

30.03.12

Vk - U

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Zweiundzwanzigste Verordnung über Änderungen Internationaler
Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr
(Zweiundzwanzigste Verordnung Umweltschutz-See)****A. Problem und Ziel**

Die Verbesserung der Bedingungen der Meeresumwelt in ihrer Gesamtheit durch Reduzierung der von der Schifffahrt ausgehenden Schadstoffbelastungen ist das Ziel des MARPOL-Übereinkommens von 1973/1978 und seiner Anlagen. Dieser Zielsetzung dienen auch die am 15. Juli 2011 vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) mit den Entschlüssen MEPC.200(62) und MEPC.201(62) angenommenen Änderungen des MARPOL-Übereinkommens von 1973/1978. Bei den Änderungen handelt es sich um Änderungen der Anlagen IV (Ausweisung der Ostsee als Sondergebiet für Schiffsabwasser und strengere Ausrüstungsvorschriften für Fahrgastschiffe innerhalb von Sondergebieten) und V (Neufassung der Anlage V, darin grundsätzliches Verbot des Einbringens und Einleitens von Müll) des MARPOL-Übereinkommens.

B. Lösung

Inkraftsetzen der erwähnten Änderungen durch Erlass einer Rechtsverordnung.

C. Alternativen

Keine. Deutschland ist als MARPOL-Vertragsstaat zur Umsetzung der Änderungen in nationales Recht verpflichtet.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine

E. Erfüllungsaufwand

Die Verordnung führt für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und für die Verwaltung keinen über die internationalen Verpflichtungen hinausgehenden Erfüllungsaufwand ein.

F. Weitere Kosten

Die neuen Regelungen zur Verbesserung der Meeresumwelt können für die Wirtschaftsunternehmen, insbesondere für mittelständische Unternehmen, die Seeschiffe betreiben, Kosten verursachen, die nicht näher quantifizierbar sind. Die mögliche Kostenbelastung ist jedoch wettbewerbsneutral, da die Vorschriften aufgrund ihrer internationalen Verbindlichkeit auch von Seeschiffen unter fremder Flagge erfüllt werden müssen. Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich (kalkulatorisch) erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil in den jeweiligen Preisindizes) jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- und das Verbraucherpreisniveau zu induzieren.

Bundesrat

Drucksache 190/12

30.03.12

Vk - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Zweiundzwanzigste Verordnung über Änderungen Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Zweiundzwanzigste Verordnung Umweltschutz-See)

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 29. März 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Horst Seehofer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Zweiundzwanzigste Verordnung über Änderungen Internationaler
Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr
(Zweiundzwanzigste Verordnung Umweltschutz-See)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

**Zweiundzwanzigste Verordnung über Änderungen
Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr
(Zweiundzwanzigste Verordnung Umweltschutz-See¹))**

Vom ...

Auf Grund des

- § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 4, jeweils in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, und § 9c des Seeaufgabengesetzes, von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und § 9c durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist, und des
- Artikels 2 Absatz 1 des MARPOL-Gesetzes, der zuletzt durch Artikel 5 Nummer 1 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London am 15. Juli 2011 mit den Entschlüssen MEPC.200(62) und MEPC.201(62) angenommenen Änderungen der Anlagen IV und V des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2, 4, 24; 1996 II S. 399 Anlageband; 2003 II S. 130, 132, 136), zuletzt geändert durch die Entschlüsse MEPC.202(62) und MEPC.203(62) vom 15. Juli 2011 (BGBl. ... II S. ...), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Entschlüsse werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Diese Verordnung und die in Artikel 1 genannten Entschlüsse vom 15. Juli 2011 treten am 1. Januar 2013 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

¹ Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S.37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

EntschlieÙung MEPC.200(62)**angenommen am 15. Juli 2011****Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe****(Bestimmungen in Bezug auf Sondergebiete und Festlegung der Ostsee als Sondergebiet nach Anlage IV von MARPOL)**

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Ausschuss) durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

im Hinblick auf Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Übereinkommen von 1973“ bezeichnet) sowie auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Protokoll von 1978“ bezeichnet), in denen das Änderungsverfahren für das Protokoll von 1978 festgelegt und dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78) sowie die Beschlussfassung darüber übertragen wird;

nach Prüfung des Änderungsentwurfs zu Anlage IV von MARPOL 73/78 –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Anlage IV von MARPOL 73/78, deren Wortlaut in der Anlage dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. Juli 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2013 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/78 sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.

Anlage

Änderungen der Anlage IV von MARPOL

1 *In Regel 1 werden die neuen Absätze 5^{bis}, 7^{bis} und 7^{ter} eingefügt:*

„5^{bis} Der Ausdruck ‚Sondergebiet‘ bezeichnet ein Meeresgebiet, in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer verbindlicher Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Abwasser erforderlich ist.

Die Sondergebiete sind

- .1 das Ostseegebiet im Sinne der Anlage I Regel 1 Absatz 11.2 und
- .2 alle anderen von der Organisation entsprechend den Kriterien und Verfahren für die Festlegung von Sondergebieten im Hinblick auf die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser festgelegten Seegebiete.

7^{bis} Der Ausdruck ‚Fahrgast‘ bezeichnet jede Person mit Ausnahme

- .1 des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
- .2 von Kindern unter einem Jahr.

7^{ter} Der Ausdruck ‚Fahrgastschiff‘ bezeichnet ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert.

Für die Zwecke der Anwendung der Regel 11 Absatz 3 bezeichnet der Ausdruck ‚neues Fahrgastschiff‘ ein Fahrgastschiff,

- .1 für das der Bauauftrag an oder nach dem 1. Januar 2016 erteilt wird oder, falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel zu diesem Zeitpunkt gelegt wird oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet oder
- .2 das mindestens zwei Jahre nach dem 1. Januar 2016 abgeliefert wird.

