Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung zum Schutz der Umwelt in der Seeschifffahrt

A. Problem und Ziel

Für die Seeschifffahrt sind zu internationalen Übereinkommen im Bereich des Klima- und Umweltschutzes ergänzende nationale Vorschriften zu erlassen. Im Einzelnen handelt es sich um das MARPOL-Übereinkommen, das Übereinkommen über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme, das Ballastwasser-Übereinkommen, das Übereinkommen von Hongkong und die Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens, die kontinuierlich fortgeschrieben werden. Darüber hinaus sind die sich auf die genannten Übereinkommen beziehenden EU-Vorschriften ebenfalls zu berücksichtigen.

Hierzu wurde die See-Umweltverhaltensverordnung erlassen. Diese enthält zum Teil veraltete Vorschriften. Daher soll diese Verordnung aktualisiert und modernisiert werden. Außerdem sollen die Erfahrungen aus ihrem Vollzug berücksichtigt werden. Durch die Aktualisierung werden die Neuerungen im internationalen und europäischen Recht aufgegriffen, wie die Neufassung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens. Mit der Modernisierung soll zum einen mehr Digitalisierung ermöglicht werden: Die Zulassung von elektronischen Tagebüchern wird geregelt. Zum anderen sollen die Vorschriften anwenderfreundlicher ausgestaltet werden, indem beispielsweise die Entschließungen und Rundschreiben der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, die der Sektor einzuhalten hat, bei der entsprechenden Verhaltenspflicht aufgeführt werden.

B. Lösung; Nutzen

B.1 Lösung: Aufgrund der Vielzahl an Änderungen und Ergänzungen wird die See-Umweltverhaltensverordnung neu gefasst. Da die Verordnung künftig nicht nur das Verhalten, sondern auch Zulassungsverfahren, wie beispielsweise von Ballastwasser-Behandlungssystemen, regelt, wird die Verordnung umbenannt in „Verordnung zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch die Seeschifffahrt“, Kurzbezeichnung: „See-Umwelt-Verordnung“. Des Weiteren sind Änderungen in der Schiffssicherheitsverordnung, in der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz und in der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vorgesehen.

B.2 Nutzen: Binnenschiffe werden vom Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung ausgenommen. Hierdurch werden die bürokratischen Hürden für die Verkehrsanbindung zwischen Seeschifffahrtsstraßen und Binnenwasserstraßen gesenkt und somit ein Beitrag zur Stärkung der Binnenschifffahrt geleistet.

Es werden Vorschriften aktualisiert. Des Weiteren werden die Zuständigkeiten weiter konkretisiert. Zudem werden Entschließungen, die der Sektor bislang über die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz einzuhalten hat, bei der entsprechenden Verhaltenspflicht aufgeführt. Schließlich werden die Vorschriften anders strukturiert und konkreter gefasst. Dies führt zu ihrer besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit. Letztlich stärkt die Verordnung den Schutz der Meeresumwelt.

C. Alternativen

Keine. Die nationalen Vorschriften für die Seeschifffahrt im Bereich des Klima- und Umweltschutzes sind an die internationalen und europäischen Vorschriften anzupassen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) werden voraussichtlich Gebühreneinnahmen in Höhe von rund 21 930 Euro jährlich vereinnahmt.

Die neu eingeführten Gebühren für die vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen werden gemäß § 6 Absatz 5 des Seeaufgabengesetzes durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation vereinnahmt.

Im Rahmen des Personalmehrbedarfs (ab Mitte 2027 0,4 Stellen A 9 nach Anlage I des Bundesbesoldungsgesetzes, ab Mitte 2028 0,25 Stellen A 9) entstehen jährlich voraussichtlich Personal- und Sachmehrausgaben ab Mitte 2027 in Höhe von 47 061 Euro und ab Mitte 2028 in Höhe von 29 413 Euro beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Darüber hinaus entsteht kein Personalmehrbedarf beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Dort, wo geringfügiger Mehraufwand entsteht, kann dieser Aufwand intern kompensiert werden.

Der Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen der Wirtschaft durch Gebühren in Höhe von insgesamt rund 25 760 Euro jährlich. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung zum Schutz der Umwelt in der Seeschifffahrt

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund

– des § 7a Absatz 3 Nummer 1, § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4, 4b, 4c und 6, Satz 2 und 3, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 3, § 9c sowie § 15 Absatz 4 und 6 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), das zuletzt durch Artikel 72 Absatz 1 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist,

– des § 9 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 des Seeaufgabengesetzes mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit,

– des § 9e Absatz 2 Satz 7 des Seeaufgabengesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern,

– des § 15 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 217) geändert worden ist,

– des § 22 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 4 Satz 1 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist,

– des § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 12. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 234) geändert worden ist,

jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131):

Artikel 1

Verordnung zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch die Seeschifffahrt[1]

---

[1] Dieser Artikel dient der Umsetzung
- der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58),
- des Beschlusses 2010/769/EU der Kommission vom 13. Dezember 2010 über die Festlegung von Kriterien für den Einsatz von Technologien, die bei Flüssiggastankern eine Alternative zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe darstellen, die den Anforderungen des Artikels 4b der Richtlinie 1999/32/EG des Rates über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen geänderten Fassung entsprechen (ABl. L 328 vom 14.12.2010, S. 15),
- des Durchführungsbeschlusses (EU) 2015/253 der Kommission vom 16. Februar 2015 zur Regelung der Probenahmen und der Berichterstattung gemäß der Richtlinie 1999/32/EG des Rates bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 41 vom 17.2.2015, S. 55),

(See-Umwelt-Verordnung – SeeUmwV)

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1 Räumlicher Anwendungsbereich

§ 2 Sachlicher Anwendungsbereich

§ 3 Regeln für vom sachlichen Anwendungsbereich ausgenommene Schiffe

§ 4 Begriffsbestimmungen

§ 5 Meldungen über das Einleiten von Schadstoffen

§ 6 Nicht in Fahrt oder nicht auf seinem Kurs befindliches Schiff

§ 7 Unbemannte Bargen ohne eigenen Antrieb

Abschnitt 2

Verhütung der Verschmutzung von Gewässern und der Luftverunreinigung durch Schiffe

Unterabschnitt 1

Verhütung der Verschmutzung durch Öl

§ 8 Einleiten von Öl; Ölfilteranlage

§ 9 Umpumpvorgänge auf See

Unterabschnitt 2

Verhütung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe

§ 10 Vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen

§ 11 Zulassung des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen

Unterabschnitt 3

Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser

§ 12 Einleiten von unbehandeltem Schiffsabwasser

§ 13 Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer

§ 14 Abwasser-Aufbereitungsanlage

§ 15 Einleiten von Schiffsabwasser auf nationaler Fahrt

§ 16 Sammeltank

§ 17 Abflussanschluss

- der Richtlinie (EU) 2024/3101 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2024 zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von verwaltungsrechtlichen Sanktionen bei Verstößen (ABl. L, 2024/3101, 16.12.2024).

