

Per E-Mail

Bundesministerium für Verkehr
WS 26 – Recht der Seeschifffahrt, BSU
[REDACTED]
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

ANSCHRIFT

D- [REDACTED]

TELEFON

+ [REDACTED]

WWW

reederverband.de

Hamburg,
30.07.2025

[REDACTED]
Durchwahl [REDACTED]

Entwurf einer Verordnung zum Schutz der Umwelt in der Seeschifffahrt - Stellungnahme des Verband Deutscher Reeder

Sehr geehrte Frau [REDACTED],
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf einer Verordnung zum Schutz der Umwelt in der Seeschifffahrt Stellung zu nehmen. Gerne möchten wir diese Gelegenheit nutzen, um auf einige aus unserer Sicht wesentliche Punkte hinzuweisen, die es bei der weiteren Ausgestaltung der Verordnung zu berücksichtigen gilt.

Die Seeschifffahrt ist ein international geprägter Sektor, in dem nationale Regelungen im Einklang mit bestehenden internationalen und europäischen Standards stehen müssen. Entsprechend stehen wir nationalen Verschärfungen gegenüber internationalen und europäischen Vorgaben grundsätzlich kritisch gegenüber. Vor diesem Hintergrund möchten wir im Folgenden auf einige konkrete Regelungen des Entwurfs eingehen, bei denen wir Anpassungsbedarf sehen.

1. Einleitung von Schiffsabwässern (§ 15)

Der Entwurf sieht in § 15 vor, dass auf der Fahrt zwischen zwei deutschen Häfen die Einleitung von Schiffsabwässern grundsätzlich verboten ist. Absatz 2 ermöglicht jedoch die Einleitung, wenn die Entsorgung im Hafen nicht möglich ist und die internationalen Regeln der MARPOL-Anlage IV sowie des Helsinki-Übereinkommens eingehalten werden.

Diese Ausnahmeregelung ist aus unserer Sicht richtig und wichtig, da viele deutsche Häfen bislang keine ausreichenden Annahmeeinrichtungen für Schiffsabwässer bieten. Hinzu kommt, dass viele Bestandschiffe nicht über genügend Tankkapazitäten verfügen, um Abwässer über längere Strecken bis zum nächsten geeigneten Hafen an Bord zurückzuhalten. Reedereien sind daher weiterhin auf die Möglichkeit der Einleitung nach internationalen Standards angewiesen.

Wir begrüßen daher ausdrücklich die in § 15 Absatz 2 enthaltene Ausnahme und weisen zugleich darauf hin, dass der weitere Ausbau von Annahmeeinrichtungen in den Häfen dringend erforderlich ist, um den Schiffsbetreibern künftig größere Planungssicherheit und Handlungsspielraum zu ermöglichen.

2. Gestattung eines emissionsmindernden Verfahrens (§25)

Die in § 25 genannten Bezugsregelungen zur Verwendung von Abgasreinigungssystemen (Scrubbern) sind aus unserer Sicht nicht hinreichend konsistent und nachvollziehbar formuliert. Insbesondere die gleichzeitige Nennung der EU-Verordnung 2016/802, der IMO-Resolution MEPC.340(77) und eines nicht näher konkretisierten Entwurfs der Schiffsausrüstungsverordnung bedarf einer Überprüfung und eindeutigen Bezugnahme auf den jeweils verbindlichen Rechtsstand. Wir regen an, diese Normbezüge zu harmonisieren, um Rechtssicherheit zu schaffen.

3. Analyse der Proben (§27)

Aus unserer Sicht sollte im Verordnungstext auf die eigenständige Nennung spezifischer ISO-Normen verzichtet werden. Stattdessen sollte unmittelbar auf die entsprechenden Vorgaben des MARPOL-Übereinkommens, insbesondere Anlage VI, verwiesen werden, da diese bereits die einschlägigen ISO-Normen (z. B. ISO 8754:2005 zur Bestimmung des Schwefelgehalts) verbindlich benennen.

Durch eine Bezugnahme auf MARPOL werden nicht nur Doppelregelungen vermieden, sondern auch sichergestellt, dass etwaige künftige Anpassungen der technischen Standards durch die IMO automatisch berücksichtigt werden, ohne dass es einer Änderung der nationalen Verordnung bedarf. Dies erhöht die Rechtsklarheit und sorgt für eine praxistaugliche, dynamische Anbindung an den internationalen Rechtsrahmen.