Der Ausdruck ‚vorhandenes Fahrgastschiff‘ bezeichnet ein Fahrgastschiff, das kein neues Fahrgastschiff ist.“

2 *Der Regel 9 wird ein neuer Absatz 2 angefügt:*

„2 Abweichend von Absatz 1 muss jedes Fahrgastschiff, das nach Regel 2 unter diese Anlage fällt und für das während des Aufenthalts in einem Sondergebiet Regel 11 Absatz 3 gilt, mit einem der folgenden Abwassersysteme ausgerüstet sein:

- .1 einer Abwasser-Aufbereitungsanlage eines von der Verwaltung zugelassenen Typs, die die von der Organisation entwickelten Normen und Prüfverfahren berücksichtigt; oder
- .2 einem Sammeltank mit einem den Anforderungen der Verwaltung entsprechenden Fassungsvermögen, das unter Berücksichtigung des Schiffsbetriebs, der Anzahl der an Bord befindlichen Personen und anderer einschlägiger Faktoren zur Rückhaltung des gesamten Abwassers ausreicht. Der Sammeltank muss entsprechend den Anforderungen der Verwaltung gebaut sein und eine Vorrichtung haben, welche die Menge des Inhalts visuell anzeigt.“

3 *Regel 11 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:*

Regel 11

Einleiten von Abwasser

„A Einleiten von Abwasser von Schiffen, die keine Fahrgastschiffe sind, in allen Gebieten und Einleiten von Abwasser von Fahrgastschiffen außerhalb von Sondergebieten

1 Vorbehaltlich der Regel 3 ist das Einleiten von Abwasser ins Meer verboten, es sei denn,

- .1 dass das Schiff durch eine von der Verwaltung nach Regel 9 Absatz 1.2 zugelassene Anlage mechanisch behandeltes und desinfiziertes Abwasser in einer Entfernung von mehr als 3 Seemeilen vom nächstgelegenen Land einleitet oder nicht mechanisch behandeltes oder desinfiziertes Abwasser in einer Entfernung von mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land einleitet, sofern das Abwasser, das in Sammel tanks aufbewahrt worden ist oder aus Räumen kommt, in denen sich lebende Tiere befinden, jeweils nicht auf einmal, sondern mit einer mäßigen Rate eingeleitet wird, während das Schiff mit einer Geschwindigkeit von mindestens 4 Knoten auf seinem Kurs fährt. Die Einletrate muss von der Verwaltung zugelassen sein und auf von der Organisation erarbeiteten Normen beruhen; oder
- .2 dass das Schiff eine zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage betreibt und von der Verwaltung bescheinigt wurde, dass die Anlage den in Regel 9 Absatz 1.1 bezeichneten Betriebsanforderungen genügt, und außerdem der Ausfluss in dem das Schiff umgebenden Wasser keine schwimmenden Festkörper sichtbar werden lässt und keine Verfärbung dieses Wassers hervorruft.

2 Absatz 1 gilt nicht für Schiffe, die in den Gewässern im Hoheitsbereich eines Staates betrieben werden, und Gastschiffe aus anderen Staaten, die während des Aufenthalts in diesen Gewässern Abwasser im Einklang mit den von diesem Staat erlassenen weniger strengen Vorschriften einleiten.

B Einleiten von Abwasser von Fahrgastschiffen innerhalb eines Sondergebiets

3 Vorbehaltlich der Regel 3 ist das Einleiten von Abwasser von einem Fahrgastschiff innerhalb eines Sondergebiets

- a) neuen Fahrgastschiffen vorbehaltlich der Regel 12^{bis} Absatz 2 ab dem 1. Januar 2016 und
- b) vorhandenen Fahrgastschiffen vorbehaltlich der Regel 12^{bis} Absatz 2 ab dem 1. Januar 2018

verboten, es sei denn, die folgenden Bedingungen sind erfüllt:

Das Schiff betreibt eine zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage und von der Verwaltung wurde bescheinigt, dass die Anlage den in Regel 9 Absatz 2.1 bezeichneten Betriebsanforderungen genügt, und außerdem lässt der Ausfluss in dem das Schiff umgebenden Wasser keine schwimmenden Festkörper sichtbar werden und ruft keine Verfärbung dieses Wassers hervor.

C Allgemeine Vorschriften

4 Ist das Abwasser mit Abfällen oder Schmutzwasser vermischt, die unter andere Anlagen dieses Übereinkommens fallen, so sind die Vorschriften jener Anlagen zusätzlich zu den Vorschriften dieser Anlage einzuhalten.“

4 *Es wird folgende neue Regel 12^{bis} angefügt:*

„12^{bis} Auffanganlagen für Fahrgastschiffe innerhalb von Sondergebieten

1 Jede Vertragspartei, deren Küste an ein Sondergebiet grenzt, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass

- .1 in Häfen und an Terminals, die sich in einem Sondergebiet befinden und in beziehungsweise an denen sich Fahrgastschiffe aufhalten, Anlagen zur Aufnahme von Abwasser eingerichtet werden,
- .2 die Anlagen ausreichen, um den Erfordernissen dieser Fahrgastschiffe zu genügen, und
- .3 die Anlagen so betrieben werden, dass es für diese Fahrgastschiffe nicht zu unangemessenen Verzögerungen kommt.

2 Die Regierung jeder betroffenen Vertragspartei notifiziert der Organisation die nach Absatz 1 ergriffenen Maßnahmen. Sobald die Organisation genügend Notifikationen

im Einklang mit Absatz 1 erhalten hat, setzt sie ein Datum fest, von dem an die Vorschriften der Regel 11 Absatz 3 in Bezug auf das betreffende Gebiet wirksam werden. Die Organisation notifiziert allen Vertragsparteien dieses Datum mindestens 12 Monate im Voraus. Bis zu diesem Datum müssen Schiffe, die das Sondergebiet befahren, den Vorschriften der Regel 11 Absatz 1 entsprechen.“

Änderungen des Musters des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser

1 *Der folgende Wortlaut wird unter der Überschrift „Angaben zum Schiff“ eingefügt:*

Schiffstyp für die Zwecke der Anwendung der Regel 11 Absatz 3:^{*}

Neues/Vorhandenes Fahrgastschiff

Schiff, das kein Fahrgastschiff ist

2 *Absatz^{*} 1.1 erhält folgenden Wortlaut:*

^{*}1.1 Beschreibung der Abwasser-Aufbereitungsanlage:

Typ der Abwasser-Aufbereitungsanlage

Name des Herstellers

Die Verwaltung bescheinigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage den in Entschließung MEPC.2(VI) vorgesehenen Ausflusnormen entspricht.

Die Verwaltung bescheinigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage den in Entschließung MEPC.159(55) vorgesehenen Ausflusnormen entspricht.

Die Verwaltung bescheinigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage den in den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien vorgesehenen Ausflusnormen entspricht.

^{*} Nichtzutreffendes streichen.

ENTSCHLIESSUNG MEPC.201(62)**angenommen am 15. Juli 2011****Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen
Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe****(Revidierte Anlage V von MARPOL)**

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Ausschuss) durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

im Hinblick auf Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Übereinkommen von 1973“ bezeichnet) sowie auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Protokoll von 1978“ bezeichnet), in denen das Änderungsverfahren für das Protokoll von 1978 festgelegt und dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78) sowie die Beschlussfassung darüber übertragen wird;

nach Prüfung des Änderungsentwurfs zu Anlage V von MARPOL 73/78 –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Anlage V von MARPOL 73/78, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschliessung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. Juli 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschliessung am 1. Januar 2013 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte

Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;

5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/78 sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.

