

nahmen zur Stärkung der Resilienz von Schutzgebieten im Vorfeld von beeinträchtigenden Vorhaben ergreifen (z. B. ein voraussichtlich betroffener erhaltungszielbestimmender Lebensraumtyp auf geeigneten Flächen über das insgesamt für das Gebiet notwendige Maß hinaus entwickeln, sodass der Lebensraumtyp auf dieser Fläche zum Zeitpunkt der FFH-Verträglichkeitsprüfung als solcher angesprochen werden kann und auf diese Weise ein über die Bagatellschwellen nach Lambrecht/Trautner hinausgehender „Puffer“ geschaffen wird). All dies würde sich positiv und

beschleunigend auf die Zulassung wichtiger Vorhaben auswirken, zumal mit Blick auf die Schutzgebiedsdichte gerade der Netzausbau vielfach mit Natura 2000-Gebieten konfrontiert ist und Art. 6 der EU-Notfallverordnung nicht von den gebietsschutzrechtlichen Prüferfordernissen befreit. Im Sinne einer umfassenden Verfahrensbeschleunigung wäre es daher wünschenswert, wenn die aktuellen Erhaltungszielfestlegungen rasch im Sinne des Standpunktes der EU-Kommission überarbeitet würden, wobei freilich zu berücksichtigen ist, dass Natur nur bedingt planbar ist.

<https://doi.org/10.1007/s10357-023-4180-3>

Rechtliche Rahmenbedingungen der Verklappung von Ladungsrückständen fester Massengüter durch Seeschiffe*

Valentin Schatz, Laura Wanner

© Der/die Autor(en) 2023. Dieser Artikel ist eine Open-Access-Publikation.

Dieser Beitrag untersucht die rechtlichen Rahmenbedingungen der Verklappung von Ladungsrückständen fester Massengüter durch Seeschiffe. Er stellt zunächst ausführlich den völkerrechtlichen Rechtsrahmen dar. Im zweiten Schritt geht der Aufsatz auf die Umsetzung der völkerrechtlichen Vorgaben im deutschen Seeschiffahrtsrecht ein.

1. Einleitung

Die Schifffahrt, über die etwa 90% des Welthandels abgewickelt werden, ist nach Angaben der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization bzw. IMO) im Verhältnis zu ihrem Produktionswert statistisch gesehen die am wenigsten umweltschädliche Transportart.¹ Dies gilt auch für sog. feste Massengüter bzw. Schüttgüter (Englisch: *solid bulk cargoes*), deren Transport über andere Wege noch größere Umweltbeeinträchtigungen verursachen würde. Die IMO definiert Schüttgüter im Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code),² der im Rahmen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)³ verbindlich gemacht wurde, als eine „mit Ausnahme von Flüssigkeit oder Gas ... beliebige Ladung, die aus einer Mischung von Teilchen, Granulat oder größeren Stoffbestandteilen von üblicherweise einheitlicher Zusammensetzung besteht und die unmittelbar ohne Verwendung von zusätzlichen Behältern in die Laderäume eines Schiffes geladen wird“.⁴ Hierzu gehören etwa Getreide, verschiedene Düngemittel, Kohle und Erze. Der Ladungsumfang des Transports solcher Schüttgüter nimmt stetig zu, sodass der Anteil von Massengutfrachtern (Englisch: *bulk carriers*) von der Dienststelle Schiffsicherheit der BG Verkehr mittlerweile auf etwa ein Drittel der Welthandelsflotte geschätzt wird.⁵

Auch wenn Massengutfrachter einen vergleichsweise wenig umweltschädlichen Transport gewährleisten kön-

nen, muss auch die Seeschifffahrt nachhaltiger werden. So werden nach einer wissenschaftlichen Schätzung jährlich weltweit mehr als 2 Millionen Tonnen fester Massengüter, darunter mindestens 78 000 Tonnen gefährlicher Stoffe, in die Meeresumwelt eingetragen.⁶ Ein Teil dieser Einträge entfällt auf Ladungsrückstände fester Massengüter.⁷ Solche Ladungsrückstände verbleiben oftmals bei der Be- oder Entladung im Laderaum von Massengutfrachter, weil ihre bestimmungsgemäße Entladung aus technischen oder ökonomischen Gründen nicht möglich oder wünschenswert ist. Sie müssen vor der Aufnahme einer neuen Ladung anderer Massengüter durch Fegen oder Auswaschen entfernt werden. Dies wirft vor dem Hintergrund des gebotenen effektiven Meeresumweltschutzes die Frage auf, wie mit den hierbei in trockener Form oder im Waschwasser anfallenden Ladungsrückstände zu verfahren ist – insbesondere ob und unter welchen Voraussetzungen eine Verklappung auf See in Betracht kommt. Tatsächlich dürfen Ladungsrückstände fester Massengüter nach den derzeit geltenden internationalen Regelungen und diese umsetzenden nationalen Vorschriften teilweise nach wie vor auf der Fahrt in das Meer eingeleitet oder eingebracht werden.

*) Dieser Aufsatz entstand an der Universität Hamburg im Rahmen eines Unterauftrags des Prüf- und Entwicklungsinstituts für Abwassertechnik an der RWTH Aachen e. V. in dem vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beauftragten Projekt „Evaluierung von Auffangeinrichtungen und Entsorgungsbedingungen von Ladungsrückständen fester Massengüter“.

1) Stand 20. 3. 2023, abrufbar unter <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>.

2) Internationaler Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC Code), Änderung 05-19 (konsolidierte Fassung des IMSBC-Codes), MSC.462(101), VkbI 2020, S. 852; siehe auch IMO, IMSBC Code, 2022, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoesInBulk-default.aspx>.

3) Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), 1. 11. 1974, BGBl. 1979 II S. 141.

4) Kapitel VI Teil A Regel 1-1.2 SOLAS.

5) Stand 20. 3. 2023, abrufbar unter https://www.deutsche-flagge.de/sicherheit/ladung/imsbc/imsbc?set_language=de.

6) Matthias Grote et al. „Dry bulk cargo shipping – An overlooked threat to the marine environment?“ (2016) 110 Marine Pollution Bulletin 511–519.

7) *Ibid.*, 514–515.

Prof. Dr. Valentin Schatz, Juniorprofessor für Öffentliches Recht und Europarecht mit Schwerpunkt Nachhaltigkeit, Fakultät Nachhaltigkeit der Leuphana Universität Lüneburg, Lüneburg, Deutschland

Dr. Laura Wanner, Rechtsreferendarin am Oberlandesgericht Karlsruhe, Karlsruhe, Deutschland

Der Schutz der Meeresumwelt vor diesen schädlichen Einträgen ist daher sowohl auf internationaler als auch auf europäischer und nationaler Ebene – unter anderem im Rahmen der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)⁸ – in den Vordergrund gerückt.⁹ Dieser Beitrag untersucht aufgrund der Bedeutung der globalen Regulierung der Seeschifffahrt durch die IMO vorrangig die rechtlichen Rahmenbedingungen der Verklappung von Ladungsrückständen fester Massengüter durch Seeschiffe, die sich aus dem völkerrechtlichen Rechtsrahmen ergeben. Im zweiten Schritt folgt eine Untersuchung der Umsetzung dieser völkerrechtlichen Vorgaben im deutschen Schifffahrtsrecht. Es folgt eine Schlussbetrachtung, in der die Ergebnisse der Untersuchung zusammengefasst und auf Regelungsoptionen für eine Reform des Rechtsrahmens eingegangen wird.

2. Völkerrechtlicher Rechtsrahmen

Auf Ebene des Völkerrechts finden sich global geltende Bestimmungen über den Umgang mit Ladungsrückständen fester Massengüter durch Seeschiffe vor allem im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 (SRÜ)¹⁰ und in Anlage V des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL).¹¹ Für die Rechtslage in Deutschland von Relevanz darüber hinaus sind auf regionaler Ebene das Übereinkommen von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen)¹² sowie – für den Binnenschiffsverkehr – das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI).¹³ Die genannten völkerrechtlichen Verträge werden im Folgenden – soweit für den Umgang mit Ladungsrückständen fester Massengüter relevant – untersucht. Schließlich wird noch ein kurzer Überblick über die einschlägigen Vorschriften der Richtlinie (EU) 2019/883 (PRF-RL)¹⁴ gegeben.

2.1 SRÜ

Grundlegende völkerrechtliche Bestimmungen zum Meeresumweltschutz finden sich in Teil XII (Art. 192–237) des SRÜ, das als Rahmenübereinkommen wichtige Grundpfeiler des Meeresumweltschutzrechts enthält. Nach Art. 192 SRÜ sind alle Vertragsparteien des SRÜ zum Schutz und zur Bewahrung der Meeresumwelt in allen Meereszonen verpflichtet.¹⁵

Unter einer „Verschmutzung der Meeresumwelt“ versteht Art. 1 Abs. 1 Nr. 4 SRÜ „die unmittelbare oder mittelbare Zuführung von Stoffen ... durch den Menschen in die Meeresumwelt einschließlich der Flussmündungen, aus der sich abträgliche Wirkungen wie eine Schädigung der lebenden Ressourcen sowie der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres, eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit, eine Behinderung der maritimen Tätigkeiten einschließlich der Fischerei und der sonstigen rechtmäßigen Nutzung des Meeres, eine Beeinträchtigung des Gebrauchswerts des Meerwassers und eine Verringerung der Annehmlichkeiten der Umwelt ergeben oder ergeben können“.¹⁶ Das Einbringen von Ladungsrückständen fester Massengüter in das Meer oder in Flussmündungen (weit verstanden etwa auch in an Binnenwasserstraßen gelegenen Seehäfen wie beispielsweise Hamburg) ist – soweit abträgliche Wirkungen nicht im Einzelfall völlig ausgeschlossen werden können – als „Verschmutzung der Meeresumwelt“ zu klassifizieren.

