

53. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2015 in Goslar

EMPFEHLUNG

Arbeitskreis VIII

Neue Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht

Der Arbeitskreis begrüßt, dass im Bereich der Seeschifffahrt bereits ein weitreichendes Regelwerk zum Schutz der Meeresumwelt existiert. Darauf aufbauend hält es der Arbeitskreis für erforderlich, den Meeresumweltschutz weiter voranzutreiben.

Der Arbeitskreis bekräftigt die Feststellungen des 46. VGT 2008, dass angesichts der Internationalität der Seeschifffahrt weltweit gleiche, von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zu beschließende Standards gelten müssen. Regionale Regelungen, insbesondere der Europäischen Union, sollten der Harmonisierung der Umsetzung internationaler Regelungen dienen, nicht jedoch weitergehende Anforderungen begründen, die zu Rechtsunsicherheit und Wettbewerbsverzerrungen führen können.

Der Arbeitskreis begrüßt die Bemühungen zur Reduzierung von Schiffsabgasen, insbesondere den Schwefel-Grenzwert von 0,1%, der seit dem 1.1.2015 für Schiffstreibstoffe in Nord- und Ostsee sowie den nordamerikanischen Überwachungsgebieten gilt. Es muss sichergestellt werden, dass die Einhaltung der Grenzwerte sowohl in den Häfen als auch auf See effizient überwacht wird. Wenn Abgasreinigungssysteme (Scrubber) an Bord von Schiffen eingesetzt werden, sollten künftig Systeme verwendet werden, die die Gewässer nicht mit schadstoffhaltigen Rückständen belasten.

Der Arbeitskreis nimmt mit großer Besorgnis die zunehmende Vermüllung der Meere zur Kenntnis. Auch wenn die illegale Einleitung von Schiffsmüll daran nur einen geringeren Anteil hat, ist ein effektives System der Müllvermeidung und des Abfallmanagements geboten. Um die Kontrollmöglichkeiten zum Verbleib des Schiffsmülls zu verbessern, sollte die Müllverbrennung an Bord auf Ausnahmen beschränkt sein. Die Kosten für die Müllentsorgung sollten generell in die Hafengebühren eingerechnet werden.

Der Arbeitskreis erwartet, dass das Ballastwasser-Übereinkommen von 2004 in Kürze international in Kraft treten wird. Bereits zugelassene und eingebaute Ballastwasser-Behandlungssysteme sollten Bestandsschutz genießen. Die Umsetzung sollte nach international einheitlichen Grundsätzen erfolgen und Ausnahmen vom Einleitverbot für Ballastwasser streng begrenzt werden. Zur Schaffung und Bereitstellung einer zuverlässigen und transparenten Datenbasis für die biologische Risikoabschätzung sind zusätzliche Anstrengungen erforderlich.

Maßnahmen zum Meeresumweltschutz in der Seeschifffahrt sollten so ergriffen werden, dass für die Betroffenen ausreichende Planungssicherheit besteht.