ANLAGE

Revidierte Anlage V von MARPOL**Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll****Regel 1***Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- 1 Der Ausdruck „Tierkörper“ bezeichnet die Körper von Tieren, die als Ladung an Bord befördert werden und während der Reise verenden oder eingeschlachtet werden.
- 2 Der Ausdruck „Ladungsrückstände“ bezeichnet die nicht unter andere Anlagen dieses Übereinkommens fallenden 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 übergelaufener oder verschütteter Stoffe; nicht eingeschlossen sind Ladungsstaub, der nach dem Fegen an Deck zurückbleibt, und Staub auf den Außenflächen des Schiffes.
- 3 Der Ausdruck „Speiseöl“ bezeichnet alle Arten von genießbarem Öl oder Tierfett, das zum Zubereiten oder Kochen von Speisen verwendet wird oder verwendet werden soll; nicht eingeschlossen sind die Speisen selbst, die mit solchem Öl zubereitet werden.
- 4 Der Ausdruck „Haushaltsabfälle“ bezeichnet alle nicht unter andere Anlagen fallenden Arten von Abfall, die in den Unterkunftsräumen an Bord des Schiffes anfallen. Die Haushaltsabfälle schließen Grauwasser nicht ein.
- 5 Der Ausdruck „auf seinem Kurs“ bedeutet, dass sich das Schiff auf See auf einem Kurs oder auf Kursen bewegt, die auch von der kürzesten direkten Route abweichen können und es ermöglichen, soweit die navigatorischen Erfordernisse es zulassen, dass Abfälle über ein so großes Seegebiet wie zweckmäßig und durchführbar verteilt werden.
- 6 Der Ausdruck „Fanggerät“ bezeichnet eine Vorrichtung, einen Teil einer Vorrichtung oder eine Anzahl miteinander verbundener Gegenstände, die auf dem Wasser, im Wasser oder auf dem Meeresboden platziert werden können, um Salzwasser- oder Süßwasserorganismen zu fangen oder im Hinblick auf den Fang oder die Entnahme zu einem späteren Zeitpunkt unter Kontrolle zu halten.
- 7 Der Ausdruck „feste oder schwimmende Plattformen“ bezeichnet feste oder schwimmende Bauwerke, die sich auf dem Meer befinden und bei der Erforschung, Ausbeutung oder damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresbodens eingesetzt sind.

- 8 Der Ausdruck „Lebensmittelabfälle“ bezeichnet sämtliche verdorbenen oder unverdorbenen Nahrungsmittel einschließlich Obst, Gemüse, Milchprodukten, Geflügel, Fleischerzeugnissen und Speiseresten, die an Bord des Schiffes anfallen.
- 9 Der Ausdruck „Müll“ umfasst alle Arten von Lebensmittelabfällen, Haushaltsabfällen und Betriebsabfällen, sämtliche Kunststoffe, Ladungsrückstände, Asche aus Verbrennungsanlagen, Speiseöl, Fanggerät und Tierkörper, soweit diese Stoffe und Gegenstände beim üblichen Betrieb des Schiffes anfallen und ständig oder in regelmäßigen Abständen zu beseitigen sind; hiervon ausgenommen sind Stoffe und Gegenstände, die in anderen Anlagen dieses Übereinkommens definiert oder aufgeführt sind. Unter Müll fallen nicht Frischfisch und Teile davon, die durch Fischfang während der Reise oder durch Aquakulturtätigkeiten anfallen, wobei die Aquakulturtätigkeiten auch den Transport von Fischen oder Schalentieren zum Aussetzen in den Aquakulturanlagen und den Transport von aus diesen Anlagen entnommenen Fischen oder Schalentieren zur weiteren Verarbeitung an Land umfassen.
- 10 Der Ausdruck „Asche aus Verbrennungsanlagen“ bezeichnet Asche und Schlacke aus bordseitigen Verbrennungsanlagen, die zur Müllverbrennung verwendet werden.

11 „Nächstgelegenes Land“. Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ bedeutet von der Basislinie, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach dem Völkerrecht festgelegt wird, jedoch mit der Maßgabe, dass für die Zwecke dieser Anlage der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ vor der Nordostküste Australiens Folgendes bedeutet: von einer Linie, die von einem Punkt an der australischen Küste auf

11°00' südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge
zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist, von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 9°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 9°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 10°41' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 17°30' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 152°55' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 24°30' südlicher Breite, 154°00' östlicher Länge und von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite, 153°15' östlicher Länge.

- 12 Der Ausdruck „Betriebsabfälle“ bezeichnet sämtliche nicht unter andere Anlagen fallenden Abfälle in fester Form (einschließlich Schlämmen), die während der normalen Wartung oder des Betriebs des Schiffes gesammelt werden oder von Material stammen, das für das Stauen und den Umschlag von Ladung verwendet wurde. Die Betriebsabfälle umfassen auch Reinigungsmittel und -zusätze, die im Waschwasser aus Laderäumen und von den Außenflächen enthalten sind. Die

Betriebsabfälle umfassen nicht Grauwasser, Bilgenwasser oder sonstige ähnliche Ableitungen, die für den Betrieb eines Schiffes unerlässlich sind; die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien sind zu berücksichtigen.

- 13 Der Ausdruck „Kunststoff“ bezeichnet einen festen Werkstoff, der als Grundbestandteil ein oder mehrere hochmolekulare Polymere enthält und der entweder während der Herstellung des Polymers oder während der Verarbeitung zu einem Fertigerzeugnis durch Hitze und/oder Druck gebildet (geformt) wird. Die Werkstoffeigenschaften von Kunststoff reichen von hart und spröde bis weich und elastisch. Im Sinne dieser Anlage bezeichnet der Ausdruck „alle Kunststoffe“ sämtlichen Müll, der aus Kunststoff in irgendeiner Form besteht oder solchen enthält, einschließlich synthetischer Seile, synthetischer Fischnetze, Kunststoffmülltüten und Asche von Kunststoffherzeugnissen aus Verbrennungsanlagen.
- 14 Der Ausdruck „Sondergebiet“ bezeichnet ein Meeresgebiet, in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer verbindlicher Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Müll erforderlich ist.

Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete das Mittelmeergebiet, das Ostseegebiet, das Gebiet des Schwarzen Meeres, das Gebiet des Roten Meeres, das Gebiet der Golfe, das Nordseegebiet, das Antarktische Gebiet und die Region der Karibik, die wie folgt festgelegt werden:

- .1 Der Ausdruck „Mittelmeergebiet“ bezeichnet das eigentliche Mittelmeer einschließlich der darin gelegenen Golfe und Meere, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41°N und die westliche Grenze durch die Meerenge von Gibraltar beim Längengrad $5^{\circ}36' \text{W}$ gebildet wird.
- .2 Der Ausdruck „Ostseegebiet“ bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf $57^{\circ}44,8' \text{N}$ begrenzten Eingang zur Ostsee.
- .3 Der Ausdruck „Gebiet des Schwarzen Meeres“ bezeichnet das eigentliche Schwarze Meer, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41°N gebildet wird.
- .4 Der Ausdruck „Gebiet des Roten Meeres“ bezeichnet das eigentliche Rote Meer einschließlich der Golfe von Suez und Akaba; es wird im Süden durch die Loxodrome zwischen Ras Siyan ($12^{\circ}28,5' \text{N}$, $43^{\circ}19,6' \text{O}$) und Husn Murad ($12^{\circ}40,4' \text{N}$, $43^{\circ}30,2' \text{O}$) begrenzt.