Die Vertragsparteien sind daher nach Art. 194 Abs. 1 SRÜ, der die Verpflichtung aus Art. 192 SRÜ weiter konkretisiert, zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch das Einbringen von Ladungsrückständen verpflichtet. Sie müssen individuell oder kollektiv alle hierfür notwendigen Maßnahmen ergreifen und die zu diesem Zweck geeignetsten

Mittel, die ihnen zur Verfügung stehen, entsprechend ihrer Möglichkeiten einsetzen.¹⁷ Daneben sind die Vertragsparteien gem. Art. 194 Abs. 2 SRÜ verpflichtet, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, damit Tätigkeiten, die ihren Hoheitsbefugnissen oder ihrer Kontrolle unterstehen, nicht in einer Weise durchgeführt werden, dass andere Staaten und ihre Umwelt durch Verschmutzung Schaden nehmen. Nach Art. 194 Abs. 3 lit. b) SRÜ gehört auch die Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe zu den Ursachen, hinsichtlich derer Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Art. 211 Abs. 1 SRÜ konkretisiert diese Verpflichtungen dahingehend, dass die Staaten insbesondere im Rahmen der zuständigen internationalen Organisation – also in erster Linie der IMO¹⁸ – internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe erlassen müssen.¹⁹ Die Staatengemeinschaft ist dieser Verpflichtung im Rahmen der IMO unter anderem durch das MARPOL-

- 8) Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. 6. 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (MSRL), ABl. L 164, S. 19.
- 9) Siehe für Deutschland Umweltziel 2–07 (Hinwirken auf eine Verringerung des Eintrags von Ladungsrückständen von festen Massengütern ins Meer) des MSRL-Maßnahmenprogramms zum Schutz der deutschen Meeresgewässer in Nord- und Ostsee (einschließlich Umweltbericht), aktualisiert für 2022–2027, Stand 20. 3. 2023, abrufbar unter <https://www.meeresschutz.info/berichte-art13.html>.
- 10) Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ), 10. 12. 1982, 1833 UNTS 2.
- 11) Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, 2. 11. 1973, 1340 UNTS 184, Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen, 1973, 17. 2. 1978, 1340 UNTS 61, geändert durch das Protokoll v. 17. 2. 1978, 26. 9. 1997, 2006 (MARPOL), Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen – (MARPOL-Übereinkommen und -Protokoll).
- 12) Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen), 9. 4. 1992, BGBl. 1994 II S. 1397.
- 13) Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI), 9. 9. 1996, BGBl. 2003 II S. 1800, konsolidierte Fassung v. 1. 1. 2022, Stand 20. 3. 2023, abrufbar unter <https://www.cdni-iwt.org/uebereinkommen-cdni/?lang=de>.
- 14) Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 17. 4. 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (PRF-RL), Stand 20. 3. 2023, abrufbar unter <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.
- 15) Vgl. dazu *Czybulka*, in: Proelss, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): A Commentary, 2017, Art. 192 Rdnr. 1–25. Request for an Advisory Opinion Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC), Advisory Opinion, 2. 4. 2015, ITLOS Reports 4, Rdnr. 111, 120; Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation), Award concerning the Preliminary Objections of the Russian Federation, 21. 2. 2020, PCA Case No. 2017–06, Rdnr. 295.
- 16) Vgl. zur Definition *Tanaka*, in: Proelss, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): A Commentary, 2017, Art. 1 Rdnr. 12–15.
- 17) Art. 194 Abs. 1 SRÜ.
- 18) *Bartenstein*, in: Proelss, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): A Commentary, 2017, Art. 211 Rdnr. 14.
- 19) Vgl. *Bartenstein*, in: Proelss, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): A Commentary, 2017, Art. 211 Rdnr. 10–13. Siehe auch die allgemeine Verpflichtung in Art. 197 SRÜ. Vgl. dazu *Stephens*, in: Proelss, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): A Commentary, 2017, Art. 197.

Übereinkommen (im Folgenden MARPOL) nachgekommen, dessen Anlage V Regelungen zum Umgang mit Schiffsmüll – einschließlich Ladungsrückstände – enthält. Neben diesen internationalen Regelungen verpflichtet Art. 211 Abs. 2 SRÜ die Vertragsparteien dazu, Gesetze und sonstige Vorschriften auf nationaler Ebene zu erlassen.

2.2 MARPOL Anlage V (Schiffsmüll)

Das MARPOL-Übereinkommen wurde im Jahr 1973 beschlossen und ist seit 1983 in Kraft.²⁰ Es wurde durch sechs Anlagen ergänzt und hat sich dadurch über die Jahre zu einem umfassenden globalen Regelungsregime zur Vermeidung von Meeresverschmutzung durch Schiffe entwickelt. Dazu beinhalten MARPOL und seine Anlagen eine Reihe allgemeiner Verschmutzungsverbote sowie allgemeine Pflichten zum Umgang mit der Meeresverschmutzungen durch Schiffe. Die Regelungen in den sechs Anlagen behandeln jeweils unterschiedliche Verschmutzungsformen (bspw. Schiffsabwasser, Schiffsmüll oder Luftverunreinigung durch Schiffe).²¹ Der Umgang mit Ladungsrückständen fester Massengüter unterfällt in erster Linie MARPOL Anlage V, welche die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll betrifft.²² Sie trat am 31. Dezember 1988 in Kraft und hat derzeit 155 Vertragsparteien.²³ Im Folgenden soll ein Überblick über die Regelungen von MARPOL Anlage V betreffend die Einbringung und Einleitung von Ladungsrückständen fester Massengüter gegeben werden. Auf eine Darstellung der einschlägigen Dokumentations- und Informationspflichten (einschließlich der Müllbehandlungspläne und Mülltagebücher) wird hier aus Platzgründen verzichtet.²⁴

2.2.1 Anwendungsbereich

Grundsätzlich gelten die Regelungen von MARPOL Anlage V für „alle Schiffe“.²⁵ Hiermit sind zum einen alle nicht hoheitlichen Schiffe²⁶ unter der Flagge der Vertragsparteien des MARPOL-Übereinkommens gemeint – und zwar unabhängig vom Ort ihres Betriebs.²⁷ Zum anderen sind aus Perspektive der Küsten- und Hafenstaaten aber auch ausländische Schiffe unter der Flagge von Staaten, die keine Vertragsparteien sind, erfasst, wenn sie „unter der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei betrieben werden“.²⁸ Bei systematischer Auslegung des Begriffs „Hoheitsgewalt“²⁹ im Lichte des geltenden Seevölkerrechts ist davon auszugehen, dass hiervon grundsätzlich die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ),³⁰ das Küstenmeer³¹ und die inneren Gewässer (einschließlich der Seehäfen und der zu den Seehäfen führenden Seeschiffahrtsstraßen) der Vertragsparteien zu zählen sind.³² Aus den jeweiligen (Einleit-) Bestimmungen in MARPOL und seinen Anlagen ergibt sich allerdings in der Regel eine Anwendung speziell dieser Bestimmungen nur auf die inneren Meeressgewässer, nicht aber der inneren Binnengewässer.³³ Die Hoheitsrechte der Vertragsparteien in ihren Gewässern werden durch MARPOL weder geschmälert noch erweitert.³⁴

2.2.2 Allgemeines Verbot des Einleitens und Einbringens von Ladungsresten

Regel 3 Abs. 1 MARPOL Anlage V enthält ein allgemeines Verbot des Einbringens oder Einleitens aller Arten von Schiffsmüll durch Schiffe in das Meer, sofern kein Ausnahmetatbestand eingreift. „Einleiten“ wird dabei dem Sinn und Zweck von MARPOL entsprechend nach Art. 2 Abs. 3 MARPOL sehr weit als jedes Freisetzen von Schadstoffen durch Schiffe unabhängig seiner Ursachen verstanden (bspw. jedes Entweichen, Beseitigen, Auslaufen, Lecken, Pumpen, Auswerfen oder Entleeren).³⁵ Unter dieses Verbot fallen auch Ladungsrückstände, da diese eine Unterkategorie von Schiffsmüll darstellen.³⁶

Ladungsrückstände umfassen „Überreste von Ladung, die nach dem Be- oder Entladen in nassem oder trockenem

Zustand oder im Waschwasser an Deck oder in Laderäumen zurückbleiben, einschließlich beim Be- und Entladen überlaufener oder verschütteter Stoffe“.³⁷ Hiervon ausgenommen sind allerdings nach dem Fegen zurückbleibender Ladungsstaub, Staub auf den Außenflächen des Schiffes, sowie unter andere Anlagen von MARPOL fallende Überreste von Ladung.³⁸ Es ist jedoch mitunter schwierig zu bestimmen, ab wann der eigentliche Be- oder Entladevorgang abgeschlossen ist und ab wann ein Schiff soweit entladen und gesäubert wurde, dass davon ausgegangen werden kann, dass keine Ladungsrückstände mehr vorliegen. In der Praxis kann es deswegen im Einzelnen schwierig zu bestimmen sein, bei welchen Schiffsabfällen es sich um Ladungsrückstände handelt.