§ 18 Abwasserrückhalteanlagen in der Ostsee

Unterabschnitt 4

Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll

§ 19 Aushänge zur Müllbehandlung

§ 20 Müllbehandlungsplan

§ 21 Meldung des Verlusts oder des Einbringens von Fanggerät

Unterabschnitt 5

Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

§ 22 Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff

§ 23 Befreiung und Ausnahmen von den Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff

§ 24 Gleichwertiger Ersatz

§ 25 Gestattung eines emissionsmindernden Verfahrens

§ 26 Beprobung des an Bord befindlichen Schiffskraftstoffs

§ 27 Analyse der Proben

§ 28 Anwendungsbestimmung zu den Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff von Sportbooten

§ 29 Bunkern

§ 30 Einleiten von Abwasser aus Abgasreinigungssystemen

§ 31 Meldung des Energieeffizienz-Kennwerts bei Schiffen, die die Bundesflagge führen

§ 32 Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes

§ 33 Meldung des Verbrauchs an Schiffskraftstoff bei Schiffen, die die Bundesflagge führen

§ 34 Erreichter Energieeffizienz-Kennwert, betrieblicher Kohlenstoffintensitätsindikator bei Schiffen, die die Bundesflagge führen

§ 35 Zuständigkeiten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie im Rahmen der Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

§ 36 Befugnisse der Vollzugskräfte der Länder, der Hafenstaatkontrolle und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

Abschnitt 3

Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme

§ 37 Befahrensregelung

§ 38 Mitführen von Dokumenten

§ 39 Übermittlung von Informationen an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation

Abschnitt 4

Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser

§ 40 Einleiten von Ballastwasser

§ 41 Ballastwasser-Behandlungsplan

§ 42 Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen

§ 43 Bewertung toxikologischer, ökotoxikologischer und anderer umweltbezogener Risiken

§ 44 Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen

§ 45 Ballastwasser-Notfallgebiete

Abschnitt 5

Recycling von Schiffen

§ 46 Gefahrstoffinventar

§ 47 Verpflichtungen des Schiffseigentümers vor der Ablieferung eines Schiffes zum Recycling

§ 48 Verpflichtungen des Betreibers einer Abwrackeinrichtung bei Schiffen, die die Bundesflagge führen

§ 49 Eingehende Überprüfung

§ 50 Aufgaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

§ 51 Berichtspflichten der Berufsgenossenschaft

Abschnitt 6

Tagebücher und Notfallpläne

§ 52 Tagebuchführungspflichten

§ 53 Elektronische Tagebuchführung

§ 54 Ergänzende Regelungen in Bezug auf die Pflichten zur Aufbewahrung des Tagebuchs über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, und des Protokollbuchs der Motorparameter

§ 55 Anforderungen an Tagebücher und Tagebuchführungspflichten für Schiffe, die die Bundesflagge führen

§ 56 Anforderungen an Tagebücher bei Schiffen von Nichtvertragsparteien

§ 57 Zulassung der Tagebücher zum Abgasreinigungssystem für Schiffe, die die Bundesflagge führen

§ 58 Zulassung elektronischer Tagebücher für Schiffe, die die Bundesflagge führen

§ 59 Bordeigene Notfallpläne

Abschnitt 7

Schlussbestimmungen

§ 60 Ordnungswidrigkeiten

§ 61 Berichtspflichten

§ 62 Übergangsvorschrift

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Räumlicher Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe nach § 2 Absatz 1

1. auf den Wasserflächen nach

   a) § 1 Absatz 1 Satz 3 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung,

   b) § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 8. August 1989 (BGBl. I S. 1583), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 18. September 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 286) geändert worden ist, und

2. auf Seewasserstraßen und in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland.

Für Schiffe nach § 2 Absatz 1, die die Bundesflagge führen, gilt diese Verordnung auch seewärts der Begrenzung der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland. Satz 2 gilt nicht, soweit in Hoheitsgewässern oder ausschließlichen Wirtschaftszonen anderer Staaten abweichende Regelungen gelten.

(2) Sofern in dieser Verordnung nicht etwas anderes bestimmt ist, gelten auf den in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bezeichneten Wasserflächen die Regelungen der folgenden Übereinkommen entsprechend:

1. das MARPOL-Übereinkommen,

2. das AFS-Übereinkommen,

3. das Ballastwasser-Übereinkommen und

4. das Übereinkommen von Hongkong sowie die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013.

§ 2

Sachlicher Anwendungsbereich

(1) Es gelten

1. die Abschnitte 1, 2, 6 und 7 für Schiffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 des MARPOL-Übereinkommens,

2. die Abschnitte 1, 3 und 7 für Schiffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 9 des AFS-Übereinkommens,

3. die Abschnitte 1, 4, 6 und 7 für Schiffe im Sinne von Artikel 1 Nummer 12 des Ballastwasser-Übereinkommens,

4. die Abschnitte 1, 5 und 7 für Schiffe

a) im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 3 des Übereinkommens von Hongkong und

b) im Sinne der Artikel 2 und 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013.

(2) Diese Verordnung gilt mit Ausnahme von § 3 nicht für

1. Schiffe der Bundeswehr und Kriegsschiffe anderer Staaten,

2. Schiffe, die im Eigentum eines anderen Staates stehen oder von ihnen betrieben werden und ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden,

3. Schiffe der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger,

4. Schiffe, die Aufgaben im Bereich der Maritimen Notfallvorsorge wahrnehmen und

   a) unter die Regelungen des § 3 Buchstabe c des Flaggenrechtsgesetzes fallen oder

   b) zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Aufsicht des Bundes, eines Landes oder einer Gemeinde oder eines Gemeindeverbandes eingesetzt sind und nicht Handelszwecken dienen,

5. Binnenschiffe.

§ 3

Regeln für vom sachlichen Anwendungsbereich ausgenommene Schiffe

(1) Für Schiffe der Bundeswehr erlässt das Bundesministerium der Verteidigung Vorschriften, die dieser Verordnung vergleichbar sind, soweit diese Schiffe von dieser Verordnung betroffen wären. Bei der Ausgestaltung der Vorschriften beachtet das Bundesministerium der Verteidigung die besonderen Aufgaben der Bundeswehr unter Berücksichtigung des Schutzes der Meeresumwelt.

(2) Für ein Schiff nach § 2 Absatz 2 Nummer 3 oder 4 hat der Schiffsbetreiber durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass von seinem ausgenommenen Schiff keine Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen.

(3) Für Binnenschiffe sind die Regelungen des Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen) (BGBl. 2003 II S. 1799, 1800), das zuletzt durch die Beschlüsse vom 27. Juni 2024 (BGBl. 2024 II Nr. 507) geändert worden ist, in seiner jeweils innerstaatlich geltenden Fassung, und des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetzes vom 27. Januar 2021 (BGBl. I S. 130) auch auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung anzuwenden.

§ 4

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind

1. AFS-Übereinkommen:

das Internationale Übereinkommen von 2001 über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen (BGBl. 2008 II S. 520, 522), zuletzt geändert durch die in London vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation am 17. Juni 2021 angenommene Entschließung MEPC.331(76) (BGBl. 2024 II Nr. 37);

2. anerkannte Organisation:

   eine nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Schiffsüberprüfungs- und - besichtigungsorganisation, mit der ein Auftragsverhältnis nach Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG in der Fassung vom 20. Juni 2019 begründet worden ist;

3. Ballastwasser-Übereinkommen:

   das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (BGBl. 2013 II S. 42, 44; 2017 II S. 1239), zuletzt geändert durch die in London vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation am 7. Juli 2023 angenommene Entschließung MEPC.369(80) (BGBl. 2025 II Nr. 20);

4. Berufsgenossenschaft:

   die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation;

5. Binnenschiffe:

   Fahrzeuge, denen eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung erteilt worden ist und die nicht über eine Zulassung als Seeschiff verfügen, sowie Binnenfahrzeuge unter fremder Flagge, die nicht über eine Zulassung als Seeschiff verfügen;

6. MARPOL-Übereinkommen:

   das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2, 4; 1996 II S. 399, Anlageband; 2003 II S. 130, 132), zuletzt geändert durch die in London vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation am 16. Dezember 2022 angenommenen Entschließungen MEPC.359(79) bis MEPC.362(79) (BGBl. 2024 II Nr. 247);

7. Polar Code:

   der Internationale Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Entschließung MEPC.264(68)) (VkBl. 2015 S. 843, Anlagenband B 8146);

8. Schiffsbetreiber:

   jede Person oder Stelle, die Schiffseigentümer ist oder vom Schiffseigentümer die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich durch Übernahme dieser Verantwortung einverstanden erklärt hat, alle durch den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und der Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen;

9. Schiffskraftstoff:

ölhaltiger Brennstoff, der einem Schiff geliefert wird und zur Verbrennung für den Antrieb oder für sonstige betriebliche Zwecke an Bord eines Schiffes vorgesehen ist, einschließlich Gasen, Destillaten und Rückstandsölen;

10. Übereinkommen von Hongkong:

    das Internationale Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (BGBl. 2018 II S. 617, 618).

