zum anderen komme es häufig vor, dass beabsichtigte Zwischenstopps auf der Reiseroute nicht durchgeführt würden, während nicht auf dieser Route vorgesehene Zwischenstopps aufgrund der touristischen Ansprüche der Fahrgäste nicht ausgeschlossen seien.
- 27 Auch diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden.
- 28 Um das für die Variante der Beförderung mit Zwischenstopps geltende Kriterium, dass „dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden“, zu erfüllen, muss die von einem Kreuzfahrtschiff angebotene Verbindung mindestens „dieselben zwei ... Häfen“ verbinden. Eine Kreuzfahrt, die zwei oder mehrere Häfen verbindet, ist aber als ein Beförderungsvorgang zwischen „[den]selben zwei ... Häfen“ anzusehen.
- 29 Die Liste der Häfen, die in der Reiseroute jeder Standardkreuzfahrt enthalten ist, umfasst nämlich zwangsläufig mindestens zwei Häfen, die angesteuert werden müssen, und zwar den Abfahrtshafen und den Ankunftshafen. Die Beförderung erfolgt somit zwischen diesen „zwei ... Häfen“, und zwar selbst dann, wenn die Beförderung im Abfahrtshafen endet.
- 30 Diese Auslegung wird auch durch das der Richtlinie 1999/32 zugrunde liegende und in Rn. 25 des vorliegenden Urteils dargelegte Ziel bestätigt. Ob die Kreuzfahrtschiffe in den Abfahrtshafen zurückkehren oder nicht, ändert nämlich nichts an der Menge ihrer Schwefeldioxidemissionen.
- 31 Für den Fall, dass es Zwischenstopps gibt, hat folglich die Frage, ob einige Zwischenstopps, die beim Kauf der Pauschalreise vorgesehen waren, nicht durchgeführt werden, während stattdessen andere, nicht vorgesehene Zwischenstopps erfolgen, keine Bedeutung für den Begriff der „Verbindung“ im Sinne von Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie 1999/32.
- 32 Daraus ergibt sich, dass ein Kreuzfahrtschiff, das Fahrten mit Zwischenstopps unternimmt, durch die zwei verschiedene Häfen miteinander verbunden werden oder die im Abfahrtshafen enden, eine Verbindung zwischen denselben zwei Häfen im Sinne der genannten Bestimmung anbietet.
- 33 Die zweite Voraussetzung des Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie 1999/32, die neben der ersten Voraussetzung vorliegen muss, geht dahin, dass ein Fahrgastschiff eine Abfolge von Fahrten entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder so regelmäßig oder häufig unternimmt, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist.

- 34 Diese Voraussetzung ist insbesondere dann gegeben, wenn eine Schifffahrtsgesellschaft öffentlich eine Reihe von Schiffsreisen an Bord eines Kreuzfahrtschiffs in einem Rhythmus, der sich u. a. nach den Kapazitäten dieser Gesellschaft und der Nachfrage in der Öffentlichkeit richtet, zu genauen Terminen und grundsätzlich zu genauen Abfahrts- und Ankunftszeiten anbietet und die Interessenten frei zwischen den einzelnen Kreuzfahrten dieser Gesellschaft wählen können.
- 35 Daher ist auf die dritte Frage zu antworten, dass ein Kreuzfahrtschiff wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende im Hinblick auf das in Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie 1999/32 aufgestellte Kriterium des „Linienverkehrs“ in den Anwendungsbereich von Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 fällt, sofern es Kreuzfahrten mit oder ohne Zwischenstopps unternimmt, die im Abfahrtshafen oder einem anderen Hafen enden, wobei diese Kreuzfahrten in einem bestimmten Rhythmus, zu genauen Terminen und grundsätzlich zu genauen Abfahrts- und Ankunftszeiten durchgeführt werden und die Interessenten frei zwischen den einzelnen angebotenen Kreuzfahrten wählen können; dies zu prüfen ist Sache des vorlegenden Gerichts.