Beispielsweise dürften Überreste von Ladung auch dann als Ladungsrückstände gelten, wenn sie sich in dem Waschwasser befinden, das bei einer Waschung der Laderäume auf dem Weg in den nächsten Hafen anfällt. Etwas anderes soll aber nach den nicht verbindlichen IMO-Richtlinien für die Durchführung der MARPOL Anlage V für Ladungsrückstände gelten, die im Bilgenwasser von Laderäumen enthalten sind, wenn das Ladungsmaterial nicht schädlich für die Meeresumwelt (Englisch: *harmful to the marine environment* bzw. HME) ist und das Bilgenwasser „aus einem beladenen Laderaum durch die fest eingebauten Rohrleitungen des Bilgen-Lenzsystems des Schiffes eingeleitet wird“.³⁹ Um die Menge an Ladungsrückständen möglichst gering zu halten, empfiehlt die IMO, bereits bei der Be- und Entladung darauf zu achten, ob ein Schiff die entsprechende Ladung tatsächlich be- und entladen und sicher transportieren kann.⁴⁰

20) Siehe IMO, About Conventions, MARPOL, 2022, Stand 20.3.2023, abrufbar unter [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

21) Siehe IMO, About Conventions, MARPOL, 2022, Stand 20.3.2023, abrufbar unter [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

22) Siehe IMO, Our work, Environment, 2022, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Garbage-Default.aspx>.

23) Siehe IMO, Status of IMO Treaties, 2023, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%202023.pdf>, S. 132.

24) Vgl. Regel 19 MARPOL Anlage V.

25) Regel 2 MARPOL Anlage V.

26) Vgl. zur Definition des Begriffs Schiff Art. 2 Abs. 4 MARPOL.

27) Art. 3 Abs. 1 lit. a) MARPOL.

28) Art. 3 Abs. 1 lit. b) MARPOL.

29) So zum verwandten Begriff „Hoheitsbereich“ ausdrücklich Art. 9 Abs. 3 MARPOL.

30) Vgl. Art. 211 Abs. 5 SRÜ.

31) Vgl. Art. 211 Abs. 4 SRÜ.

32) Vgl. zu den inneren Gewässern auch *Proelß/Schatz*, Rechtliche Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwasser, 2019, S. 41–42; *Bang*, JMLC 2009, 291, 294.

33) So auch zum SRÜ: *Graf Vitzthum*, Maritimes Aquitorium und Anschlusszone, in: *Graf Vitzthum*, Handbuch des Seerechts, 2006, 71.

34) Vgl. Art. 3 Abs. 2 MARPOL.

35) Der weite ursprüngliche Begriff des „Einleitens“ umfasst auch den heutigen Begriff des „Einbringens“.

36) Regel 1 Abs. 9 MARPOL Anlage V.

37) Regel 1 Abs. 2 MARPOL Anlage V.

38) Regel 1 Abs. 2 MARPOL Anlage V.

39) Bekanntmachung der EntschlieÙung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.295(71), „Richtlinien von 2017 für die Durchführung der Anlage V von MARPOL“, in deutscher Sprache, (IMO Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V) 20.11.2019, NfS, Beilage 3/20 (Nr. 170), Rdnr. 3.1.

40) IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V, Fn. 39, Rdnr. 3.5.

Von dem grundsätzlichen Verbot nach Regel 3 Abs. 1 MARPOL Anlage V gibt es Ausnahmen, deren Voraussetzungen sich danach unterscheiden, ob das Einleiten oder Einbringen von Ladungsrückständen außerhalb oder innerhalb von sog. Sondergebieten stattfindet.⁴¹ Für diese Ausnahmen gilt, dass eine Vermischung oder Verunreinigung von Ladungsresten mit oder durch andere(n) Stoffen, die nicht eingebracht oder eingeleitet werden dürfen oder für die andere Einbringungs- oder Einleitvorschriften gelten, dazu führt, dass die jeweils strengeren Vorschriften Anwendung finden.⁴² Nachfolgend werden die einzelnen Ausnahmen näher beleuchtet.

2.2.2.1 Einleiten und Einbringen von Ladungsrückständen außerhalb von Sondergebieten

Ein Schiff kann Ladungsrückstände, die nicht nach Anhang 1 zu MARPOL Anlage V als schädlich für die Meeresumwelt eingestuft werden, „auf seinem Kurs“ außerhalb von Sondergebieten und ab einer Entfernung von 12 Seemeilen zur nächsten Küste in das Meer einleiten oder einbringen.⁴³ Die Voraussetzungen für diese Ausnahme werden im Folgenden detailliert erläutert.

Die Umweltschädlichkeit von Stoffen i. S. d. Anhang 1 zu MARPOL Anlage V bestimmt sich nach dem Global Harmonisierten System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien der Vereinten Nationen (UN-GHS).⁴⁴ Bei dem UN-GHS handelt es sich um eine Empfehlung der UN für ein weltweit einheitliches System zur Einstufung von umweltschädlichen Stoffen. Die aktuelle 9. Version des UN-GHS wurde im Jahr 2021 vom Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classifications and Labeling of Chemicals des UN Wirtschafts- und Sozialrats (ECOSOC) angenommen.⁴⁵

Diese Empfehlungen müssen, um unmittelbare Rechtswirkung entfalten zu können, im nationalen Recht verbindlich gemacht werden. In der Europäischen Union (EU) ist dies durch die Verordnung 1272/2008 (CLP-VO) geschehen, durch die das UN-GHS auch unmittelbar in den Mitgliedstaaten gilt.⁴⁶ Diese wird regelmäßig aktualisiert und durch Durchführungsverordnung der Kommission⁴⁷ wurden inzwischen die 6. und 7. Version der UN-GHS in Unionsrecht überführt.⁴⁸ Um die Übersichtlichkeit der Kategorisierung zu gewährleisten, gibt es dazu auf nationaler Ebene Handreichungen.⁴⁹

Grundsätzlich können Schiffe Ladungsrückstände, die nicht nach den beschriebenen Regeln als umweltschädlich einzustufen sind, „en route“ („auf ihrem Kurs“ oder „in Fahrt“) in das Meer einleiten oder einbringen.⁵⁰ In Regel 1 Abs. 5 MARPOL Anlage V wird dieser Begriff so verstanden, dass sich Schiffe „auf einem Kurs oder Kursen bewegen ... (, die es) ermöglichen ..., dass Abfälle über ein so großes Seegebiet wie zweckmäßig und durchführbar verteilt werden“.⁵¹ Das dort beschriebene Verständnis lässt grundsätzlich auch Abweichungen von der kürzesten Route ausdrücklich zu. Fraglich ist jedoch, ob Schiffe auch ausschließlich zur Verklappung von Schiffsmüll von einer Route abweichen oder eine Fahrt vornehmen können (sog. Verklappungsfahrten). Diesbezüglich existieren in der Praxis der Vertragsstaaten von MARPOL verschiedene Auffassungen.⁵² Nach dem deutschen Verständnis, das vor allem die Perspektive des Umweltschutzes im Blick hat, sind Verklappungsfahrten jedenfalls im Rahmen der Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens verboten.⁵³

Andere Vertragsstaaten teilen dieses strikte Verständnis jedoch nicht und halten Verklappungsfahrten für erlaubt.⁵⁴ Nach dem Wortlaut sowie dem Sinn und Zweck von MARPOL dürfte es vorzugswürdig sein, den Begriff „en route“ so auszulegen, dass ein Einleiten oder Einbringen nur „bei Gelegenheit einer anderen Zwecken dienenden Fahrt“ im Wesentlichen direkt von einem Hafen zum nächsten (also ohne unverhältnismäßig weite Umwege zu

Zwecken der Verklappen) erlaubt ist, womit reine Verklappungsfahrten unzulässig wären.⁵⁵

Im Rahmen von MARPOL Anlage V wird diese Auslegung allerdings durch die IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V aus dem Jahr 2017 in Frage gestellt, wonach die Ausnahme für die Einleitung von Ladungsrückständen innerhalb von Sondergebieten nach Regel 6 Abs. 1.2 MARPOL Anlage V (betreffend Sondergebiete) auch dann gelten soll, wenn es sich beim „Abgangshafen“ und dem „nächsten Bestimmungshafen“ um denselben Hafen handelt und sich das Schiff „en route“ befindet.⁵⁶ Diese Empfehlung kann als Klarstellung von Regel 6 Abs. 1.2 MARPOL Anlage V zugunsten einer generellen Zulässigkeit von Verklappungsfahrten verstanden werden. Zwar lässt sich auch diese Empfehlung nach Sinn und Zweck von MARPOL einschränkend so auslegen, dass eine Einleitung bei Rückkehr zum Abgangshafen nur erlaubt ist, wenn die Fahrt aus anderen Gründen als einer Verklappung unternommen wurde. Zwingend ist diese Auslegung vor dem Hintergrund ihres Wortlauts sowie der Praxis der Mehrheit der Vertragsparteien von MARPOL aber keinesfalls. Falls die Empfehlung also als Klarstellung

41) Zusätzliche Ausnahmen aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen oder zur Rettung von Menschenleben auf See, sowie für den unfallbedingten Verlust von Müll infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung finden sich in Regel 7 Abs. 1 MARPOL Anlage V.

42) Regel 4 Abs. 4 und Regel 6 Abs. 4 MARPOL Anlage V.

43) Regel 4 Abs. 1.3 MARPOL Anlage V.

44) UNECE, About the GHS, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <https://unece.org/about-ghs>.

45) UN Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (TDG Sub-Committee), Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS), 2021, ST/SG/AC.10/30/Rev.9, 2021, Stand 20.3.2023, abrufbar unter https://unece.org/sites/default/files/2021-09/GHS_Rev9E_0.pdf.