§ 5

Meldungen über das Einleiten von Schadstoffen

(1) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben Meldungen über das Einleiten von Schadstoffen ins Meer nach Artikel 8 Absatz 1 in Verbindung mit Protokoll I Artikel II Absatz 1, Artikel III und Artikel V Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens unverzüglich nach Eintritt eines solchen Ereignisses an das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos zu machen.

(2) Sofern das nach Absatz 1 betroffene Schiff aufgegeben wird oder eine Meldung von einem solchen Schiff unvollständig oder nicht erhältlich ist, hat der Schiffseigentümer, Charterer, Reeder oder Ausrüster des Schiffes oder ein Beauftragter auf der Grundlage des Protokolls I Artikel I Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens die dem Schiffsführer nach Absatz 1 obliegenden Pflichten zu übernehmen.

§ 6

Nicht in Fahrt oder nicht auf seinem Kurs befindliches Schiff

(1) Ein Schiff ist beim Einleiten von Öl, ölhaltigen Gemischen oder von Stoffen der Gruppen X, Y oder Z nach Anlage II Regel 6 des MARPOL-Übereinkommens ins Meer nicht in Fahrt im Sinne der Anlage I Regel 15 Absatz 2.1, 3.1 oder 6.1 oder Regel 34 Absatz 1.3 oder im Sinne der Anlage II Regel 13 Absatz 2.1.1 des MARPOL-Übereinkommens, wenn es ausschließlich zum Einleiten dieser Stoffe

1. die Reise durchführt,

2. einen Reiseabschnitt durchführt oder

3. erhebliche navigatorische Abweichungen von seinem Kurs unternimmt.

(2) Ein Schiff ist beim Einleiten von Abwasser oder beim Einbringen oder Einleiten von Müll ins Meer nicht auf seinem Kurs im Sinne der Anlage IV Regel 11 Absatz 1.1 Satz 1 oder im Sinne der Anlage V Regel 4 Absatz 1 oder Regel 6 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens, wenn es ausschließlich zum Einleiten von Abwasser oder zum Einbringen oder Einleiten von Müll

1. die Reise durchführt,

2. einen Reiseabschnitt durchführt oder

3. erhebliche navigatorische Abweichungen von seinem Kurs unternimmt.

§ 7

Unbemannte Bargen ohne eigenen Antrieb

Für unbemannte Bargen ohne eigenen Antrieb kommen die Richtlinien für die Befreiung von unbemannten Bargen ohne eigenen Antrieb (UNSP) von bestimmten Besichtigungs- und Zertifizierungsanforderungen nach dem MARPOL-Übereinkommen (Rundschreiben MEPC.1/Circ.892) (VkBl. 2022 S. 594) zur Anwendung.

Abschnitt 2

Verhütung der Verschmutzung von Gewässern und der Luftverunreinigung durch Schiffe

Unterabschnitt 1

Verhütung der Verschmutzung durch Öl

§ 8

Einleiten von Öl; Ölfilteranlage

(1) Das Einleiten von Öl oder von ölhaltigen Gemischen ist auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung verboten, soweit nicht durch das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen etwas anderes bestimmt ist.

(2) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben sicherzustellen, dass

1. keine Verbindung nach außenbords angebracht wird oder vorhanden ist, mit der ölhaltiges Bilgenwasser entgegen Anlage I Regel 15 Absatz 2.2 oder 3.2 des MARPOL-Übereinkommens ohne eine Behandlung in der Ölfilteranlage nach Anlage I Regel 14 Absatz 6 oder 7 des MARPOL-Übereinkommens ins Meer eingeleitet werden kann, und

2. eine Ölfilteranlage nach Anlage I Regel 14 Absatz 6 oder 7 des MARPOL-Übereinkommens nicht umgangen wird und nicht aufgrund unzureichender Wartung oder Manipulation in ihrer Funktion eingeschränkt ist.

§ 9

Umpumpvorgänge auf See

(1) Die Durchführung eines Umpumpvorganges nach Anlage I Regel 40 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens auf Seewasserstraßen oder auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 ohne Erlaubnis des örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes ist verboten. Die Erlaubnis ist rechtzeitig zu beantragen.

(2) Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, dass die Angaben nach Anlage I Regel 42 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens für Umpumpvorgänge

auf Seewasserstraßen oder auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 an die Verkehrszentrale des örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes mitzuteilen sind. Die Mitteilung hat rechtzeitig über UKW-Sprechfunk oder telefonisch zu erfolgen.

Unterabschnitt 2

Verhütung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe

§ 10

Vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen

Die vorläufige Bewertung eines für die Beförderung als Massengut noch nicht eingestuften flüssigen Stoffes nach Anlage II Regel 6 Absatz 3 des MARPOL-Übereinkommens wird von der Berufsgenossenschaft durchgeführt. Sie bedient sich der Hilfe

1. des Bundesinstituts für Risikobewertung für die Bewertung der Toxizität von Stoffen und

2. des Umweltbundesamtes für die Bewertung der Bioakkumulation.

§ 11

Zulassung des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen

Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist die Berufsgenossenschaft für die Zulassung des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen nach Anlage II Regel 14 des MARPOL-Übereinkommens zuständig. Die Zulassung erfolgt nur auf Antrag.

Unterabschnitt 3

Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser

§ 12

Einleiten von unbehandeltem Schiffsabwasser

(1) Wer unter Einhaltung der Anlage IV Regel 11 Absatz 1.1 des MARPOL-Übereinkommens unbehandeltes Schiffsabwasser einleitet, hat die Anforderungen des Absatzes 6.1 der Empfehlung für Normen für die Einleitrate von unbehandelten Abwässern von Schiffen (Entschließung MEPC.157(55)) (VkBl. 2007 S. 590) zu erfüllen.

(2) Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist die Berufsgenossenschaft für die Zulassung der Einleitrate für Schiffsabwasser nach Anlage IV Regel 11 Absatz 1.1 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens unter Berücksichtigung der Entschließung MEPC.157(55) zuständig. Die Zulassung erfolgt nur auf Antrag.

§ 13

Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer

Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist für die Erteilung der Genehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer mit einem Eisbedeckungsgrad von über 1/10 nach Teil II-A Kapitel 4 Absatz 4.2.3 Satz 2 des Polar Codes zuständig

1. das Umweltbundesamt für das Gebiet der Antarktis entsprechend § 3 des Umweltschutzprotokoll-Ausführungsgesetzes und

2. die Berufsgenossenschaft für die übrigen Polargewässer.