- .5 Der Ausdruck „Gebiet der Golfe“ bezeichnet das Meeresgebiet nordwestlich der Loxodrome zwischen Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' O) und Ras al Fasteh (25°04' N, 61°25' O).
- .6 Der Ausdruck „Nordseegebiet“ bezeichnet die eigentliche Nordsee und die dazugehörigen Seegebiete mit den nachstehenden Begrenzungen, nämlich
 - .1 die Nordsee südlich des Breitengrads 62° N und östlich des Längengrads 4° W,
 - .2 das Skagerrak, dessen südliche Begrenzung östlich von Skagen durch den Breitengrad 57°44,8' N bestimmt wird, und
 - .3 den Ärmelkanal und seine Zugänge östlich des Längengrads 5° W und nördlich des Breitengrads 48°30' N.
- .7 Der Ausdruck „Antarktisgebiet“ bezeichnet das Meeresgebiet südlich von 60° südlicher Breite.
- .8 Der Ausdruck „Region der Karibik“ bezeichnet den eigentlichen Golf von Mexiko und das eigentliche Karibische Meer, einschließlich der darin gelegenen Buchten und Meere, sowie den Teil des Atlantischen Ozeans, der sich innerhalb der Grenze befindet, die durch den Breitengrad 30° N von Florida aus ostwärts bis zum Längengrad 77°30' W, von dort aus durch eine Loxodrome bis zum Schnittpunkt des Breitengrads 20° N und des Längengrads 59° W, von dort aus durch eine Loxodrome bis zum Schnittpunkt des Breitengrads 7°20' N und des Längengrads 50° W und von dort aus durch eine Loxodrome in südwestlicher Richtung bis zur Ostgrenze von Französisch-Guayana gebildet wird.

Regel 2

Anwendung

Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe.

Regel 3

Allgemeines Verbot des Einbringens oder Einleitens von Müll ins Meer

- 1 Soweit in den Regeln 4, 5, 6 und 7 nicht etwas anderes bestimmt ist, ist das Einbringen oder Einleiten aller Arten von Müll ins Meer verboten.
- 2 Außer in den Fällen nach Regel 7 ist das Einbringen aller Kunststoffe, wie zum Beispiel von synthetischen Seilen, synthetischen Fischnetzen, Kunststoffmülltüten und Asche von Kunststoffherzeugnissen aus Verbrennungsanlagen, ins Meer verboten.
- 3 Außer in den Fällen nach Regel 7 ist das Einleiten von Speiseöl ins Meer verboten.

Regel 4*Einbringen oder Einleiten von Müll außerhalb von Sondergebieten*

1 Das Einbringen oder Einleiten des nachstehend aufgeführten Mülls ins Meer außerhalb von Sondergebieten ist nur, während sich das Schiff auf seinem Kurs befindet, und so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt zulässig, wobei die Entfernung nicht geringer sein darf als

- .1 3 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei Lebensmittelabfällen, die durch eine Zerkleinerungs- oder Mahlanlage geleitet worden sind. Die zerkleinerten oder zermahlenden Lebensmittelabfälle müssen ein Sieb mit höchstens 25 Millimeter weiten Öffnungen passieren können;
- .2 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei Lebensmittelabfällen, die nicht nach Absatz 1.1 behandelt wurden;
- .3 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei Ladungsrückständen, die bei Anwendung allgemein verfügbarer Entladeverfahren nicht aufgenommen werden können. Diese Ladungsrückstände dürfen keine Stoffe enthalten, die als schädlich für die Meeresumwelt eingestuft sind; die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien sind zu berücksichtigen.
- .4 Tierkörper müssen unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land eingebracht werden.

2 Reinigungsmittel oder -zusätze, die im Waschwasser aus Laderäumen, vom Deck und von den Außenflächen enthalten sind, dürfen ins Meer eingeleitet werden mit der Maßgabe, dass diese Stoffe nicht schädlich für die Meeresumwelt sein dürfen; die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien sind zu berücksichtigen.

3 Ist der Müll mit anderen Stoffen vermischt oder durch andere Stoffe verunreinigt, die nicht eingebracht oder eingeleitet werden dürfen oder für die andere Einbringungs- oder Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

Regel 5*Besondere Vorschriften für das Einbringen oder Einleiten von Müll von festen oder schwimmenden Plattformen*

1 Vorbehaltlich des Absatzes 2 ist das Einbringen oder Einleiten von Müll ins Meer von festen oder schwimmenden Plattformen aus sowie von allen sonstigen Schiffen aus, die sich neben oder im Umkreis von 500 m von diesen Plattformen befinden, verboten.

2 Lebensmittelabfälle dürfen von festen oder schwimmenden Plattformen aus, die mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt sind, sowie von allen sonstigen Schiffen aus, die sich neben oder im Umkreis von 500 m von solchen Plattformen befinden, ins Meer eingebracht oder eingeleitet werden, allerdings nur, wenn die Abfälle durch eine

Zerkleinerungs- oder Mahlanlage geleitet worden sind. Die zerkleinerten oder zermahlenden Lebensmittelabfälle müssen ein Sieb mit höchstens 25 Millimeter weiten Öffnungen passieren können.