46) Verordnung 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.12.2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1272/oj> (CLP-VO).

47) Basierend auf Art. 53 Abs. 1 CLP-VO.

48) UNECE, GHS Implementation: EU and European Economic Area, 2021, Stand 20.3.2023, abrufbar unter https://unece.org/sites/default/files/2021-01/Region_EU%20and%20European%20Economic%20Area_0.pdf; Verordnung (EU) 2019/521 der Kommission v. 27.3.2019 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen zwecks Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/521/oj>.

49) Vgl. Bundesamt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, Das Global Harmonized System (GHS) in der EU die Einstufung und Kennzeichnung nach Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 (CLP-VO), 2022, Stand 20.3.2023, abrufbar unter https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Praxis/Poster/GHS-01.pdf?__blob=publicationFile&v=17.

50) Regel 4 Abs. 1, 6 Abs. 1 MARPOL Anlage V.

51) Siehe auch Regel. 1 Abs. 6 MARPOL Anlage II.

52) Vgl. dazu Brandt, NuR 2016, S. 539 ff.

53) Vgl. § 6 Abs. 2 und § 8 Abs. 1 SeeUmwVerhV. Vgl. dazu Ehlers, in: ders., Recht des Seeverkehrs, 2. Aufl. 2022, § 6 SeeUmwVerhV Rdnr. 2.

54) Urt. des Obersten Niederländischen Gerichtshofes v. 16.12.2014 – 13/00204 – ECLI:NL:HR:2014:3633, Rdnr. 3.4.

55) So jedenfalls für MARPOL Anlagen I und II Brandt, NuR 2016, S. 539 ff., mit Verweis auf (nicht veröffentlichte) Fundstellen aus der deutschen Rechtsprechung; Ehlers, in: ders., Recht des Seeverkehrs, 2. Aufl. 2022, § 6 SeeUmwVerhV Rdnr. 2.

56) IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V, Fn. 39, Rdnr. 3.7.

zugunsten von Verklappungsfahrten verstanden wird, muss dies im Umkehrschluss auch für das Verständnis von „en route“ in Regel 4 Abs. 1.2 MARPOL Anlage V gelten, denn dort bedarf es mangels Nennung von „Abgangshafen“ und „Bestimmungshafen“ keiner Klarstellung.

2.2.2.2 Einleiten von Ladungsrückständen innerhalb von Sondergebieten

Regel 6 Abs. 1.2 MARPOL Anlage V schreibt für das Einleiten von Ladungsrückständen innerhalb von Sondergebieten strengere Voraussetzungen fest, die kumulativ erfüllt sein müssen. Sondergebiete im Sinne der Anlage V sind alle in Regel 1 Abs. 14 MARPOL Anlage V aufgezählten Meeresgebiete, sofern sie über ausreichende Hafenauffangeinrichtungen verfügen. Sowohl die Nordsee als auch die Ostsee gelten danach als Sondergebiete im Sinne von MARPOL Anlage V.⁵⁷ Da der Chapeau von Regel 6 Abs. 1.2 MARPOL Anlage V nur das „Einleiten“ von Ladungsrückständen nennt und die folgenden Unterabsätze sich auf Ladungsrückstände beziehen, die „im Waschwasser aus Laderäumen enthalten sind“, erfasst die Ausnahme nur Ladungsrückstände im Waschwasser.⁵⁸

Eine Einleitung von Ladungsrückständen in Sondergebieten kommt von vornherein nur in Betracht, wenn „bei Anwendung allgemein verfügbarer Entladeverfahren“ eine Aufnahme durch den Empfänger der Ladung nicht möglich ist.⁵⁹ Auch hinsichtlich der Umweltschädlichkeit von Ladungsrückständen gelten innerhalb von Sondergebieten strengere Vorschriften. Zum einen dürfen Ladungsrückstände, die im Waschwasser aus Laderäumen enthalten sind, keine Stoffe beinhalten, die nach den in Anhang I zu MARPOL Anlage V festgelegten Kriterien als „schädlich für die Meeresumwelt“ eingestuft sind.⁶⁰ Zudem müssen Schüttgüter nach der Begriffsbestimmung in Kapitel VI Regel 1 bis 1–2 SOLAS gemäß Anhang I zu MARPOL Anlage V eingestuft werden und der Verloader muss angeben, ob sie „schädlich für die Meeresumwelt“ sind oder nicht.⁶¹ Insofern ist darauf hinzuweisen, dass alle in der Auslandsfahrt eingesetzten Schiffe, die Schüttgut transportieren, nach dem IMSBC-Code verpflichtet sind, eine Erklärung über die Umweltschädlichkeit ihrer Ladung vorzuweisen.⁶² Getreide ist ausdrücklich von der Pflicht zur Einstufung der Umweltschädlichkeit ausgenommen.⁶³ Auch der IMSBC-Code gilt nicht für Getreide, auf das stattdessen der Internationale Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (International Grain Code)⁶⁴ Anwendung findet.⁶⁵

Schließlich schreibt Regel 6.1.2.2 MARPOL Anlage V noch vor, dass „Reinigungsmittel oder -zusätze, die im Waschwasser aus Laderäumen enthalten sind“, keine Stoffe beinhalten dürfen, die unter Berücksichtigung der von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien als „schädlich für die Meeresumwelt“ eingestuft sind.

Auch innerhalb von Sondergebieten kommt überdies eine Einleitung von Ladungsrückständen nur in Betracht, „während sich das Schiff auf seinem Kurs befindet“ – also „en route“.⁶⁶ Zusätzlich müssen der Abgangshafen und der Bestimmungshafen innerhalb des Sondergebiets liegen und das Schiff darf sich auf der Fahrt zwischen diesen beiden Häfen nicht außerhalb des Sondergebiets bewegen.⁶⁷ Eine Einleitung ist also vorrangig *außerhalb* von Sondergebieten durchzuführen. Wie bereits erwähnt, gehen die nicht verbindlichen IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V allerdings davon aus, dass Abgangs- und Bestimmungshafen identisch sein können.⁶⁸ Ob Verklappungsfahrten zulässig sind, hängt damit vor allem davon ab, wie viel Überzeugungskraft man diesen Richtlinien sowie der überwiegenden Staatenpraxis bei der Auslegung von MARPOL Anlage V beimisst. In jedem Fall ist bei Einleitungen ausnahmslos eine Distanz von mindestens 12 Seemeilen zum nächstgelegenen Land einzuhalten.⁶⁹

Eine weitere Voraussetzung für jede Einleitung in Sondergebieten (einschließlich im Rahmen von Verklappungs-

fahrten) ist, dass der Abgangs- und Bestimmungshafen unter Berücksichtigung der von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien⁷⁰ nicht über geeignete Hafenauffanganlagen verfügen.⁷¹ Die Existenz geeigneter Hafenauffanganlagen sollen Kapitäne aufgrund der Angaben der jeweils zuständigen Hafenbehörden feststellen.⁷²

Eine Anomalie in diesem System stellt allerdings Waschwasser aus der Reinigung des Laderaums dar, das erst auf der Fahrt zum Bestimmungshafen anfällt und somit gar nicht im Abgangshafen abgegeben werden kann. Hier dürfte eine Einleitung in Sondergebieten rechtlich ausscheiden, wenn der Abgangshafen über geeignete Hafenauffanganlagen verfügt hätte, da Einleitbestimmungen für Sondergebiete nicht durch ein Auswaschen erst auf der Fahrt zum Bestimmungshafen umgangen werden dürfen. Auf die konkreten Voraussetzungen einer Eignung von Hafenauffangeinrichtungen wird noch einzugehen sein.⁷³

2.2.3 Hafenauffangeinrichtungen

Haben Schiffe Schiffsmüll (einschließlich Ladungsrückständen) an Bord, den sie nicht im Rahmen der genannten Ausnahmen ins Meer einbringen oder einleiten oder auf See verbrennen dürfen oder können,⁷⁴ müssen sie diesen Müll an Bord lagern, bis sie eine geeignete Auffangeinrichtung erreichen.⁷⁵ Aus diesem Grund, aber auch um generell einen Anreiz für eine Entsorgung an Land zu schaffen, sind alle Vertragsparteien nach Regel 8 Abs. 1 MARPOL Anlage V verpflichtet, in Häfen und an Umschlagplätzen geeignete Auffangeinrichtungen einzurichten und zu unterhalten. Diese Verpflichtung wird von den Vertragsparteien regelmäßig an Hafenbehörden oder private Hafenbetreiber

57) Regel 1 Abs. 14 MARPOL Anlage V.

58) Vgl. etwa BSH, Überblick über die Beschränkungen für das Einbringen oder Einleiten von Müll ins Meer nach den Regeln 4, 5, 6 und 14 der Anlage V von MARPOL sowie Kapitel 5 des Teils II-A des Polar Codes, 2022, Stand 20.3.2023, abrufbar unter [Einleitbedingungen_AnlageV.pdf;jsessionid=5011BB4394696085DDDFB3B2CBE8DE33F.live21322](#) (bsh.de).

59) Regel 6 Abs. 1.2 MARPOL Anlage V.

60) Regel 6 Abs. 1.2.1 MARPOL Anlage V.

61) Regel 6 Abs. 1.2.2 MARPOL Anlage V.

62) Vgl. Kapitel VI Regel 1–2 SOLAS i. V. m. Ziffer 4.2.3 und 4.2.2.16 IMSBC Code.