Die Genehmigung erfolgt nur auf Antrag.

§ 14

Abwasser-Aufbereitungsanlage

(1) Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist die Berufsgenossenschaft für die Erteilung der Bescheinigung über die Erfüllung der Betriebsanforderungen für die Abwasser-Aufbereitungsanlage nach Anlage IV Regel 11 Absatz 1.2 des MARPOL-Übereinkommens zuständig. Die Bescheinigung wird nur auf Antrag erteilt.

(2) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben sicherzustellen, dass eine Abwasser-Aufbereitungsanlage nach Anlage IV Regel 11 Absatz 1.2 des MARPOL-Übereinkommens nicht aufgrund unzureichender Wartung oder Manipulation in ihrer Funktion eingeschränkt ist.

§ 15

Einleiten von Schiffsabwasser auf nationaler Fahrt

(1) Das Einleiten von Schiffsabwasser ist bei der Fahrt von einem deutschen Hafen zu einem deutschen Hafen verboten für:

1. Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 400 und mehr,

2. Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 400, die für eine Beförderung von mehr als 15 Personen zugelassen sind, und

3. Schiffe, einschließlich Sportboote, im Sinne von Anlage IV Regel 5 Abschnitt A des Übereinkommens vom 9. April 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen) (BGBl. 1994 II S. 1355, 1397), zuletzt geändert durch die auf der Sitzung der Helsinki-Kommission am 25. Juni 2003 angenommenen Änderungen (BGBl. 2004 II S. 1667, 1671), in seiner jeweils innerstaatlich geltenden Fassung:

   a) auf den in § 1 Absatz 1 genannten in oder an der Ostsee gelegenen Wasserflächen und

   b) im Nord-Ostsee-Kanal in Bezug auf den an die Ostsee grenzenden seewärtigen Bereich bis zur binnenwärtigen Seite des Schleusenbereichs der Schleuse Kiel Holtenau.

(2) Absatz 1 gilt nicht, soweit

1. Anlage IV Regel 11 Absatz 1, 3 oder Regel 3 des MARPOL-Übereinkommens oder Anlage IV Regel 5 Abschnitt D Buchstabe a des Helsinki-Übereinkommens ein Einleiten erlauben und

2. im Anwendungsbereich des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommens Anlage 2 Artikel 9.01 Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 4 oder 5 des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommens kein Einleitverbot enthält.

§ 16

Sammeltank

Wenn ein Schiff mit einem Sammeltank ausgerüstet ist, muss dieser Tank ein ausreichendendes Fassungsvermögen aufweisen und über eine Anzeige verfügen, die die Menge des Inhalts darstellt. Das ausreichende Fassungsvermögen legt die Berufsgenossenschaft fest in Abhängigkeit von

1. der Anzahl der an Bord befindlichen Personen,

2. der Dauer der Fahrt und

3. den Entsorgungsmöglichkeiten vor Ort.

§ 17

Abflussanschluss

Die Berufsgenossenschaft kann für bestimmte Handelsverkehre, wie Fahrgastfähren, einen anderen als den nach Anlage IV Regel 10 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens vorgeschriebenen Abflussanschluss zulassen, wenn der Abflussanschluss den anerkannten Regeln der Technik entspricht und der Schiffsbesatzung keine Gefahr droht.

§ 18

Abwasserrückhalteanlagen in der Ostsee

(1) Auf der Fahrt in der Ostsee haben der Schiffseigentümer, der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche dafür zu sorgen, dass ihr Schiff mit einer Abwasserrückhalteanlage nach Anlage IV Regel 5 Abschnitt B des Helsinki-Übereinkommens sowie mit bord- und landseitigen Abwasseranschlüssen ausgerüstet ist, die die Anforderungen nach Teil III der von der Helsinki-Kommission am 21. März 2001 angenommenen Richtlinien für den Einbau von Abwasserrückhalteanlagen und genormten Abwasseranschlüssen an Bord vorhandener Fischereifahrzeuge, Arbeitsschiffe und Sportboote, Anhang zu der Empfehlung 22/1 (VkBl. 2008 S. 122), erfüllen.

(2) Der Tank der Abwasserrückhalteanlage nach Absatz 1 muss von angemessener Größe sein.

(3) Für ein Schiff mit mehreren Toiletten auf der Fahrt in der Ostsee genügt eine Abwasserrückhalteanlage nach Absatz 1 für eine Toilette, wenn sichergestellt ist, dass die übrigen Toiletten in einer Entfernung bis zu zwölf Seemeilen vom nächstgelegenen Land nicht benutzt werden.

(4) Die folgenden Schiffe müssen nicht mit einer Abwasserrückhalteanlage nach Absatz 1 ausgerüstet sein:

1. Schiffe, die vor dem 1. Januar 1980 gebaut worden sind,

2. Schiffe, die vor dem 1. Januar 2003 gebaut worden sind und

   a) eine Rumpflänge von weniger als 11,50 Metern oder eine Breite von weniger als 3,80 Metern aufweisen oder

   b) denen das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eine Bescheinigung über die Befreiung von der Ausrüstungspflicht erteilt hat.

(5) Die Bescheinigung nach Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b ist auf Antrag des Schiffseigentümers für Schiffe zu erteilen, bei denen durch ein Einzel-, Gruppen- oder Modellgutachten eines Sachverständigen oder eines Boots- und Yachtsachverständigen nachgewiesen ist, dass die Ausrüstung mit einer Abwasserrückhalteanlage aus anderen Gründen als in den Fällen des Absatzes 4 Nummer 1 oder 2 Buchstabe a technisch unmöglich oder bezogen auf den Wert des Schiffes wirtschaftlich unzumutbar ist. Der Sachverständige nach Satz 1 muss öffentlich bestellt und vereidigt worden sein. Der Boots- und Yachtsachverständige nach Satz 1 muss von einer akkreditierten Stelle zertifiziert worden sein.

Unterabschnitt 4

Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll

§ 19

Aushänge zur Müllbehandlung

(1) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben dafür zu sorgen, dass auf dem Schiff Aushänge zur Müllbehandlung nach Anlage V Regel 10 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens und nach Abschnitt 4.4 der Richtlinien von 2017 für die Durchführung der Anlage V von MARPOL (Entschließung MEPC.295(71)) (VkBl. 2019 S. 834) spätestens vor Antritt der Fahrt angebracht werden.

(2) Bei Sportbooten oder Traditionsschiffen mit einer Länge von mindestens zwölf Metern und einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 oder einer Erlaubnis zur Beförderung von weniger als 15 Personen gelten die Anforderungen an Aushänge zur Müllbehandlung nach Anlage V Regel 10 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens als erfüllt, wenn

1. sich an Bord ein aktuelles Merkblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie und von Verbänden des Wassersports über die umweltgerechte Abfallbehandlung und Entsorgung auf Schiffen oder ein entsprechendes aktuelles Merkblatt eines Verbandes befindet, das mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder dem Bundesministerium für Verkehr abgestimmt ist, und

2. die an Bord befindlichen Personen über den Inhalt des Merkblattes vor Antritt der Fahrt informiert worden sind.

§ 20

Müllbehandlungsplan

Der Müllbehandlungsplan nach Anlage V Regel 10 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens muss den Richtlinien von 2012 für die Ausarbeitung von Müllbehandlungsplänen hinsichtlich der Einhaltung der Regel 10 der revidierten Anlage V von MARPOL (Entschließung MEPC.220(63)) (VkBl. 2012 S. 838) entsprechen.