Zur zweiten Frage

- 36 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht vom Gerichtshof wissen, ob Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 in Anbetracht dessen, dass diese Bestimmung der Richtlinie möglicherweise gegen Anlage VI verstößt und dadurch die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Protokolls von 1997 sind, dazu zwingt, ihre Verpflichtungen gegenüber den anderen Vertragsparteien des Protokolls zu verletzen, im Hinblick auf den völkerrechtlichen Grundsatz *pacta sunt servanda* und den in Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 1 EUV aufgestellten Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit gültig ist.
- 37 Zunächst ist festzustellen, dass die Gültigkeit von Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 nicht anhand der Anlage VI geprüft werden kann, da die Union nicht Vertragspartei des Marpol-Übereinkommens 73/78, einschließlich der Anlage VI, ist und nicht an dieses Übereinkommen gebunden ist (vgl. entsprechend Urteil vom 3. Juni 2008, Intertanko u. a., C-308/06, Slg. 2008, I-4057, Rn. 47 und 52).
- 38 Die Gültigkeit von Art. 4a Abs. 4 kann auch nicht anhand des völkerrechtlichen Grundsatzes *pacta sunt servanda* geprüft werden, da dieser zwingende Grundsatz nur für Völkerrechtssubjekte gilt, die als Vertragsparteien eines bestimmten internationalen Abkommens an dieses Abkommen gebunden sind.
- 39 Die Anlage VI ist ferner kein Ausdruck von Regeln des Völkergewohnheitsrechts, die als solche die Organe der Union binden und Bestandteil der Rechtsordnung der Union sind (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 25. Februar 2010, Brita, C-386/08, Slg. 2010, I-1289, Rn. 42).
- 40 Schließlich ist festzustellen, dass die in den Rn. 47 bis 52 des Urteils Intertanko u. a. aufgestellten Grundsätze, wonach die Gültigkeit der Richtlinie 1999/32 nicht an der Anlage VI gemessen werden kann, nicht unter Berufung darauf umgangen werden können, dass ein Verstoß gegen den in Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 1 EUV aufgestellten Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit vorliege.
- 41 Daher ist auf die zweite Frage zu antworten, dass die Gültigkeit von Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 weder anhand des völkerrechtlichen Grundsatzes *pacta sunt servanda* noch anhand des in Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 1 EUV verankerten Grundsatzes der loyalen Zusammenarbeit mit der Begründung geprüft werden kann, dass diese Bestimmung der Richtlinie möglicherweise gegen die Anlage VI verstoße und dadurch die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Protokolls von 1997 sind, dazu zwingt, ihre Verpflichtungen gegenüber den anderen Vertragsparteien des Protokolls zu verletzen.

Zur ersten Frage

- 42 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, wie sich die Anlage VI im Hinblick auf den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz, dem zufolge internationale Abkommen nach Treu und Glauben durchgeführt und ausgelegt werden müssen, auf die Tragweite von Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 auswirkt.
- 43 Die Anlage VI wurde mit dem Protokoll von 1997 in das Marpol-Übereinkommen 73/78 eingefügt. Sie enthält u. a. Regel 14, die in ihrem Abs. 1 vorsieht, dass der Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen 4,5 Massenhundertteile nicht überschreiten darf.
- 44 Die Richtlinie 1999/32 sieht in ihrem Art. 4a Abs. 4 vor, dass der maximale Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen 1,5 Massenhundertteile nicht überschreiten darf. Weder dieser Artikel noch eine andere Bestimmung der Richtlinie verweisen hinsichtlich des maximalen Schwefelgehalts auf die Anlage VI.
- 45 Hierzu hat der Gerichtshof bereits entschieden, dass sich, selbst wenn die Union nicht an ein internationales Abkommen gebunden ist, der Umstand, dass alle ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien dieses Abkommens sind, auf die Auslegung des Unionsrechts und insbesondere der in den Anwendungsbereich eines solchen Abkommens fallenden Bestimmungen des abgeleiteten Rechts auswirken kann. Daher muss der Gerichtshof das betreffende Abkommen bei der Auslegung dieser Bestimmungen berücksichtigen (vgl. in diesem Sinne Urteil Intertanko u. a., Rn. 49 bis 52).
- 46 Diese Rechtsprechung kann somit nicht auf ein internationales Abkommen übertragen werden, bei dem nur einige Mitgliedstaaten der Union Vertragsparteien sind, andere dagegen nicht.
- 47 Die Bestimmungen des abgeleiteten Rechts anhand einer Verpflichtung auszulegen, die durch ein internationales Abkommen auferlegt wird, das nicht alle Mitgliedstaaten bindet, liefe nämlich darauf hinaus, die Tragweite dieser Verpflichtung auf diejenigen Mitgliedstaaten zu erstrecken, die nicht Vertragsparteien eines solchen Abkommens sind. Die letztgenannten Mitgliedstaaten müssen jedoch in Bezug auf dieses Abkommen als „Drittstaaten“ betrachtet werden. Eine solche Erstreckung wäre unvereinbar mit dem völkerrechtlichen Grundsatz der relativen Wirkung der Verträge, wonach die Verträge Drittstaaten weder schaden noch nützen dürfen („*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*“).
- 48 Der Gerichtshof ist nach seiner Rechtsprechung gehalten, diesen Grundsatz zu beachten, da es sich bei ihm um eine Regel des Völkergewohnheitsrechts handelt, die als solche die Organe der Union bindet und Bestandteil der Rechtsordnung der Union ist (vgl. in diesem Sinne Urteil Brita, Rn. 42 bis 44).
- 49 Zudem wäre eine solche Auslegung des abgeleiteten Rechts nicht mit dem in Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 1 EUV verankerten Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit vereinbar.
- 50 Im vorliegenden Fall ist das Protokoll von 1997 ein internationales Abkommen, zu dessen Vertragsparteien nur einige Mitgliedstaaten der Union gehören.
- 51 Folglich steht es dem Gerichtshof nicht zu, Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 anhand der Anlage VI und insbesondere deren Regel 14 Abs. 1 zu prüfen.
- 52 Unter diesen Umständen ist eine erfolgreiche Berufung auf den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz von Treu und Glauben vor dem Gerichtshof nicht möglich.
- 53 Selbst wenn der Gerichtshof Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 im Licht des in der Anlage VI vorgesehenen Schwefelgehalts auslegen könnte, genügt die Feststellung, dass im Hinblick auf das mit dieser Anlage verfolgte und schon in ihrem Titel eindeutig zum Ausdruck gebrachte Ziel des Schutzes