63) Regel 6 Abs. 1.2.2 MARPOL Anlage V.

64) Internationaler Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide vom 24.9.1993 (International Grain Code), VkBl. Nr. 24 1993 S. 835.

65) Vgl. Kapitel VI Regel 9 Abs. 1 SOLAS.

66) Regel 6 Abs. 1 MARPOL Anlage V.

67) Regel 6 Abs. 1.2.4 MARPOL Anlage V.

68) IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V, Fn. 39, Rdnr. 3.7.

69) Regel 6 Abs. 1.2.6 MARPOL Anlage V.

70) Vgl. IMO Leitlinie für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen (IMO Leitlinie für Betreiber und Nutzer von PRFs), Rundschreiben MEPC.1/Circ.834/Rev.1, 1.3.2018, VkBl. 2021 S. 134.

71) Regel 6 Abs. 1.2.5 MARPOL Anlage V.

72) IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V, Fn. 39, Rdnr. 3.7.

73) Siehe unten 2.2.4.

74) Ein Verbrennen von Schiffsmüll – inklusive Ladungsrückstände – an Bord ist grundsätzlich möglich, sofern die zu verbrennenden Stoffe keine Schwermetalle enthalten, nach Regel 2 Abs. 18 MARPOL Anlage VI und Regel 16 Abs. 2.3 MARPOL Anlage VI. Der Erlaubnistatbestand für die Verbrennung geht auch generell dem Verbot aus Art. 5 des Protokolls vom 7.11.1996 zum Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen von 1972 (Londoner Protokoll) sowie dessen deutscher Umsetzung nach § 6 HoheSeeEinbrG vor.

75) Vgl. IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V, Fn. 39, Rdnr. 2.3.2.

übertragen, wobei die völkerrechtliche Verantwortlichkeit letztlich bei den Staaten verbleibt.⁷⁶ In Sondergebieten sind die Vertragsparteien darüber hinaus verpflichtet, in sämtlichen Häfen und Umschlagplätzen geeignete Auffanganlagen einzurichten.⁷⁷ Andernfalls kann ein Meeresgebiet gar nicht erst als Sondergebiet im Sinne von MARPOL Anlage V anerkannt werden.⁷⁸

Regel 8 MARPOL Anlage V definiert nicht ausdrücklich, wann eine Hafenauffanganlage als „geeignet“ anzusehen ist. Es wird lediglich ausgeführt, dass geeignete Auffangeinrichtungen die Abfälle „entsprechend den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe“ und „ohne unangemessene Verzögerung“ aufnehmen können.⁷⁹ Die IMO definiert durch mehrere Leitlinien „geeignete“ Auffanganlagen als solche, die tatsächlich in der Praxis von der maritimen Industrie genutzt werden, die den Bedürfnissen der betroffenen Schiffe entsprechen, die keine negativen Anreize setzen, die zu einer Verbesserung des marinen Umweltschutzes beitragen und die eine umweltfreundliche Entsorgung der Schiffsabfälle garantieren.⁸⁰ Auffanganlagen können als ungenügend angesehen werden, wenn sie eine schlechte Lage, komplizierte Verfahren, ungenügende Verfügbarkeit oder hohe Kosten aufweisen.⁸¹

Speziell für gefährliche Ladungsreste, die in fester Form oder in Schwebwasser vorliegen, hat die IMO anerkannt, dass deren Behandlung besondere Schwierigkeiten bei der Entladung und Entsorgung bereiten kann.⁸² Daher sollen Hafenstaaten die Einrichtung besonderer Auffanganlagen für Ladungsrückstände sicherstellen.⁸³ Sie sollen zudem einen hohen Standard für solche Auffangeinrichtungen garantieren.⁸⁴ Die Qualität der Hafenauffangeinrichtungen soll dahingehend überprüft werden, welchen Schiffsabfall inklusive Ladungsrückstände sie in welcher Zeit entsorgen können.⁸⁵ Die IMO empfiehlt überdies, ausreichende Informationen über die Auffangeinrichtungen zu veröffentlichen – auch wenn hierzu nach MARPOL Anlage V keine Pflicht besteht.⁸⁶ Schiffe sollen vor dem Anlaufen eines Hafens Informationen über die bestehenden Auffangeinrichtungen sammeln.⁸⁷ Eine Notifikation über die Art der Schiffsabfälle kann eine zeitnahe Entsorgung erleichtern und die Zeit, die Schiffe in Häfen und in Hafenauffangeinrichtungen verbringen, verringern.⁸⁸

Auf europäischer Ebene enthält die PRF-RL in ihrer überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2019 Regelungen zu Hafenauffangeinrichtungen, die die Bestimmungen von MARPOL umsetzen und deutlich über diese hinausgehen. Sie regelt nicht die Entsorgung von Schiffsmüll auf See, sondern die Erfassung und Abgabe von Schiffsmüll in Häfen.⁸⁹ Die PRF-RL wendet sich dabei in erster Linie an die Hafenstaaten, denen sie eine Reihe von Pflichten auferlegt – insbesondere die Einrichtung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen in Seehäfen,⁹⁰ die Aufstellung von Abfallbewirtschaftungsplänen,⁹¹ die Durchsetzung von Melde- und Entladungspflichten für Schiffsmüll⁹² und die Einrichtung eines Kostendeckungssystems für die Entsorgung von Schiffsabfällen, das einen Anreiz zur Entsorgung an Land setzt.⁹³ Der Begriff der Schiffsabfälle schließt auch Ladungsrückstände ein, wobei jedoch der europäische Gesetzgeber davon ausgeht, dass die Verantwortung für die Entsorgung von Ladungsrückständen vorrangig beim Terminal-Betreiber oder Frachteinnehmer liegt.⁹⁴ Obwohl Ladungsrückstände trotzdem auch in Hafenauffangeinrichtungen angenommen werden sollen, werden sie nicht in das allgemeine Kostendeckungssystem einbezogen und die Nutzer der Hafenauffangeinrichtungen sollen direkt die Kosten zur Entladung von Ladungsrückständen tragen.⁹⁵

2.3 Helsinki-Übereinkommen

Das Helsinki-Übereinkommen ist ein regionales Abkommen der Ostsee-Anrainerstaaten, das die Ostsee vor Verschmutzungen aus allen Quellen schützen, sowie ihr ökolo-

gisches Gleichgewicht erhalten und wiederherstellen soll.⁹⁶ Die Vertragsparteien des Helsinki-Übereinkommens sind verpflichtet, die in Anlage IV Helsinki-Übereinkommen beschriebenen Maßnahmen vorzunehmen⁹⁷ und einheitliche Anforderungen an die Einrichtung von Hafenauffangeinrichtungen für Müll zu entwickeln.⁹⁸ Hierzu gehören teilweise gegenüber MARPOL strengere oder im Anwendungsbereich des Helsinki-Übereinkommens erweiterte Regelungen zur Vermeidung von Meeresverschmutzung durch Schiffe.

Für das Einbringen und Einleiten von Schiffsabfällen gelten nach Art. 8 und Regel 4 Abs. 1 Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens die Vorschriften von MARPOL Anlage V einschließlich des Verbots des Einbringens und Einleitens von Ladungsrückständen und seiner Ausnahmen. Für die Verbrennung von Schiffsabfällen an Bord gelten schärfere Vorschriften, zu denen ein absolutes Verbrennungsverbot für Schiffe unter der Flagge der Vertragsparteien sowie auch für ausländische Schiffe im Küstenmeer der Vertragsparteien gehören.⁹⁹ Deutschland geht hier jedoch von einem Vorrang von Regel 16 MARPOL Anlage VI gegenüber dem Helsinki-Übereinkommen aus und stützt die nationalen Regelungen diesbezüglich auf Regel 16 MARPOL Anlage VI.¹⁰⁰

76) IMO, Richtlinien zur Sicherstellung ausreichender Hafenauffanganlagen, 2000, MEPC.83(44), Abs. 2.3. (IMO-Richtlinien zur Sicherstellung ausreichender Hafenauffanganlagen).

77) Regel 8 Abs. 2 MARPOL Anlage V.

78) Regel 8 Abs. 2.2 MARPOL Anlage V.

79) Regel 8 Abs. 1 MARPOL Anlage V.

80) IMO-Richtlinien zur Sicherstellung ausreichender Hafenauffanganlagen, Fn. 76, Rdnr. 3.2 und 3.3.

81) IMO-Richtlinien zur Sicherstellung ausreichender Hafenauffanganlagen, Fn. 76, Rdnr. 5.2.

82) IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V, Fn. 39, Rdnr. 3.3.

83) IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V, Fn. 39, Rdnr. 3.3.

84) IMO-Richtlinien zur Durchführung von MARPOL Anlage V, Fn. 39, Rdnr. 5.4ff.

85) IMO-Richtlinien zur Sicherstellung ausreichender Hafenauffanganlagen, Fn. 76, Rdnr. 3.

86) IMO Leitlinie für Betreiber und Nutzer von PRFs, Fn. 70, Rdnr. 33ff.

87) IMO Leitlinie für Betreiber und Nutzer von PRFs, Fn. 70, Rdnr. 43ff.

88) IMO-Richtlinien zur Sicherstellung ausreichender Hafenauffanganlagen, Fn. 76, Rdnr. 4.3.

89) Ringbom, *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, 2008, S. 330.

90) Art. 4 PRF-RL.

91) Art. 5 PRF-RL.

92) Art. 6 und 7 PRF-RL.

93) Art. 8 PRF-RL.