§ 21

Meldung des Verlusts oder des Einbringens von Fanggerät

(1) Der Schiffsführer hat über UKW-Sprechfunk den Verlust oder das Einbringen von Fanggerät nach Anlage V Regel 10 Absatz 6 des MARPOL-Übereinkommens unverzüglich an die Verkehrszentrale des örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu melden.

(2) Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat den Verlust oder das Einbringen von Fanggerät nach Anlage V Regel 10 Absatz 6 des MARPOL-Übereinkommens außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer unverzüglich zu melden an:

1. die Berufsgenossenschaft und

2. die zuständige Behörde des betroffenen Küstenstaats.

Unterabschnitt 5

Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

§ 22

Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff

(1) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben dafür zu sorgen, dass auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 nur Schiffskraftstoff verfeuert wird, der einer der folgenden Vorschriften entspricht:

1. Anlage VI Regel 18 Absatz 3.1 des MARPOL-Übereinkommens oder

2. Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2 des MARPOL-Übereinkommens.

(2) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, haben dafür zu sorgen, dass auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 2 nur Schiffskraftstoff verfeuert wird, der einer der folgenden Vorschriften entspricht:

1. Anlage VI Regel 18 Absatz 3.1 des MARPOL-Übereinkommens oder

2. Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2 des MARPOL-Übereinkommens.

(3) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche dürfen nach dem Bunkern von Schiffskraftstoff die Fahrt mit dem Schiff nur fortsetzen, wenn eine für die

Fahrt ausreichende Menge an Schiffskraftstoff vorhanden ist, deren maximaler Schwefelgehalt den folgenden Maßgaben entspricht:

1. 0,10 Prozent m/m für die beabsichtigte Fahrt auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1,

2. 0,50 Prozent m/m, und innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets 0,10 Prozent m/m, für die beabsichtigte Fahrt auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 2.

(4) Der Schiffsbetreiber hat dafür zu sorgen, dass Schiffskraftstoff nur nach den Absätzen 1 und 2 verfeuert wird.

(5) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben dafür zu sorgen, dass zur Verfeuerung an Bord nur solcher Schiffskraftstoff mitgeführt wird, der den Schwefelgehalt von 0,50 Prozent m/m nicht überschreitet.

§ 23

Befreiung und Ausnahmen von den Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff

(1) Die Verpflichtungen nach § 22 gelten nicht, soweit

1. eine Ausnahme nach Anlage VI Regel 3 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens vorliegt oder

2. eine Befreiung nach Anlage VI Regel 3 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens erteilt worden ist.

Im Fall der Erprobung eines emissionsmindernden Verfahrens zur Verringerung der Schwefeldioxidemissionen ist für eine Befreiung nach Satz 1 Nummer 2 zusätzlich Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/802 in der Fassung vom 11. Mai 2016 zu erfüllen.

(2) Die Berufsgenossenschaft erteilt auf Antrag die Befreiung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 für Schiffe, die die Bundesflagge führen.

§ 24

Gleichwertiger Ersatz

(1) Die Verpflichtungen nach § 22 Absatz 1 Nummer 2, Absatz 2 Nummer 2, Absatz 3 und 5 gelten nicht, sofern

1. bei der Verfeuerung von Schiffskraftstoff ein gleichwertiger Ersatz zur Verringerung von Emissionen nach Anlage VI Regel 4 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 4 des MARPOL-Übereinkommens verwendet wird und

2. die Gestattung eines gleichwertigen Ersatzes in Abschnitt 2.6 des Nachtrags zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe nach Anlage VI Anhang I des MARPOL-Übereinkommens (BGBl. 2024 II Nr. 37) vermerkt ist.

Das emissionsmindernde Verfahren nach Artikel 8 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 in der Fassung vom 11. Mai 2016 gilt als gleichwertiger Ersatz.

(2) Werden als gleichwertiger Ersatz Abgasreinigungssysteme eingesetzt, sind die Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2021 (Entschließung MEPC.340(77)) (VkBl. 2023 S. 194) anzuwenden.

(3) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben sicherzustellen, dass ein auf dem Schiff als gleichwertiger Ersatz eingesetztes Abgasreinigungssystem nicht aufgrund unzureichender Wartung oder Manipulation in seiner Funktion eingeschränkt ist.

(4) Wird auf Flüssiggastankern als gleichwertiger Ersatz die Mischung von Schiffskraftstoff und Abdampf eingesetzt, sind die Artikel 2, 3 und 4 Satz 2 des Beschlusses 2010/769/EU einzuhalten.

§ 25

Gestattung eines emissionsmindernden Verfahrens

(1) Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist die Berufsgenossenschaft für die Gestattung eines emissionsmindernden Verfahrens nach Artikel 8 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 in der Fassung vom 11. Mai 2016 zuständig. Die Gestattung erfolgt nur auf Antrag.

(2) Die Zulassung von Abgasreinigungssystemen erfolgt nach Durchführung eines Konformitätsbewertungsverfahrens nach den §§ 10 bis 13 der Schiffsausrüstungsverordnung-*Entwurf* unter Berücksichtigung der Entschließung MEPC.340(77) (VkBl. 2023 S. 194).

§ 26

Beprobung des an Bord befindlichen Schiffskraftstoffs

(1) Die Proben des verwendeten Brennstoffs, die An-Bord-Proben und die gelieferten Proben sind nach den Artikeln 5 und 6 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2015/253 zu ziehen oder zu beschlagnahmen. Beim Ziehen der An-Bord-Probe sind zudem die Richtlinien von 2020 für eine bordseitige Probenentnahme von ölhaltigem Brennstoff, der an Bord eines Schiffes verwendet oder befördert werden soll (Rundschreiben MEPC.1/Circ.889) (VkBl. 2022 S. 592), einzuhalten. Beim Ziehen der Probe des verwendeten Brennstoffs sind zudem die Richtlinien von 2019 für die bordseitige Probenahme zur Überprüfung des Schwefelgehalts von an Bord von Schiffen verwendetem ölhaltigen Brennstoff (Rundschreiben MEPC.1/Circ.864/Rev.1) (VkBl. 2025 S. 111) einzuhalten. Für die gelieferte Probe ist zudem Anlage VI Regel 18 Absatz 8.1 des MARPOL-Übereinkommens einzuhalten.

(2) Die Probenahmen sind regelmäßig und in ausreichenden Mengen vorzunehmen. Die Probenahmen zur Analyse des Schwefelgehalts von zur Verfeuerung an Bord bestimmtem Schiffskraftstoff in Tanks sind durchzuführen, sofern die Probenahmen technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar sind.

(3) Die Proben sind in Gegenwart des Vertreters des Schiffes unter Verwendung eines unverwechselbaren Identifizierungsmerkmals zu versiegeln.

(4) Zur Entnahme der Probe wird nach Möglichkeit die eingebaute oder ausgewiesene Probenentnahmestelle verwendet. Die Entnahme von Proben hat so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff zu erfolgen.

§ 27

Analyse der Proben

Die Proben des verwendeten Brennstoffs, die An-Bord-Proben und die gelieferten Proben sind nach den folgenden Vorschriften zu analysieren:

1. nach Anlage VI Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens und

2. nach der Norm DIN EN ISO 8754 (2003) oder DIN EN ISO 14596 (2007).

Die Normen nach Satz 1 Nummer 2 sind bei der DIN Media GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert hinterlegt.