4. Genehmigung von Ballastwasserbehandlungsplänen (§ 41 Nr. 2)

Nach § 41 Nr. 2 des Entwurfs sollen Ballastwasserbehandlungspläne künftig nicht nur durch anerkannte Organisationen geprüft, sondern zusätzlich der Zustimmung des BSH unterliegen. Nach geltender Praxis erfolgt eine solche Zustimmung bisher nur „bei Bedarf“.

Wir halten eine generelle Zustimmungspflicht des BSH für nicht sachgerecht, da sie dem Zweck der Beauftragung anerkannter Organisationen, nämlich der Vereinfachung und Entbürokratisierung des Verfahrens, entgegenläuft. Wir regen daher an, an der bisherigen Praxis festzuhalten und auf die generelle Zustimmungspflicht des BSH zu verzichten.

5. Ballastwasserbehandlungsanlagen (§§ 42)

Mit Sorge sehen wir die in §§ 42 ff. vorgesehene Regelung, wonach Ballastwasserbehandlungsanlagen auf Schiffen unter deutscher Flagge nur betrieben werden dürfen, wenn sie vom BSH zugelassen wurden. Diese Regelung stellt eine deutliche Verschärfung gegenüber der aktuellen Verwaltungspraxis dar.

Nach dem Erlass des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr aus dem Jahr 2022 ist derzeit geregelt, dass ein Ballastwasserbehandlungssystem, das bereits über eine Zulassung aus einem anderen EU- oder EWR-Staat verfügt, nach einer schiffsbezogenen Einbauzulassung durch das BSH auf einem Schiff unter deutscher Flagge eingebaut und betrieben werden darf. Dazu unterscheidet das BSH zwischen einer systembezogenen Baumusterzulassung für Hersteller und einer schiffsbezogenen Zulassung für Reedereien:

- **Baumusterzulassung für Hersteller:** Diese setzt die Vorlage aller zulassungsrelevanten Unterlagen einschließlich der Testprotokolle und abschließenden Testberichte voraus. Die (sekundäre) Baumusterzulassung kann erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass das System das in den IMO-Standards geforderte Schutzniveau erfüllt. Hierzu ist mindestens eine kursorische Prüfung der eingereichten Testberichte erforderlich.
- **Schiffsbezogene Zulassung für Reedereien:** Diese erfolgt auf formlosen Antrag der Reederei unter Vorlage der Baumusterzulassung und Schiffsdaten.

Diese bisherige Praxis, wie sie bis vor wenigen Wochen auch auf der Internetseite des BSH beschrieben war, trägt der europäischen Binnenmarktlogik Rechnung und vermeidet unnötige Bürokratie. Ein generelles Erfordernis einer vollständigen Zulassung durch das BSH ist weder sachlich geboten noch europarechtlich unproblematisch, da es dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung nach Artikel 34 ff. AEUV sowie der Verordnung (EU) 2019/515 widerspricht.

Darüber hinaus fehlen im Entwurf Regelungen für Fälle, in denen Schiffe unter die deutsche Flagge wechseln und bereits über eine anerkannte Ballastwasserbehandlungsanlage verfügen. Eine generelle Ablehnung solcher Systeme durch das BSH könnte Einflaggungen erschweren und wäre nicht mit Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) 789/2004 vereinbar. Schließlich ist auch keine Regelung zum Bestandsschutz für bereits vor Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens auf deutschflaggigen Schiffen installierte Systeme vorgesehen.

Aus Sicht des VDR sollte die in dem genannten Erlass des BMDV festgelegte Praxis ausdrücklich in § 42 der Verordnung verankert werden. Nur so kann Rechtssicherheit geschaffen und vermieden werden, dass deutsche Reedereien gegenüber Wettbewerbern aus anderen EU-Mitgliedstaaten benachteiligt werden. Zudem würde eine Abkehr von der bisherigen Praxis den aktuellen Bemühungen des BMV zur Steigerung der Attraktivität der deutschen Flagge zuwiderlaufen.

Abschließend möchten wir noch einmal betonen, dass wir die Einhaltung internationaler Standards im Umweltschutz ausdrücklich unterstützen. Nationale Regelungen dürfen jedoch nicht über die international und europäisch vereinbarten Standards hinausgehen, da dies unnötige Belastungen für die deutsche Schifffahrt schafft. Wir bitten daher, unsere Anmerkungen bei der weiteren Ausgestaltung der Verordnung zu berücksichtigen.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
VERBAND DEUTSCHER REEDER