94) European Commission, Commission Staff Working Document – Impact Assessment Accompanying the Document Proposal for a Directive of the European Parliament and the Council on port reception facilities for the delivery of waste from ships, repealing Directive 2000/59/EC and amending Directive 1009/16/EC and Directive 2010/65/EU, 16.1.2018, SWD(2018) 21 final, S. 12; European Commission, Ex-Post evaluation of Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues, Final Report, 2015, S. 38.

95) Erwägungsgrund (34) PRF-RL.

96) Vgl. Art. 3 Abs. 1 Helsinki-Übereinkommen. Vgl. zum Geltungsbereich Art. 1 Helsinki-Übereinkommen.

97) Art. 8 Abs. 1 Helsinki-Übereinkommen.

98) Art. 8 Abs. 2 Helsinki-Übereinkommen.

99) Art. 10 Helsinki-Übereinkommen; Regel 7 Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens.

100) Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr an die Helsinki-Kommission v. 5.6.2014 (liegt den Autoren vor).

Grundsätzlich müssen Schiffe alle Ladungsrückstände,¹⁰¹ die nach den Regelungen von MARPOL nicht eingeleitet werden dürfen, vor dem Auslaufen in einer Hafenauffangeinrichtung entsorgen.¹⁰² Ausnahmen von der Entsorgung vor dem Auslaufen gelten, wenn der Flaggenstaat eine solche gestattet (etwa für Fahrgastfährschiffe im Kurzstreckenverkehr),¹⁰³ die Hafenauffangeinrichtungen unzulänglich sind (dann dürfen Abfälle ordnungsgemäß an Bord gestaut werden, um sie dann in die nächstgelegene geeignete Hafenauffanganlage einzubringen)¹⁰⁴ oder wenn es sich um geringe Abfallmengen handelt, für die der Aufwand der Abgabe in den Hafenauffanganlagen zu groß wäre (auch diese dürfen vorübergehend an Bord mit sich geführt werden).¹⁰⁵

Insgesamt bemüht sich die Helsinki-Kommission (HELCOM) um eine Harmonisierung der Standards von Hafenauffangeinrichtungen in der Ostsee und die Weiterentwicklung dieser Standards.¹⁰⁶ Um Anreize zur Entsorgung von Schiffsabfällen in den Häfen und Hafenauffangeinrichtungen zu schaffen, verfolgt HELCOM ein sogenanntes „no-special-fee“-System.¹⁰⁷ Dieses besagt, dass Schiffe beim Einlaufen in einen Hafen eine allgemeine Abfallgebühr entrichten müssen und keine weiteren Gebühren für die Entsorgung von Schiffsabfällen anfallen.¹⁰⁸ Es wird dabei von HELCOM empfohlen, dass das no-special-fee-System für alle Schiffsabfälle und -abwässer nach MARPOL Anlagen I, IV und V angewendet wird.¹⁰⁹ Darüber hinaus soll das no-special-fee-System auch nicht auf bestimmte Schiffsabfälle beschränkt sein.¹¹⁰ Damit sollen auch Ladungsreste fester Massengüter unter das System fallen. Jedoch scheint es in der Praxis bisweilen der Fall zu sein, dass Ladungsrückstände von dem no-special-fee-System nicht umfasst sind, sondern für sie eine direkte Gebühr erhoben wird.¹¹¹ Die Umsetzung des Helsinki-Übereinkommens ist in Deutschland in erster Linie durch Vertragsgesetz erfolgt.¹¹²

2.4 Straßburger Abfallübereinkommen (CDNI)

Das CDNI ist ein Vertrag zwischen Luxemburg, der Schweiz, den Niederlanden, Belgien, Deutschland und Frankreich zur Abfallentsorgung und -beseitigung in der Binnenschifffahrt. Das Übereinkommen soll einen Beitrag zum Umweltschutz sowie zur Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsnutzer in der Binnenschifffahrt leisten.¹¹³

Das CDNI gilt grundsätzlich für Wasserstraßen nach Anlage 1 des Übereinkommens sowie alle auf diesen Wasserstraßen verkehrenden Binnen- und Seeschiffe.¹¹⁴ Dies sind in Deutschland „alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen“,¹¹⁵ allerdings mit Ausnahme „des deutschen Teils des Bodensees und der Rheinstrecke oberhalb Rheinfelden.“¹¹⁶ Auf von Seeschiffen befahrenen Binnenwasserstraßen und insbesondere in an Flüssen gelegenen Seehäfen (bspw. Hamburg) kann es folglich zu Überschneidungen der Geltungsbereiche des CDNI und seeschiffrechtsrechtlicher Regelungen kommen. Geht man davon aus, dass MARPOL (wie das Helsinki-Übereinkommen) in inneren Gewässern gilt, zu denen auch die Seeschiffahrtsstraßen gehören, so könnte man insoweit eine Überschneidung des räumlichen Geltungsbereichs von CDNI und MARPOL (nicht aber notwendigerweise der ausdrücklich auf das Meer bezugnehmenden Einleitbestimmungen in MARPOL Anlage V) annehmen.¹¹⁷

Dies gilt allerdings nur sehr eingeschränkt für den sachlichen Geltungsbereich des CDNI, soweit die für Ladungsrückstände (bzw. „Abfall aus dem Ladungsbereich“)¹¹⁸ geltenden Vorschriften des CDNI betroffen sind.¹¹⁹ Zu diesen Vorschriften gehören ein grundsätzliches Verbot des Einleitens und Einbringens in Wasserstraßen¹²⁰ sowie weitere Regelungen (etwa zu Annahmepflichten, Waschpflichten und Kostentragung).¹²¹ Die Vorschriften des CDNI über

die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich gelten ausdrücklich „nicht für das Laden und Löschen von Seeschiffen in Seehäfen an Seeschiffahrtsstraßen“.¹²² Somit ist das Verbot der Einleitung und des Einbringens von Ladungsrückständen nach dem CDNI neben MARPOL auf Seeschiffe anwendbar, nicht aber die Vorschriften über das Laden und Löschen – einschließlich der Entsorgung von Ladungsrückständen. Auf diese Weise werden mögliche Kollisionen des CDNI mit MARPOL (und der PRF-Richtlinie) vermieden.¹²³ Zwar existieren auch beschränkte Ausnahmen vom Verbot der Einleitung und des Einbringens im CDNI für Binnenwasserstraßen.¹²⁴ Diese sind nach ihrem Sinn und Zweck allerdings als nicht auf Seeschiffe anwendbar auszulegen.¹²⁵

101) Vgl. zur Definition Regel 6A Nr. 2 Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens.

102) Regel 6B Abs. 2 Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens.

103) Vgl. Regel 6C Abs. 1 Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens.

104) Vgl. Regel 6C Abs. 2 Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens.

105) Vgl. Regel 6C Abs. 3 Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens.

106) Vgl. Baltic Sea Action Plan 2021, S. 42, 2021, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <https://helcom.fi/media/publications/Baltic-Sea-Action-Plan-2021-update.pdf>.

107) HELCOM Recommendation 28E/10, 15.11.2007, 2019, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <https://www.helcom.fi/wp-content/uploads/2019/06/Rec-28E-10.pdf>.

108) HELCOM, Recommendation 28E/10, 2007, Abs. 2.1.

109) HELCOM, Recommendation 28E/10, 2007, Preamble Recital 8.

110) HELCOM, Recommendation 28E/10, 2007, Abs. 1.2.

111) EMSA (Ramboll), Study on the Delivery of Ship-Generated Waste and Cargo Residues to Port reception Facilities in EU Ports, 2012, EMSA/OP/06/2011, S. 45.

112) Gesetz zu internationalen Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes und des Nordostatlantiks, BGBl. 1994 II S. 1355.

113) Präambel CDNI.

114) Art. 2 CDNI; *Reimann*, Binnenschifffahrt, Umweltrecht und Gewässerschutz im nationalen und internationalen Kontext, 1999, S. 52; ebenso *Proelß/Schatz*, Rechtliche Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwasser, 2019, S. 46. Seeschiffe sind nach Art. 1 lit. i) CDNI „Schiffe, die zur See- oder Küstenfahrt zugelassen und vorwiegend dafür bestimmt sind“.

115) Diese Formulierung entspricht § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG a. F., die seit 2021 durch die folgende Formulierung ersetzt wurde: „die Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem Verkehr mit Güter- und Fahrgastschiffen oder der Sport- und Freizeitschifffahrt mit Wasserfahrzeugen dienen“.

116) Siehe Anlage 1 CDNI.

117) Vgl. *Proelß/Schatz*, Rechtliche Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwasser, 2019, S. 62.

118) Vgl. Art. 1 lit. a) i. V.m. Art. 1 lit. f) CDNI.

119) Anlage 2 Teil B CDNI. Siehe dazu die Informationen auf der Webseite des CDNI, Teil B Ladungsabfälle, Stand 20.3.2023, abrufbar unter <https://www.cdni-iwt.org/teil-b-ladungsabfaelle/?lang=de>.

120) Art. 3 Abs. 1 CDNI i. V.m. Art. 6.01 Abs. 1 Anlage 2 Teil B CDNI.

121) Vgl. Kapitel VII Anlage 2 Teil B CDNI.

122) Art. 5.03 lit. a) Anlage 2 Teil B CDNI.

123) So auch ausdrücklich für Binnenhäfen im Anwendungsbereich der PRF-RL Art. 5.03 lit. b) Anlage 2 Teil B CDNI. Dies entspricht auch der Auslegung des Sekretariats des CDNI: „Article 5.03 aims to exclude maritime vessels covered by Directive (EU) 2018/883 to avoid a double layer of regulations.“ Siehe Email des Sekretariats des CDNI, 29.8.2022 (liegt den Autoren vor).