Regel 6

Einbringen oder Einleiten von Müll innerhalb von Sondergebieten

1 Das Einbringen oder Einleiten des nachstehend aufgeführten Mülls ins Meer innerhalb von Sondergebieten ist nur, während sich das Schiff auf seinem Kurs befindet, und unter den nachstehenden Bedingungen zulässig:

- .1 Einbringen oder Einleiten von Lebensmittelabfällen ins Meer so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt, jedenfalls in keiner geringeren Entfernung als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land oder vom nächstgelegenen Schelfeis. Lebensmittelabfälle müssen zerkleinert oder zermahlen werden und müssen ein Sieb mit höchstens 25 Millimeter weiten Öffnungen passieren können. Lebensmittelabfälle dürfen nicht durch sonstigen Müll verunreinigt sein. Das Einbringen von eingeführten Vogelerzeugnissen, einschließlich Geflügel und Geflügelteile, ist im Antarktischebiet nicht zulässig, sofern die Geflügelerzeugnisse nicht durch Behandlung keimfrei gemacht wurden.
- .2 Einleiten von Ladungsrückständen, die bei Anwendung allgemein verfügbarer Entladeverfahren nicht aufgenommen werden können, vorausgesetzt, dass alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
 - .1 Ladungsrückstände und Reinigungsmittel oder -zusätze, die im Waschwasser aus Laderäumen enthalten sind, beinhalten, unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien, keine Stoffe, die als schädlich für die Meeresumwelt eingestuft sind,
 - .2 der Abgangs- und der nächste Bestimmungshafen liegen innerhalb des Sondergebiets und das Schiff bewegt sich auf der Fahrt zwischen diesen beiden Häfen nicht außerhalb des Sondergebiets,
 - .3 diese Häfen verfügen, unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien, nicht über geeignete Auffanganlagen und
 - .4 in den Fällen, in denen die Bedingungen der Absätze 1.2.1, 1.2.2 und 1.2.3 erfüllt sind, muss das Einleiten von Waschwasser aus Laderäumen, das Rückstände enthält, so weit wie möglich, jedenfalls nicht weniger als 12 Seemeilen, vom nächstgelegenen Land oder vom nächstgelegenen Schelfeis entfernt erfolgen.

2 Reinigungsmittel oder -zusätze, die im auf Deck oder an den Außenflächen verwendeten Waschwasser enthalten sind, dürfen ins Meer eingeleitet werden, allerdings nur,

wenn diese Stoffe nicht schädlich für die Meeresumwelt sind; die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien sind zu berücksichtigen.

3 Die folgenden Regelungen gelten (neben den in Absatz 1 enthaltenen) in Bezug auf das Antarktisgebiet:

- .1 Jede Vertragspartei, deren Häfen von Schiffen benutzt werden, die in das Antarktisgebiet abgehen oder aus dem Antarktisgebiet einlaufen, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass so bald wie möglich Anlagen bereitgestellt werden, die ausreichen, um allen Müll von allen sie in Anspruch nehmenden Schiffen aufzunehmen, ohne dass es für diese zu unangemessenen Verzögerungen kommt.
- .2 Jede Vertragspartei sorgt dafür, dass alle Schiffe, die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen, vor dem Einlaufen in das Antarktisgebiet über ausreichende Möglichkeiten verfügen, um allen Müll an Bord zurückzubehalten, solange sie das Gebiet befahren, und dass sie über die Abgabe dieses Mülls an eine Auffanganlage nach Verlassen des Gebiets Vereinbarungen geschlossen haben.

4 Ist der Müll mit anderen Stoffen vermischt oder durch andere Stoffe verunreinigt, die nicht eingebracht oder eingeleitet werden dürfen oder für die andere Einbringungs- oder Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

Regel 7

Ausnahmen

- 1 Die Regeln 3, 4, 5 und 6 gelten nicht
 - .1 für das Einbringen oder Einleiten von Müll von einem Schiff aus, wenn dies aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder
 - .2 für den unfallbedingten Verlust von Müll infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung, sofern vor und nach Eintritt des Schadens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um den unfallbedingten Verlust zu verhüten oder möglichst gering zu halten, oder
 - .3 für den unfallbedingten Verlust von Fanggerät von einem Schiff, sofern alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um diesen Verlust zu verhüten, oder
 - .4 für das Einbringen von Fanggerät von einem Schiff aus zum Schutz der Meeresumwelt oder zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffes oder seiner Besatzung.

- 2 Ausnahme von dem Erfordernis, dass sich das Schiff auf seinem Kurs befindet:
 - .1 Das Erfordernis, dass sich das Schiff auf seinem Kurs befindet, nach den Regeln 4 und 6 gilt nicht für das Einbringen oder Einleiten von Lebensmittelabfällen, die, wenn sie an Bord zurückbehalten werden, eine unmittelbare Gefahr für die Menschen an Bord darstellen.

Regel 8

Auffangananlagen

1 Jede Vertragspartei verpflichtet sich, in Häfen und an Umschlagplätzen für die Einrichtung von geeigneten Anlagen zu sorgen, die entsprechend den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe ohne unangemessene Verzögerung für diese Müll aufnehmen können.

2 Auffangananlagen innerhalb von Sondergebieten

- .1 Jede Vertragspartei, deren Küste an ein Sondergebiet grenzt, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass so bald wie möglich in allen Häfen und an allen Umschlagplätzen innerhalb des Sondergebiets unter Berücksichtigung der Erfordernisse der in diesen Gebieten betriebenen Schiffe geeignete Auffangananlagen eingerichtet werden.
- .2 Jede betroffene Vertragspartei notifiziert der Organisation die nach Absatz 2.1 getroffenen Maßnahmen. Sobald die Organisation genügend Notifikationen erhalten hat, setzt sie ein Datum fest, von dem an die Vorschriften der Regel 6 in Bezug auf das betreffende Gebiet wirksam werden. Die Organisation notifiziert allen Vertragsparteien dieses Datum mindestens zwölf Monate im Voraus. Bis zu diesem Datum müssen Schiffe, die in einem Sondergebiet fahren, die Vorschriften der Regel 4 über das Einbringen oder Einleiten außerhalb von Sondergebieten einhalten.

3 Jede Vertragspartei notifiziert der Organisation zur Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien alle Fälle, in denen die aufgrund dieser Regel eingerichteten Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

Regel 9

Hafenstaatkontrolle bezüglich betrieblicher Anforderungen

1 Ein Schiff, das sich in einem Hafen oder an einem Offshore-Umschlagplatz einer anderen Vertragspartei befindet, unterliegt der Überprüfung durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Vertragspartei bezüglich der betrieblichen Anforderungen aufgrund dieser Anlage, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen Abläufen an Bord, welche die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Müll betreffen, nicht vertraut ist.

2 Unter den in Absatz 1 genannten Umständen trifft die Vertragspartei alle notwendigen Maßnahmen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis die Lage entsprechend den Vorschriften dieser Anlage bereinigt worden ist.

3 Die in Artikel 5 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Verfahren der Hafensaatkontrolle gelten auch für diese Regel.

4 Diese Regel ist nicht so auszulegen, als schränke sie die Rechte und Pflichten einer Vertragspartei ein, welche die Kontrolle der eigens in diesem Übereinkommen vorgesehenen betrieblichen Anforderungen durchführt.

Regel 10

Aushänge, Müllbehandlungspläne und Führen eines Mülltagebuchs

1 .1 Auf jedem Schiff von 12 oder mehr Metern Länge über alles und auf festen oder schwimmenden Plattformen sind Aushänge zur Unterrichtung der Besatzungsmitglieder und Fahrgäste über die anzuwendenden Vorschriften der Regeln 3, 4, 5 und 6 über das Einbringen oder Einleiten von Müll anzubringen.