§ 28

Anwendungsbestimmung zu den Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff von Sportbooten

Für Sportboote gelten die §§ 22 bis 27 nicht, soweit § 4 Absatz 9 der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1849), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 169) geändert worden ist, anzuwenden ist.

§ 29

Bunkern

(1) Der Lieferant eines Schiffskraftstoffs und der für die Lieferung Verantwortliche sind verpflichtet,

1. eine repräsentative Probe des gelieferten Schiffskraftstoffs während des Bunkervorgangs nach Anlage VI Regel 18 Absatz 8.1 des MARPOL-Übereinkommens und dem Rundschreiben MEPC.1/Circ.864/Rev.1 zu ziehen,

2. dem Schiffsführer unverzüglich nach Abschluss des Bunkervorgangs

   a) eine Bunkerlieferbescheinigung über den gelieferten Schiffskraftstoff nach Anlage VI Anhang V des MARPOL-Übereinkommens unter Berücksichtigung der Angaben zur Bunkerlieferbescheinigung aus dem Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1805 in der Fassung vom 13. September 2023 auszustellen und

   b) die nach Nummer 1 während des Bunkervorgangs gezogene und versiegelte Probe zu übergeben,

3. eine Abschrift der Bunkerlieferbescheinigung

   a) nach ihrer Ausstellung mindestens drei Jahre aufzubewahren und

   b) den Vollzugskräften der Länder auf deren Verlangen zu Prüfungszwecken auszuhändigen und

4. dafür zu sorgen, dass für die Verfeuerung an Bord von Schiffen nur Schiffskraftstoff geliefert wird, der einer der folgenden Vorschriften entspricht:

a) Anlage VI Regel 18 Absatz 3.1 des MARPOL-Übereinkommens oder

b) Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2 des MARPOL-Übereinkommens.

(2) Der Schiffsführer ist verpflichtet, für eine bordseitige Unterstützung beim Ziehen der repräsentativen Probe des gelieferten Schiffskraftstoffs zu sorgen.

(3) Der Tanklieferschein nach Artikel 6 Absatz 9 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/802 in der Fassung vom 11. Mai 2016 gilt als Bunkerlieferbescheinigung nach Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a.

§ 30

Einleiten von Abwasser aus Abgasreinigungssystemen

Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, dass Abwasser aus Abgasreinigungssystemen bei Fahrten auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und § 1 Absatz 1 Satz 2 nur eingeleitet wird, wenn das jeweilige System

1. den Anforderungen der Abschnitte 4 bis 10 der Entschließung MEPC.340(77) entspricht und

2. als gleichwertiger Ersatz gestattet worden ist.

§ 31

Meldung des Energieeffizienz-Kennwerts bei Schiffen, die die Bundesflagge führen

(1) Für Schiffe nach Anlage VI Regel 22 Absatz 1 Satz 1 des MARPOL-Übereinkommens, die die Bundesflagge führen, ist der erreichte Energieeffizienz-Kennwert unter Berücksichtigung der Richtlinien von 2022 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten (Entschließung MEPC.364(79)) (VkBl. 2024 S. 195) zu berechnen und an die Berufsgenossenschaft zu melden.

(2) Für Schiffe nach Anlage VI Regel 23 Absatz 1 Satz 1 des MARPOL-Übereinkommens, die die Bundesflagge führen, ist der erreichte Energieeffizienz-Kennwert unter Berücksichtigung der Richtlinien von 2022 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts für vorhandene Schiffe (EEXI) (Entschließung MEPC.350(78)) (VkBl. 2022 S. 896) zu berechnen und an die Berufsgenossenschaft zu melden. Darüber hinaus sind für Schiffe nach Satz 1 die Richtlinien von 2022 über Besichtigungen im Hinblick auf den erreichten Energieeffizienz-Kennwert für vorhandene Schiffe (EEXI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber (Entschließung MEPC.351(78)) (VkBl. 2022 S. 902) zu berücksichtigen.

(3) Die Berufsgenossenschaft ist zuständig für die Meldung des Energieeffizienz-Kennwerts an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation für jedes Schiff, das Anlage VI Regel 22 des MARPOL-Übereinkommens unterliegt und die Bundesflagge führt.

§ 32

Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes

Der Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes nach Anlage VI Regel 26 des MARPOL-Übereinkommens hat den Anforderungen der Richtlinien von 2022 für die

Erstellung eines Schiffsenergieeffizienz-Managementplans (SEEMP) (Entschließung MEPC.346(78)) (VkBl. 2022 S. 857) zu entsprechen.

§ 33

Meldung des Verbrauchs an Schiffskraftstoff bei Schiffen, die die Bundesflagge führen

(1) Der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche hat den Verbrauch an Schiffskraftstoff nach Anhang 3 der Entschließung MEPC.346(78) an die Berufsgenossenschaft zu melden für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 5 000, die die Bundesflagge führen. Die Meldung hat nach Anlage VI Regel 27 Absatz 3 bis 6 des MARPOL-Übereinkommens zu erfolgen.

(2) Die Berufsgenossenschaft ist zuständig für die Übertragung der nach Absatz 1 gemeldeten Daten von Schiffen, die die Bundesflagge führen, in die Datenbank der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation über den Verbrauch an Schiffskraftstoff.

§ 34

Erreichter Energieeffizienz-Kennwert, betrieblicher Kohlenstoffintensitätsindikator bei Schiffen, die die Bundesflagge führen

Die Berufsgenossenschaft ist zuständig für die Überprüfung folgender Angaben bei Schiffen, die die Bundesflagge führen:

1. des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts nach Anlage VI Regel 23 des MARPOL-Übereinkommens und

2. des erreichten jährlichen betrieblichen Kohlenstoffintensitätsindikators nach Anlage VI Regel 28 des MARPOL-Übereinkommens.

§ 35

Zuständigkeiten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie im Rahmen der Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist im Rahmen der Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe zuständig für:

1. das Führen eines Verzeichnisses der örtlich tätigen Lieferanten von Schiffskraftstoff auf seiner Internetseite,

2. das Ergreifen von Maßnahmen gegen Lieferanten von Schiffskraftstoff, der nicht den Angaben aus der Bunkerlieferbescheinigung entspricht,

3. die Unterrichtung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation über alle Fälle, in denen Lieferanten von Schiffskraftstoff die Anforderungen der Anlage VI Regel 14 oder 18 des MARPOL-Übereinkommens nicht erfüllt haben,

4. das Entgegennehmen der Benachrichtigung eines Schiffes, dass es keinen vorschriftsmäßigen Schiffskraftstoff erwerben kann,

5. die Unterrichtung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation und der Europäischen Kommission, wenn ein Schiff Beweise für die fehlende Verfügbarkeit von vorschriftsmäßigem Schiffskraftstoff vorgelegt hat,

6. die Sicherstellung, dass die Analyse der repräsentativen Probe nach Anlage VI Regel 18 Absatz 8.2 des MARPOL-Übereinkommens durch ein Labor vorgenommen wird, das für die Analyse des Schwefelanteils im Schiffskraftstoff akkreditiert ist.

§ 36

Befugnisse der Vollzugskräfte der Länder, der Hafenstaatkontrolle und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

(1) Diejenigen Vollzugskräfte der Länder, die auch für den Bund tätig sein können, die Hafenstaatkontrolle und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie haben im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit die Befugnisse nach Anlage VI Regel 18 Absatz 2.1, 7.1 und 7.2 des MARPOL-Übereinkommens.