124) Vgl. Art. 3 Abs. 3 CDNI i. V.m. Art. 6.01 Abs. 2 und Abs. 4 Anlage 2 Teil B CDNI; siehe auch *Jacobshagen*, Umweltschutz und Gefahrguttransport für Binnen- und Seeschifffahrt, 2019, S. 242; *Reimann*, Binnenschifffahrt, Umweltrecht und Gewässerschutz im nationalen und internationalen Kontext, 1999, S. 54f.

125) So auch die Auslegung des Sekretariats des CDNI: „According to the Secretariat’s interpretation, the exemptions do not apply to maritime vessels.“ Siehe Email des Sekretariats des CDNI, 29.8.2022 (liegt den Autoren vor).

3. Umsetzung im deutschen Recht

Die bereits untersuchten völkerrechtlichen Regelungen gelten nicht unmittelbar innerhalb der deutschen Rechtsordnung, sondern müssen innerstaatlich in Vollzug gesetzt werden. Bestimmungen betreffend das Einleiten und Einbringen von Ladungsrückständen finden sich vorwiegend im Bundesrecht. Es bestehen zunächst unterschiedliche schiffahrtsrechtliche Regelungsregime für das Meer (Seewasserstraßen, AWZ und – für deutsche Schiffe – seewärts der deutschen AWZ) und Binnenwasserstraßen (insbesondere Seeschiffahrtsstraßen). Zudem besteht teilweise eine parallele Anwendbarkeit von Schiffsfahrtsrecht und Wasserhaushaltsrecht als unterschiedliche Rechtsrahmen, die miteinander in Einklang zu bringen sind. Aus Platzgründen soll eine detaillierte Untersuchung des Wasserhaushaltsrechts unterbleiben und der Fokus auf dem Schiffsfahrtsrecht liegen – zumal die einschlägigen Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)¹²⁶ sowie der Landeswassergesetze vorliegend zu keiner anderen Beurteilung führen.¹²⁷

3.1 MARPOL-Gesetz und SeeUmwVerhV

MARPOL und seine Anlagen wurden durch Vertragsgesetz innerhalb der deutschen Rechtsordnung in Vollzug gesetzt.¹²⁸ Änderungen von MARPOL und seinen Anlagen werden durch Rechtsverordnungen auf Grundlage von Art. 2 des MARPOL-Gesetzes¹²⁹ und § 9 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG)¹³⁰ in Vollzug gesetzt. Dies gilt auch für die Bestimmungen von MARPOL Anlage V. Hierbei ist zu beachten, dass die Ausführung von MARPOL innerstaatlich zusätzlicher Regelungen bedarf. Hier ist vor allem die auf Grundlage des SeeAufgG erlassene SeeUmwVerhV¹³¹ zu nennen. Die SeeUmwVerhV regelt die „Anforderungen an das umweltgerechte Verhalten in der Schifffahrt“¹³², wozu unter anderem die Ahndung von Verstößen gegen Vorschriften von MARPOL gehört.¹³³

Der räumliche Geltungsbereich der SeeUmwVerhV umfasst gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 1 SeeUmwVerhV alle Seewasserstraßen. Außerdem gilt die SeeUmwVerhV gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 2 SeeUmwVerhV in der AWZ der Bundesrepublik Deutschland. Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, gilt die SeeUmwVerhV gem. § 3 Abs. 1 Nr. 3 SeeUmwVerhV auch seewärts der Begrenzung der deutschen AWZ, soweit nicht in Hoheitsgewässern oder AWZ anderer Staaten abweichende Regelungen gelten. Für die Einleitung und Einbringung von Ladungsrückständen (anders als für das Mülltagebuch¹³⁴) nicht von Bedeutung ist, dass die SeeUmwVerhV gem. § 3 Abs. 1 Nr. 1 SeeUmwVerhV grundsätzlich auch für Schiffe auf Seeschiffahrtsstraßen nach § 1 Abs. 1 S. 3 der SeeSchStrO gilt.¹³⁵ Denn die Erstreckung des MARPOL-Übereinkommens gem. § 3 Abs. 2 SeeUmwVerhV auf Seeschiffahrtsstraßen gilt ausdrücklich nur mit Ausnahme von MARPOL Anlage V, soweit in der SeeUmwVerhV selbst nichts anderes bestimmt ist.

Inhaltlich ist MARPOL Anlage V nicht in vollem Umfang in der SeeUmwVerhV umgesetzt. Das liegt an der Regelungssystematik der SeeUmwVerhV, die die jeweils geltenden Regelungen von MARPOL nicht in ihrer Gesamtheit wörtlich wiedergibt. Vielmehr ergänzt die SeeUmwVerhV diese Regelungen nur an manchen Stellen und enthält im Übrigen die für die jeweils durch Vertragsgesetz ins deutsche Bundesrecht überführten MARPOL-Regelungen erforderlichen Bußgeldtatbestände.¹³⁶ Lediglich zum Mülltagebuch, zu Aushängen zur Müllbehandlung und zu Fanggerät enthält die SeeUmwVerhV ergänzende Vorschriften zu Regel 10 MARPOL Anlage V.¹³⁷

Die Bußgeldtatbestände für MARPOL Anlage V finden sich in § 28 Abs. 1 Nr. 1–4 und Abs. 2 Nr. 19–31 SeeUmwVerhV. Zu nennen ist insbesondere der Bußgeldtatbestand betreffend das Verbot der Einbringung und Einleitung von Müll (einschließlich Ladungsrückstände) in das Meer nach

Regel 3 MARPOL Anlage V.¹³⁸ Eine Erstreckung dieses Verbots vom Meer auf die Seeschiffahrtsstraßen abweichend von § 3 Abs. 2 SeeUmwVerhV ist damit nicht vorgenommen worden. Die restlichen Bußgeldtatbestände betreffen Aushänge, Müllbehandlungspläne und das Führen eines Mülltagebuchs nach Regel 10 MARPOL Anlage V.¹³⁹

Die beschriebene Rechtslage gilt allerdings nicht für die nicht bundeseigenen (Teile von) Seehäfen, die lediglich an Seewasserstraßen liegen und nicht zu diesen gehören (z. B. Puttgarden oder Wilhelmshaven). Da es sich hierbei teilweise um Wasserflächen im Eigentum der Länder und damit nicht um Seewasserstraßen des Bundes (als Unterkategorie der Bundeswasserstraßen gem. § 1 Abs. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG)¹⁴⁰) handelt, gilt dort nicht die SeeUmwVerhV.¹⁴¹ Die absoluten Einleitungs- und Einbringungsverbote „ins Meer“ innerhalb von 12 Seemeilen nach MARPOL Anlage V gelten indessen über das MARPOL-Gesetz durchaus in den Seehäfen an Seewasserstraßen.¹⁴²

126) Wasserhaushaltsgesetz vom 31. 7. 2009, BGBl. I S. 2585, das zuletzt durch Art. 12 des Gesetzes v. 20. 7. 2022, BGBl. I S. 1237, geändert worden ist.

127) Das Einbringen fester Stoffe in Küstengewässer und oberirdische Gewässer zu Entledigungszwecken ist nach § 43 Abs. 1 S. 1 WHG bzw. § 32 Abs. 1 S. 1 WHG verboten. Für die Einleitung von Waschwasser mit Ladungsrückständen, das als „Schmutzwasser“ gem. § 54 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WHG zu qualifizieren sein dürfte, unterliegt dem strengen Erlaubnisregime des § 57 Abs. 1 WHG. Da nach § 57 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 WHG die Einleitung mit „sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar“ sein muss, aber in Binnen- oder Seewasserstraßen wahlweise gegen das CDNI oder MARPOL Anlage V verstößt, scheidet eine Erlaubnis von vornherein aus. Vgl. ausführlich zur Geltung des WHG für Einleitungen und Einbringungen von Seeschiffen *Proelß/Schatz*, ZUR 2019, 592, 602ff.; *Schatz*, NuR 2021, 721, 725ff.

128) *Ehlers*, in: ders., *Recht des Seeverkehrs*, 2. Aufl. 2022, § 6 SeeUmwVerhV Rdnr. 2.

129) Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL-Gesetz) in der Fassung der Bekanntmachung v. 18. 9. 1998, BGBl. II S. 2546, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes v. 25. 11. 2015, BGBl. I S. 2095, geändert worden ist.

130) Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. 6. 2016, BGBl. I S. 1489, das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung v. 21. 7. 2022, BGBl. I S. 1374 geändert worden ist.

131) Verordnung über das umweltgerechte Verhalten in der Seeschifffahrt (See-Umweltverhaltensverordnung – SeeUmwVerhV) v. 13. 8. 2014, BGBl. I S. 1371, die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung v. 13. 12. 2019, BGBl. I S. 2739, geändert worden ist.

132) Vgl. § 1 Nr. 1 SeeUmwVerhV.

133) Vgl. § 1 Nr. 2 lit. a) SeeUmwVerhV.

134) Vgl. § 10 Abs. 5 S. 1 Nr. 1 SeeUmwVerhV.

135) Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung v. 22. 10. 1998, BGBl. I S. 3209; 1999 I S. 193; die zuletzt durch Artikel 2 § 12 der Verordnung v. 21. 9. 2018, BGBl. I S. 1398, geändert worden ist.