der Atmosphäre durch eine Verringerung der vom Schiffsverkehr erzeugten schädlichen Emissionen diese Bestimmung, indem sie eine niedrigere als die in der Anlage vorgesehene Obergrenze für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen festlegt, nicht mit einem solchen Ziel unvereinbar erscheint.

- 54 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass es nicht Sache des Gerichtshofs ist, sich zu der Frage zu äußern, wie sich die Anlage VI auf die Tragweite von Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 auswirkt.

Kosten

- 55 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden 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 (Vierte Kammer) für Recht erkannt:

1. Ein Kreuzfahrtschiff wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende fällt im Hinblick auf das in Art. 2 Nr. 3g der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 geänderten Fassung aufgestellte Kriterium des „Linienverkehrs“ in den Anwendungsbereich von Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32, sofern es Kreuzfahrten mit oder ohne Zwischenstopps unternimmt, die im Abfahrtshafen oder einem anderen Hafen enden, wobei diese Kreuzfahrten in einem bestimmten Rhythmus, zu genauen Terminen und grundsätzlich zu genauen Abfahrts- und Ankunftszeiten durchgeführt werden und die Interessenten frei zwischen den einzelnen angebotenen Kreuzfahrten wählen können; dies zu prüfen ist Sache des vorliegenden Gerichts.
2. Die Gültigkeit von Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 in der durch die Richtlinie 2005/33 geänderten Fassung kann weder anhand des völkerrechtlichen Grundsatzes *pacta sunt servanda* noch anhand des in Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 1 EUV verankerten Grundsatzes der loyalen Zusammenarbeit mit der Begründung geprüft werden, dass diese Bestimmung der Richtlinie möglicherweise gegen die Anlage VI des am 2. November 1973 in London unterzeichneten Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll vom 17. Februar 1978 ergänzten Fassung verstoße und dadurch die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des am 26. September 1997 in London unterzeichneten Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen geänderten Fassung sind, dazu zwingt, ihre Verpflichtungen gegenüber den anderen Vertragsparteien dieses Protokolls zu verletzen.
3. Es ist nicht Sache des Gerichtshofs der Europäischen Union, sich zu der Frage zu äußern, wie sich die Anlage VI auf die Tragweite von Art. 4a Abs. 4 der Richtlinie 1999/32 in der durch die Richtlinie 2005/33 geänderten Fassung auswirkt.

Unterschriften