(2) Bei der Wahrnehmung der Befugnisse nach Absatz 1 haben die dort genannten Personen und Stellen Anlage VI Regel 18 Absatz 2.2 und 2.3 des MARPOL-Übereinkommens einzuhalten.

Abschnitt 3

Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme

§ 37

Befahrensregelung

(1) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben dafür zu sorgen, dass ihr Schiff nach Absatz 2 beim Befahren der Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 die Anforderungen der Anlage 1 des AFS-Übereinkommens erfüllt.

(2) Absatz 1 gilt für

1. Schiffe nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003 in der Fassung vom 11. März 2009 und

2. Schiffe, die eine Werft oder einen der Küste vorgelagerten Umschlagplatz der Bundesrepublik Deutschland anlaufen.

(3) Absatz 1 gilt nicht, wenn sich das Schiff auf der Fahrt zu einer Einrichtung befindet, um das Bewuchsschutzsystem nach Maßgabe der Anlage 1 des AFS-Übereinkommens zu erneuern.

§ 38

Mitführen von Dokumenten

Der Schiffsführer ist verpflichtet, nach Maßgabe der Nummern 1 bis 3 das jeweils dort genannte Dokument mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen:

1. das internationale Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem, wenn das Schiff mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 400 die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des AFS-Übereinkommens führt,

2. die Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem, wenn das Schiff mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 400 und einer Länge von mindestens 24 Metern die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des AFS-Übereinkommens führt, oder

3. eine von der Verwaltung des jeweiligen Flaggenstaates ausgestellte Bestätigung, die Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 536/2008 in der Fassung vom 13. Juni 2008 entsprechen muss, wenn das Schiff

   a) die Flagge eines anderen Staates führt, der nicht Vertragspartei des AFS-Übereinkommens oder kein Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, und

   b) einen deutschen Hafen anläuft oder aus einem deutschen Hafen ausläuft.

§ 39

Übermittlung von Informationen an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation

Die Berufsgenossenschaft ist zuständig für die Übermittlung der folgenden Angaben an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation:

1. ein Verzeichnis der ernannten Besichtiger und anerkannten Stellen, die ermächtigt sind, Besichtigungen durchzuführen nach Anlage 4 Regel 1 Absatz 4 des AFS-Übereinkommens; hierbei sind die Verantwortlichkeiten und Bedingungen der übertragenen Befugnis anzugeben, und

2. Angaben über jedes zugelassene, beschränkte oder verbotene Bewuchsschutzsystem.

Die Angaben nach Satz 1 Nummer 1 sind innerhalb von sechs Wochen nach Erhalt der Daten zu übermitteln. Die Angaben nach Satz 1 Nummer 2 sind jährlich zu übermitteln.

Abschnitt 4

Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser

§ 40

Einleiten von Ballastwasser

Das Einleiten von Ballastwasser oder Sedimenten ins Meer und in die Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 ist verboten, soweit nicht

1. eine Ballastwasser-Behandlung nach der Anlage Regel D-2 des Ballastwasser-Übereinkommens durchgeführt worden ist und die Vorgaben des zugelassenen Ballastwasser-Behandlungsplans erfüllt sind oder

2. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie auf Antrag eine Befreiung nach der Anlage Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens unter Berücksichtigung der Richtlinien von 2017 für die Risikobewertung nach Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens (G7) (Entschließung MEPC.289(71)) (VkBl. 2019 S. 425) erteilt hat.

§ 41

Ballastwasser-Behandlungsplan

(1) Die Berufsgenossenschaft hat den Ballastwasser-Behandlungsplan auf Antrag zuzulassen, wenn

1. der Plan die Anforderungen der Anlage Regel B-1 des Ballastwasser-Übereinkommens und die Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (Entschließung MEPC.127(53), korrigiert durch MEPC 53/24/Add.1/Corr.1) (VkBl. 2010 S. 188), die durch die Entschließung MEPC.306(73) (VkBl. 2020 S. 364) geändert worden ist, erfüllt und

2. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie dem Plan zugestimmt hat.

Die Berufsgenossenschaft kann sich bei der Zulassung des Ballastwasser-Behandlungsplans der Mitwirkung einer anerkannten Organisation bedienen.

(2) Ein mitgeführter Ballastwasser-Behandlungsplan muss inhaltlich mindestens die Anforderungen aus der Anlage Regel B-1 des Ballastwasser-Übereinkommens erfüllen und den Anforderungen der an Bord praktizierten Behandlungsmethoden entsprechen.

§ 42

Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen

(1) Das Ballastwasser-Behandlungssystem darf auf einem Schiff, das die Bundesflagge führt, erst eingebaut und genutzt werden, wenn es zuvor vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassen worden ist.

(2) Die Erteilung der Zulassung für ein Ballastwasser-Behandlungssystem bedarf eines Antrags des Herstellers.

(3) Das Ballastwasser-Behandlungssystem ist zuzulassen, wenn es dem Code für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen (BWMS-Code) (Entschließung MEPC.300(72)) (VkBl. 2019 S. 389) entspricht. Im Fall des Einsatzes zumindest einer aktiven Substanz im Ballastwasser-Behandlungssystem ist das Ballastwasser-Behandlungssystem zuzulassen, wenn zusätzlich zu Satz 1 das Verfahren für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen, die aktive Substanzen verwenden (G9) (Entschließung MEPC.169(57)) (VkBl. 2012 S. 616) angewendet wird.

(4) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann auf Antrag das Zulassungszeugnis für ein Ballastwasser-Behandlungssystem ändern, insbesondere die Zulassung auf einen anderen Inhaber übertragen.

§ 43

Bewertung toxikologischer, ökotoxikologischer und anderer umweltbezogener Risiken

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann im Rahmen der Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen für die Bewertung toxikologischer, ökotoxikologischer und anderer umweltbezogener Risiken die folgenden Stellen entweder gemeinsam oder einzeln beauftragen:

1. öffentliche Stellen,

2. externe Stellen mit einem Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO/IEC 17025 oder nach einem vergleichbaren Standard.

Die Norm nach Satz 1 Nummer 2 ist bei der DIN Media GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert hinterlegt.

§ 44

Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen

(1) Die Berufsgenossenschaft hat die Inbetriebnahmeprüfung von Ballastwasser-Behandlungssystemen nach der Anlage Regel E-1 Absatz 1.1 oder Absatz 1.5 des Ballastwasser-Übereinkommens unter Berücksichtigung der Leitlinien von 2020 für Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen (Rundschreiben BWM.2/Circ.70/Rev.1) (VkBl. 2022 S. 283) durchzuführen. Eine Inbetriebnahmeprüfung ist auch durchzuführen, wenn eines der wichtigsten Bauteile im Sinne von Absatz 3.9 des BWMS-Codes eines Ballastwasser-Behandlungssystems modernisiert oder geändert worden ist.

(2) Die Probenahmen und Analysen im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen sind von Personen oder Stellen vorzunehmen, die

1. in persönlicher und wirtschaftlicher Hinsicht unabhängig sind

   a) vom Hersteller und Verkäufer des Ballastwasser-Behandlungssystems,

   b) von den an der Zulassung beteiligten anerkannten Stellen und Testinstituten und

   c) vom Schiffseigentümer sowie

2. über eine einschlägige Qualifikation für die repräsentative isokinetische Probenahme und Analyse der einschlägigen biologischen Parameter verfügen.

Die Qualifikation nach Satz 1 Nummer 2 hat die Person oder Stelle dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vor Durchführung der Inbetriebnahmeprüfung nachzuweisen.