.2 Die Aushänge müssen in der Arbeitssprache der Schiffsbesatzung abgefasst sein, sowie auch in englischer, französischer oder spanischer Sprache bei Schiffen, die auf Reisen zu Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien des Übereinkommens eingesetzt werden.

2 Jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 100 und mehr und jedes Schiff mit der Erlaubnis zur Beförderung von 15 oder mehr Personen sowie feste oder schwimmende Plattformen müssen einen Müllbehandlungsplan mitführen, der von der Besatzung zu befolgen ist. Dieser Plan muss in schriftlicher Form Verfahren für das Verringern, Sammeln, Lagern, Bearbeiten und Beseitigen von Müll sowie für den Gebrauch der Ausrüstung an Bord enthalten. Er muss auch die Person oder Personen bezeichnen, die für die Ausführung des Plans zuständig sind. Dieser Plan muss den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien entsprechen und in der Arbeitssprache der Besatzung abgefasst sein.

3 Jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr und jedes Schiff mit der Erlaubnis zur Beförderung von 15 oder mehr Personen, das auf Reisen zu Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen im Hoheitsbereich einer anderen Vertragspartei des Übereinkommens eingesetzt wird, sowie jede feste oder schwimmende Plattform muss ein Mülltagebuch haben. Das Mülltagebuch muss, unabhängig davon, ob es als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder in anderer Weise geführt wird, dem Muster des Anhangs zu dieser Anlage entsprechen:

.1 Jedes Einbringen oder Einleiten ins Meer, jede Abgabe an eine Auffanganlage oder jeder abgeschlossene Verbrennungsvorgang ist umgehend im Mülltagebuch einzutragen und am Tag des Einbringens oder Einleitens, der Abgabe beziehungsweise der Verbrennung von dem verantwortlichen Offizier durch Unterschrift zu bestätigen. Jede vollständig ausgefüllte Seite des

Mülltagebuchs ist vom Kapitän des Schiffes zu unterschreiben. Die Eintragungen im Mülltagebuch müssen mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache erfolgen. Werden die Eintragungen auch in einer Amtssprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, vorgenommen, so sind die Eintragungen in dieser Sprache im Fall einer Streitigkeit oder einer Unstimmigkeit maßgebend.

- .2 Die Eintragung über jedes Einbringen, jedes Einleiten, jede Abgabe oder jede Verbrennung muss Datum und Uhrzeit, die Schiffposition, die Müllgruppe und eine Schätzung der eingebrachten, eingeleiteten, abgegebenen oder verbrannten Menge enthalten.
- .3 Das Mülltagebuch ist an Bord des Schiffes oder auf der festen oder schwimmenden Plattform so aufzubewahren, dass es ohne weiteres für eine Überprüfung zu jeder zumutbaren Zeit zur Verfügung steht. Nach dem Tag der letzten Eintragung muss es mindestens zwei Jahre lang aufbewahrt werden.
- .4 Im Fall eines Einbringens, Einleitens oder unfallbedingten Verlusts im Sinne der Regel 7 ist eine Eintragung im Mülltagebuch beziehungsweise, bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 400, eine Eintragung im amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuch vorzunehmen, die den Ort, die Umstände und die Gründe für das Einbringen, das Einleiten oder den Verlust, Angaben über die eingebrachten, eingeleiteten oder verlorenen Gegenstände und die angemessenen Vorsichtsmaßnahmen, die zur Verhütung oder Verminderung des Einbringens, Einleitens oder unfallbedingten Verlusts getroffen wurden, enthält.

4 Die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Vorschriften über Mülltagebücher verzichten

- .1 bei Schiffen, die auf Reisen von höchstens einer (1) Stunde Dauer eingesetzt werden und für die Beförderung von 15 oder mehr Personen zugelassen sind, sowie
- .2 bei festen oder schwimmenden Plattformen.

5 Die zuständige Behörde der Regierung einer Vertragspartei kann die Mülltagebücher oder das amtlich vorgeschriebene Schiffstagebuch an Bord jedes Schiffes, für das diese Regel gilt, während seines Aufenthalts in einem ihrer Häfen oder an einem ihrer Offshore-Umschlagplätze überprüfen, daraus Kopien jeder Eintragung fertigen und diese Kopien vom Kapitän beglaubigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän beglaubigte Kopie einer Eintragung im Mülltagebuch oder im amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuch des Schiffes ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Mülltagebuchs oder des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs und die Anfertigung einer beglaubigten Kopie durch die zuständige Behörde aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

6 Der unfallbedingte Verlust oder das Einbringen von Fanggerät nach Regel 7 Absätze 1.3 und 1.4 müssen, wenn davon eine erhebliche Bedrohung der Meeresumwelt oder der Schifffahrt ausgeht, dem Staat, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, und in den Fällen, in denen der Verlust oder das Einleiten in Gewässern im Hoheitsbereich eines Küstenstaats erfolgt, auch diesem Küstenstaat gemeldet werden.

Anhang – Muster eines Mülltagebuchs

Name des Schiffes: _____
Unterscheidungssignal: _____
IMO-Nr.: _____
Zeitabschnitt vom _____ bis zum _____

1 Einführung

Nach Regel 10 der Anlage V des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL) sind über jedes Einbringen, jedes Einleiten oder jeden abgeschlossenen Verbrennungsvorgang Aufzeichnungen anzufertigen. Dies umfasst das Einbringen oder Einleiten ins Meer, die Abgabe an Auffanganlagen, die Abgabe an andere Schiffe sowie den unfallbedingten Verlust von Müll.

2 Müll und Müllbehandlung

Der Ausdruck *Müll* umfasst alle Arten von Lebensmittelabfällen, Haushaltsabfällen und Betriebsabfällen, sämtliche Kunststoffe, Ladungsrückstände, Asche aus Verbrennungsanlagen, Speiseöl, Fanggerät und Tierkörper, soweit diese Stoffe und Gegenstände beim üblichen Betrieb des Schiffes anfallen und ständig oder in regelmäßigen Abständen zu beseitigen sind; hiervon ausgenommen sind Stoffe und Gegenstände, die in anderen Anlagen dieses Übereinkommens definiert oder aufgeführt sind. Unter Müll fallen nicht Frischfisch und Teile davon, die durch Fischfang während der Reise oder durch Aquakulturtätigkeiten anfallen, wobei die Aquakulturtätigkeiten auch den Transport von Fischen oder Schalentieren zum Aussetzen in den Aquakulturanlagen und den Transport von aus diesen Anlagen entnommenen Fischen oder Schalentieren zur weiteren Verarbeitung an Land umfassen.

Weitere einschlägige Angaben sind den Richtlinien für die Durchführung der Anlage V von MARPOL zu entnehmen.