136) Vgl. *Ehlers*, in: ders., *Recht des Seeverkehrs*, 2. Aufl. 2022, § 28 SeeUmwVerhV Rdnr. 1.

137) Vgl. §§ 10–12 SeeUmwVerhV.

138) § 28 Abs. 2 Nr. 19 SeeUmwVerhV. Hiervon sind über den Verweis in Regel 4 Abs. 1 auch Einleitungen in Sondergebieten entgegen Regel 6 MARPOL Anlage V erfasst.

139) Siehe dazu *Ehlers*, in: ders., *Recht des Seeverkehrs*, 2. Aufl. 2022, § 10 SeeUmwVerhV Rdnr. 1, § 11 SeeUmwVerhV Rdnr. 1, § 12 SeeUmwVerhV Rdnr. 1.

140) Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung v. 23. 5. 2007, BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980; das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes v. 18. 8. 2021, BGBl. I S. 3901, geändert worden ist.

141) *Proelß/Schatz*, *Rechtliche Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwasser*, 2019, S. 69.

142) *Proelß/Schatz*, *Rechtliche Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwasser*, 2019, S. 69.

Zu ihrer Durchsetzung (etwa im Hinblick auf Bußgeldtatbestände) müssen die Verbote aus dem MARPOL-Gesetz allerdings in Verbindung mit landesrechtlichen Hafengesetzen oder Hafenverordnungen und/oder in Verbindung mit dem einschlägigen Wasserhaushaltsrecht (§ 45 Abs. 1 S. 1 und § 57 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 WHG) gelesen werden.

3.2 CDNI-Vertragsgesetz und BinSchAbfÜbkAG

Das CDNI mitsamt seinen Anwendungsbestimmungen ist zunächst durch Vertragsgesetz innerhalb der deutschen Rechtsordnung in Vollzug gesetzt worden.¹⁴³ Änderungen der Anwendungsbestimmungen des CDNI werden gem. § 18 Abs. 2 des Ausführungsgesetzes zum CDNI (BinSchAbfÜbkAG) durch Verordnung in Vollzug gesetzt.¹⁴⁴ Der räumliche Anwendungsbereich des BinSchAbfÜbkAG auf Binnenwasserstraßen deckt sich mit dem des CDNI¹⁴⁵ und erfasst ausdrücklich auch an Binnenwasserstraßen gelegene „Schleusen, Häfen, Umschlagsanlagen, Liege- und Anlegestellen“.¹⁴⁶ Der sachliche Anwendungsbereich des BinSchAbfÜbkAG spiegelt ebenfalls die ausschlaggebenden Begriffsbestimmungen des CDNI.¹⁴⁷ Ähnlich der SeeUmwVerhV gibt das BinSchAbfÜbkAG nicht alle Bestimmungen und insbesondere Verbote des CDNI wörtlich wieder, sondern ergänzt diese teilweise nur durch Ausführungsregelungen wie insbesondere Bußgeldvorschriften.¹⁴⁸ Wie durch die Bußgeldvorschrift des § 22 Abs. 2 Nr. 1 BinSchAbfÜbkAG bestätigt, gilt in deutschen Binnenwasserstraßen und an diesen liegenden Häfen das Verbot der Einbringung oder Einleitung von Schiffsabfällen und Teilen der Ladung aus Art. 3 Abs. 1 CDNI in eine Wasserstraße.

4. Schlussbetrachtung

Aus Perspektive des SRÜ bestehen zwischen der Behandlung von Schiffsabfällen im Allgemeinen und von Ladungsrückständen im Speziellen keine Unterschiede, wobei die rechtliche Bewertung jeweils maßgeblich vom Grad der zu erwartenden Meeresverschmutzung abhängt. Demgegenüber nimmt das internationale Seeschiffrecht der IMO in MARPOL Anlage V eine Unterscheidung von Schiffsabfällen und der Unterkategorie der Ladungsrückstände vor. Danach besteht ein grundsätzliches Verbot der Einleitung und des Einbringens von Ladungsrückständen durch Seeschiffe, das allerdings von recht weitgehenden Ausnahmen für Einleitungen und Einbringungen *en route* konterkariert wird. Hier wäre eine Verschärfung bzw. Klarstellung von MARPOL Anlage V möglich und dürfte auch wünschenswert sein. Bevor eine Verschärfung der Regelungen über die Verklappung von Ladungsrückständen fester Massengüter auf See gefordert wird, sollte allerdings die jedenfalls noch nicht für alle Arten von Ladungsrückständen wissenschaftlich geklärte Frage beantwortet werden, ob ein *absolutes* Verbot der Verklappung *aller* Ladungsrückstände fester Massengüter auf See bei einer sachgerechten Abwägung der ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkte wünschenswert ist. Eine Entsorgung etwa von großen Mengen Waschwasser mit geringem Anteil an Ladungsrückständen an Land kann im Einzelfall mit sehr hohen ökonomischen und ökologischen Kosten (bei Letzteren ist insbesondere an den hohen Energieverbrauch im Falle einer Verbrennung zu denken) verbunden sein, die bei manchen Stoffen gegenüber den Umwelteinflüssen einer Verklappung außer Verhältnis stehen könnten. Solche unerwünschten Konsequenzen lassen sich in vielen Fällen durch eine passgenaue Regulierung vermeiden, die allerdings ihrerseits zunächst belastbarer wissenschaftlicher Grundlagen bedarf.

Auf Hafenseite regelt MARPOL Anlage V, dass ausreichende Hafenauffangeinrichtungen vorhanden sein sollen, um sicherzustellen, dass umweltschädliche Ladungsrückstände oder solche, die nicht in Sondergebieten ins Meer eingeleitet werden dürfen, entladen und ordnungsgemäß

entsorgt werden. Die Regelungen über die Einleitung, die Lagerung an Bord sowie vor allem die Abgabe und Entsorgung von Ladungsrückständen in Häfen werden dabei durch Richtlinien der IMO näher konkretisiert. Gleichwohl bleiben insbesondere die rechtlich verbindlichen Regelungen von MARPOL Anlage V zu Hafenauffangeinrichtungen im Vergleich zur hier nur im Überblick dargestellten PRF-RL rudimentär. Die diesbezüglichen Verpflichtungen der MARPOL-Vertragsparteien – aber auch der Schiffe – könnten und sollten weiter ausgebaut werden. Auf diese Weise können global die Voraussetzungen und Anreize dafür geschaffen werden, dass Schiffe ihre Ladungsrückstände nicht länger in großem Umfang *en route* einleiten oder einbringen. Zudem könnte so eine Vereinheitlichung von Standards und Wettbewerbsbedingungen auf globaler Ebene erreicht werden. Regional sind in diesem Kontext die Bemühungen von HELCOM positiv hervorzuheben.

Die völkerrechtlichen Vorgaben betreffend die Verklappung von Ladungsrückständen sind in Deutschland vor allem im MARPOL-Gesetz und in der SeeUmwVerhV bundesrechtlich umgesetzt. Insoweit sind keine Defizite bei der Invollzugsetzung und Umsetzung der völkerrechtlichen Vorgaben ersichtlich. Bedeutende Reformvorschläge müssen – wie bereits dargestellt – vor allem auf Ebene von MARPOL Anlage V und den einschlägigen IMO Richtlinien ansetzen. Allein bei der Auslegung der Einleit- und Einbringungsbedingungen im Hinblick auf reine Verklappungsfahrten besteht dahingehend ein deutscher „Sonderweg“, dass deutsche Behörden solche Fahrten als verboten ansehen. Insoweit kommen entweder eine Änderung der deutschen Praxis oder eine Klarstellung zugunsten der deutschen Position in MARPOL Anlage V und/oder den IMO Richtlinien in Betracht. Eine solche Klarstellung zugunsten des deutschen strengen Verständnisses wäre dabei insbesondere im Hinblick auf Gesichtspunkte des Umweltschutzes wünschenswert.

Open Access. Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht, welche die Nutzung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie den/die ursprünglichen Autor(en) und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden.

Die in diesem Artikel enthaltenen Bilder und sonstiges Drittmaterial unterliegen ebenfalls der genannten Creative Commons Lizenz, sofern sich aus der Abbildungslegende nichts anderes ergibt. Sofern das betreffende Material nicht unter der genannten Creative Commons Lizenz steht und die betreffende Handlung nicht nach gesetzlichen Vorschriften erlaubt ist, ist für die oben aufgeführten Weiterverwendungen des Materials die Einwilligung des jeweiligen Rechteinhabers einzuholen. Weitere Details zur Lizenz entnehmen Sie bitte der Lizenzinformation auf <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>.

Open Access funding enabled and organized by Projekt DEAL.

143) Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI), 9.9.1996, BGBl. 2003 II S. 1800, zuletzt geändert durch Siebte Verordnung zu dem Übereinkommen v. 9.9.1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme in der Rhein- und Binnenschiffahrt (7. CDNI-Verordnung – 7. CDNI-V) v. 18.12.2020, BGBl. II S. 1306, konsolidierte Fassung v. 1.7.2022, Stand 20.3.2023, abrufbar unter https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2022/07/CDNI2022_juill_DE.pdf.

144) Ausführungsgesetz zum Übereinkommen vom 9.9.1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz – BinSchAbfÜbkAG) v. 27.1.2021, BGBl. I S. 130.

145) Vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 1 BinSchAbfÜbkAG.

146) Vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 2 BinSchAbfÜbkAG.

147) Vgl. § 1 Abs. 2 BinSchAbfÜbkAG.

148) Vgl. § 22 Abs. 2 BinSchAbfÜbkAG.