3 Beschreibung des Mülls

Für die Zwecke der Führung des Mülltagebuchs (oder des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs) ist der Müll in folgende Gruppen zu unterteilen:

- A Kunststoffe
- B Lebensmittelabfälle
- C Haushaltsabfälle
- D Speiseöl
- E Asche aus Verbrennungsanlagen
- F Betriebsabfälle
- G Ladungsrückstände
- H Tierkörper
- I Fanggerät

4 Eintragungen im Mülltagebuch

4.1 In jedem der folgenden Fälle sind Eintragungen im Mülltagebuch vorzunehmen:

4.1.1 bei der Abgabe von Müll an landseitige Auffanganlagen oder an andere Schiffe:

- .1 Datum und Uhrzeit der Abgabe
- .2 Hafen oder Anlage beziehungsweise Name des Schiffes
- .3 Gruppen des abgegebenen Mülls
- .4 in Kubikmetern geschätzte und nach Gruppen unterteilte Menge des abgegebenen Mülls
- .5 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers;

4.1.2 bei der Verbrennung von Müll:

- .1 Datum und Uhrzeit des Beginns und des Endes der Verbrennung
- .2 Schiffposition (Breite und Länge) beim Beginn und beim Ende der Verbrennung
- .3 Gruppen des verbrannten Mülls
- .4 in Kubikmetern geschätzte Menge des verbrannten Mülls
- .5 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers;

4.1.3 beim Einbringen oder Einleiten von Müll ins Meer nach den Regeln 4, 5 oder 6 der Anlage V von MARPOL:

- .1 Datum und Uhrzeit des Einbringens oder Einleitens
- .2 Schiffposition (Länge und Breite). Hinweis für das Einbringen oder Einleiten von Ladungsrückständen: Position bei Beginn und bei Beendigung des Einbringens oder Einleitens angeben.
- .3 Gruppe des eingebrachten oder eingeleiteten Mülls
- .4 in Kubikmetern geschätzte und nach Gruppen unterteilte Menge des eingebrachten oder eingeleiteten Mülls
- .5 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers;

4.1.4 bei unfallbedingtem oder durch sonstige außergewöhnliche Umstände verursachtem Einbringen, Einleiten oder Verlust von Müll ins beziehungsweise im Meer, einschließlich nach Regel 7 der Anlage V von MARPOL:

- .1 Datum und Uhrzeit des Vorfalls
- .2 Hafen oder Position des Schiffes zur Zeit des Vorfalls (Breite, Länge und Wassertiefe, falls bekannt)
- .3 Gruppen des eingebrachten, eingeleiteten oder verlorenen Mülls
- .4 in Kubikmetern geschätzte und nach Gruppen unterteilte Menge des Mülls
- .5 die Gründe für das Einbringen, das Einleiten oder den Verlust und allgemeine Bemerkungen.

4.2 Müllmengen

Die Müllmenge an Bord soll in Kubikmetern geschätzt werden, möglichst getrennt nach Gruppen. Das Mülltagebuch enthält viele Bezugnahmen auf geschätzte Müllmengen. Es versteht sich, dass die Genauigkeit der Schätzung von Müllmengen Auslegungssache ist. Schätzungen des Rauminhalts von Müll vor und nach seiner Behandlung werden voneinander abweichen. Manche Behandlungsverfahren ermöglichen es nicht, den Rauminhalt des Mülls zu schätzen, beispielsweise bei der laufenden Behandlung von Lebensmittelabfällen. Diese Gegebenheiten sollten bei der Anfertigung von Eintragungen im Mülltagebuch sowie bei deren Auswertung berücksichtigt werden.

Aufzeichnungen über das Einbringen, das Einleiten und die Abgabe von Müll

Name des Schiffes: _____

Unterscheidungssignal: _____

IMO-Nr.: _____

Müllgruppen:

- A. Kunststoffe
- B. Lebensmittelabfälle
- C. Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut usw.)
- D. Speiseöl
- E. Asche aus Verbrennungsanlagen
- F. Betriebsabfälle
- G. Ladungsrückstände
- H. Tierkörper
- I. Fanggerät

Neugestaltung der Tabelle wie folgt:

Datum/ Uhrzeit	Schiffsposition/ Bemerkungen (z. B, unfallbedingter Verlust)	Gruppe	Geschätzte Menge des eingebrachten, eingeleiteten, abgegebenen oder verbrannten Mülls	ins Meer	an Auffang- anlage	Verbrennung	Bestätigung/ Unterschrift

Unterschrift des Kapitäns: _____ Datum: _____

Begründung

A. Allgemeines

1. Zielsetzung und Notwendigkeit

Ziel der Verordnung ist die nationale Inkraftsetzung der durch die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) am 15. Juli 2011 angenommenen Entschlüsse MEPC.200(62) und MEPC.201(62) zur Änderung der Anlagen IV und V des MARPOL-Übereinkommens.

Diese Änderungen treten am **1. Januar 2013** völkerrechtlich in Kraft. Als Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens ist die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die Änderungen national umzusetzen.

Durch die Änderungen der Anlage IV und V des MARPOL-Übereinkommens können Änderungen in den Vorschriften der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung und der Schiffssicherheitsverordnung erforderlich werden. Diese Änderungen werden gegebenenfalls in einem gesonderten Rechtsetzungsverfahren vorgenommen.

2. Zustimmungspflicht, Vereinbarkeit mit europäischem Recht

Gemäß Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 des MARPOL-Gesetzes und Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes ist eine Zustimmung des Bundesrates dann erforderlich, wenn Vorschriften enthalten sind, die die Länder als eigene Aufgaben ausführen. Bei Änderungen bestehender Verordnungen besteht das Erfordernis der Zustimmung durch den Bundesrat, soweit sich dadurch materielle Änderungen solcher Vorschriften ergeben.

Die Zustimmung des Bundesrates ist hier im Hinblick auf neue Vorschriften zur Abfallentsorgung von Land vorgesehen:

- Die neue Regel 12A der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens enthält neue Vorschriften bezüglich Auffanganlagen für Fahrgastschiffe in Sondergebieten.
- Die Regel 8 der revidierten Anlage V des MARPOL-Übereinkommens enthält neue Vorschriften bezüglich Auffanganlagen in Sondergebieten.

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

3. Folgenabschätzung

a) Weitere Kosten

Die neuen Regelungen zur Verbesserung der Meeresumwelt können für die Wirtschaftsunternehmen, insbesondere für mittelständische Unternehmen, die Seeschiffe betreiben, Kosten verursachen, die nicht näher quantifizierbar sind.

Die mögliche Kostenbelastung ist jedoch wettbewerbsneutral, da die Vorschriften aufgrund ihrer internationalen Verbindlichkeit auch von Seeschiffen unter fremder Flagge erfüllt werden müssen. Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich (kalkulatorisch) erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil in den jeweiligen Preisindizes) jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- und das Verbraucherpreisniveau zu induzieren.

b) Gleichstellungspolitische Belange

Auswirkungen auf die sozialen Sicherungssysteme und gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

c) Nachhaltigkeit

Die Verordnung berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie und unterstützt zugleich den Umweltschutz. Betroffen ist die Managementregel (4) „Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden.“. Die Verordnung

dient der Verbesserung der Bedingungen der Meeresumwelt in ihrer Gesamtheit durch Reduzierung der von der Schifffahrt ausgehenden Schadstoffbelastungen. Dem in der Managementregel (4) der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie niedergelegten Ziel des Gesundheitsschutzes wird damit Rechnung getragen.

d) Erfüllungsaufwand

Die Verordnung führt für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und für die Verwaltung keinen über die internationalen Verpflichtungen hinausgehenden Erfüllungsaufwand ein.

B. Zu den Einzelbestimmungen

1. Zu Artikel 1

Die Verordnung setzt die Entschlüsse MEPC.200(62) und MEPC.201(62) national in Kraft, mit der die Anlagen IV („Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser“) und V („Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll“) des MARPOL-Übereinkommens geändert werden.

Im Einzelnen handelt es sich um:

MEPC.200(62): Die Ostsee wird zum 1. Januar 2013 als Sondergebiet im Sinne der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens ausgewiesen. Bei Sondergebieten handelt es sich um besonders schutzbedürftige Meeresgebiete. Die mit der Ausweisung zusammenhängenden Schutzmaßnahmen werden jedoch erst wirksam, sobald ausreichend Auffanganlagen bereitgestellt worden sind. Folgende Änderungen sind hervorzuheben:

- **Regel 1:** Hinzufügung von Begriffsbestimmungen für Sondergebiet, Fahrgast und Fahrgastschiff.
- **Regel 9 Absatz 2:** Ausrüstungspflicht für Fahrgastschiffe, die während eines Aufenthalts innerhalb eines Sondergebiets Abwasser einleiten. Sie müssen mit einer Abwasser-Aufbereitungsanlage oder einem Sammeltank ausgerüstet sein. Die Ausrüstung mit einem System zur mechanischen Behandlung und Desinfektion von Abwasser genügt nicht.

- **Regel 11 Absatz 3:** Grundsätzliches Einleitverbot für Fahrgastschiffe innerhalb eines Sondergebiets. Gilt für neue Fahrgastschiffe ab dem 1. Januar 2016, für vorhandene Fahrgastschiffe ab dem 1. Januar 2018. Ausnahme: Das Schiff betreibt eine zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage. Im Übrigen erfolgen redaktionelle Änderungen.
- **Regel 12A:** Verpflichtung der Vertragsparteien, deren Küste an ein Sondergebiet angrenzt, zur Bereitstellung ausreichender Auffanganlagen. Die entsprechenden Maßnahmen werden der IMO notifiziert. Die IMO setzt ein Datum fest, von dem an die Vorschriften der Regel 11 Absatz 3 in Bezug auf das betreffende Sondergebiet wirksam werden.
- Folgeänderungen des **Musters des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser.**

MEPC.201(62): Durch die Entschließung wird die Anlage V des MARPOL-Übereinkommens neu gefasst. Es erfolgen redaktionelle Änderungen und Präzisierungen, mit denen die Anlage V und der Anhang – Muster eines Mülltagebuchs - übersichtlicher strukturiert wird und Regelungslücken beseitigt werden. Folgende Änderungen sind hervorzuheben:

- **Regel 1:** Hinzufügung von Begriffsbestimmungen für Tierkörper, Ladungsrückstände, Speiseöl, Haushaltsabfälle, in Fahrt, Fanggerät, feste oder schwimmende Plattformen, Lebensmittelabfälle, Asche aus Verbrennungsanlagen, Betriebsabfälle, Kunststoff; Präzisierung der Begriffsbestimmung Müll
- **Regel 3 - Allgemeines Verbot des Einbringens und Einleitens von Müll:** Es erfolgt eine Umkehrung des Regel-Ausnahme-Prinzips. Während in der alten Fassung der Anlage V nur die Fälle aufgeführt wurden, in denen das Einleiten und Einbringen von Müll ins Meer verboten ist, sieht die Revision ein grundsätzliches Verbot vor. Ausnahmen werden nur unter bestimmten Bedingungen für detailliert aufgeführte Einzelfälle zugelassen. Materiell ergeben sich nur Änderungen hinsichtlich des Einbringens von Fanggerät. Dieses ist verboten, wenn es nicht in den in Regel 7 genannten Fallkonstellationen erfolgt (unfallbedingter Verlust, zum Schutz der Meeresumwelt oder zur Sicherheit des Schiffes oder seiner Besatzung). Im Übrigen galten redaktionell anders strukturiert dieselben Verbote auch nach der bisher geltenden Fassung der Anlage V des MARPOL-

Übereinkommens, einschließlich der dazu beschlossenen Durchführungsrichtlinien „Richtlinien für die Durchführung der Anlage V zu MARPOL 73/78“; VkB1. 1991 S. 504).

- **Regeln 4, 6 und 7:** Aufzählung der Ausnahmen vom Einbringungs- und Einleitverbot. Materiell ergeben sich keine Änderungen.
- **Regel 10 Absatz 2:** Neue Verpflichtung für feste oder schwimmende Plattformen, einen Müllbehandlungsplan mitzuführen.
- **Neue Regel 10 Absatz 6:** Neue Verpflichtung unfallbedingten Verlust sowie Einbringen von Fanggerät zum Schutz der Meeresumwelt oder zur Sicherheit des Schiffes oder seiner Besatzung an Flaggen- und ggf. Küstenstaat zu melden. Eine entsprechende Meldeempfehlung gab es bereits aufgrund der Durchführungsrichtlinien zu Anlage V des MARPOL-Übereinkommens (Abschnitt 3.5 – Von der Fischerei ausgehende Gefahren).
- **Abschnitt 4.1.4 des Anhangs (Muster eines Mülltagebuchs):** Neuer Abschnitt für Eintragungen bei unfallbedingtem oder durch sonstige außergewöhnliche Umstände verursachten Einbringen oder Einleiten oder Verlust von Müll ins Meer.

Die Änderungen treten am **1. Januar 2013** international in Kraft.

2. Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Die Änderungen treten nach ihrer Annahme gemäß Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer ii) in Verbindung mit Ziffer iii) gemäß Artikel 16 Buchstabe g Ziffer ii) des MARPOL-Übereinkommens am 1. Januar 2013 völkerrechtlich in Kraft. Als Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens ist die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die Änderungen zu diesem Zeitpunkt innerstaatlich in Kraft zu setzen.