(3) Der Einsatz eines indikativen Messgeräts im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen bedarf der Zulassung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat den Einsatz des indikativen Messgeräts zuzulassen, wenn

1. der Einsatz durch eine Person oder Stelle nach Absatz 2 beantragt worden ist und

2. die Eignung des indikativen Messgeräts in Bezug auf den jeweiligen Wirkmechanismus des zu prüfenden Ballastwasser-Behandlungssystems unter Berücksichtigung des Anhangs zum Protokoll für die Überprüfung von Geräten zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften für Ballastwasser (Rundschreiben BWM.2/Circ.78) (VkBl. 2025 S. 85) gegeben ist.

(4) Die Probenahmen und Analysen sind nach den Richtlinien für die Entnahme von Proben aus dem Ballastwasser (G2) (Entschließung MEPC.173(58)) (VkBl. 2011 S. 477) und nach dem Anhang Absatz 2.8 des BWMS-Codes durchzuführen.

(5) Wenn das Umgebungswasser nicht dafür geeignet ist, die Inbetriebnahmeprüfung im Sinne des Rundschreibens BWM.2/Circ.70/Rev.1 durchzuführen, ist die Berufsgenossenschaft befugt, eine geeignete Inbetriebnahmeprüfung zu bestimmen. Die Berufsgenossenschaft hat hierfür eine Stellungnahme des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie einzuholen und diese bei ihrer Entscheidung zu beachten.

§ 45

Ballastwasser-Notfallgebiete

(1) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann Ballastwasser-Notfallgebiete im Sinne der Anlage Regel B-4 Absatz 2 des Ballastwasser-Übereinkommens nach Maßgabe der vorläufigen Anleitung zur Anwendung des Ballastwasser-Übereinkommens auf Schiffe, die in Gebieten mit herausfordernden Wasserqualitätsbedingungen eingesetzt sind (Entschließung MEPC.387(81)) (VkBl. 2025 S. 97) in Verbindung mit der Anleitung für Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Ballastwasser-Übereinkommens (Rundschreiben BWM.2/Circ.62) (VkBl. 2025 S. 84) bestimmen. Dabei hat es vor der Konsultation angrenzender Staaten die betroffenen Küstenländer, das Umweltbundesamt und das Bundesinstitut für Risikobewertung anzuhören.

(2) Die nach Absatz 1 bestimmten Ballastwasser-Notfallgebiete werden im Verkehrsblatt amtlich bekannt gemacht und auf der Internetseite des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie nachrichtlich veröffentlicht.

Abschnitt 5

Recycling von Schiffen

§ 46

Gefahrstoffinventar

(1) Der Schiffseigentümer hat dafür zu sorgen, dass für jedes seiner Schiffe ein Gefahrstoffinventar nach Artikel 5 Absatz 1 bis 7 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 erstellt, ordnungsgemäß geführt und auf dem neuesten Stand gehalten wird.

(2) Zusätzlich sind bei der Erstellung und Führung des Gefahrstoffinventars die Richtlinien von 2023 für die Erstellung des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien (Entschließung MEPC.379(80)) (VkBl. 2025 S. 112) zu beachten.

§ 47

Verpflichtungen des Schiffseigentümers vor der Ablieferung eines Schiffes zum Recycling

(1) Der Schiffseigentümer hat dem Betreiber der Abwrackeinrichtung vor der Ablieferung seines Schiffes zum Recycling Informationen nach den Richtlinien von 2011 für die Erstellung eines Schiffsrecyclingplans (SRP) (Entschließung MEPC.196(62)) (VkBl. 2018 S. 370) bereitzustellen.

(2) Der Schiffseigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat der Berufsgenossenschaft mitzuteilen, in welcher Abwrackeinrichtung das Schiff recycelt wird. Diese Mitteilung hat schriftlich oder elektronisch spätestens einen Monat vor Übergabe des Schiffes an die Abwrackeinrichtung zu erfolgen.

(3) Der Schiffseigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, hat die Berufsgenossenschaft zu informieren, wenn der Betreiber der Abwrackeinrichtung die Annahme des Schiffes zum Zwecke des Recyclings mit der Begründung abgelehnt hat, dass der Zustand des Schiffes nicht im Wesentlichen mit den Angaben in der Inventarbescheinigung übereinstimmt.

§ 48

Verpflichtungen des Betreibers einer Abwrackeinrichtung bei Schiffen, die die Bundesflagge führen

(1) Der Betreiber einer Abwrackeinrichtung hat dem Schiffseigentümer und der Berufsgenossenschaft den Schiffsrecyclingplan eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, unverzüglich nach dessen Zulassung zu übermitteln.

(2) Der Betreiber einer Abwrackeinrichtung hat der Berufsgenossenschaft zu melden, wenn die Abwrackeinrichtung bereit ist, mit dem Schiffsrecycling zu beginnen.

§ 49

Eingehende Überprüfung

Die Berufsgenossenschaft ist für die Durchführung von eingehenden Überprüfungen nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 zuständig. Sie führt die eingehenden Überprüfungen nach den Richtlinien von 2012 für die Überprüfung von Schiffen im Rahmen des Übereinkommens von Hongkong (Entschließung MEPC.223(64)) (VkBl. 2018 S. 421) durch.

§ 50

Aufgaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

(1) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist zuständig:

1. als Kontaktstelle für Anfragen zum Recycling von Schiffen,

2. für die bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit nach Maßgabe des Artikels 22 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und für den Austausch von Informationen nach Maßgabe des Artikels 7 des Übereinkommens von Hongkong und

3. für die Erstellung der Berichte nach Maßgabe des Artikels 21 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und der Informationen nach Maßgabe des Artikels 12 des Übereinkommens von Hongkong sowie für deren Übermittlung an das Bundesministerium für Verkehr.

(2) Als Kontaktstelle benennt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mindestens eine Kontaktperson, die dafür zuständig ist, natürliche oder juristische Personen, die um Auskunft zum Recycling von Schiffen ersuchen, zu informieren und zu beraten.

(3) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie teilt jeden Wechsel der Kontaktpersonen und jede Änderung der Kontaktinformationen unverzüglich dem Bundesministerium für Verkehr mit.

§ 51

Berichtspflichten der Berufsgenossenschaft

(1) Die Berufsgenossenschaft übermittelt der Kontaktstelle beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bis zum 31. März jeden Jahres ein Verzeichnis, das sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Das Verzeichnis enthält die folgenden Informationen:

1. eine Liste der anerkannten Organisationen, die dazu ermächtigt sind, Besichtigungen nach Anlage 2 Abschnitt B Nummer 3.1 in Bezug auf Anlage 2 Abschnitt A Nummer (27.)c) und (27.)d) der Schiffssicherheitsverordnung durchzuführen, einschließlich der genauen Verantwortlichkeiten und Bedingungen, die mit der übertragenen Befugnis verbunden sind,

2. eine Liste der Schiffe, die die Bundesflagge führen und für die eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung ausgestellt worden ist, einschließlich des Namens des Betreibers der Abwrackeinrichtung und des Standorts der Abwrackeinrichtung entsprechend der Eintragung in der Recyclingfähigkeitsbescheinigung, und

3. der Berufsgenossenschaft vorliegende Informationen über Verstöße gegen die Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und des Übereinkommens von Hongkong sowie Informationen über die entsprechend ergriffenen Maßnahmen.

(2) Die Berufsgenossenschaft übermittelt dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie alle drei Jahre, jeweils bis zum 31. März des nach dem Berichtszeitraum liegenden Jahres, eine Liste der Schiffe, die die Bundesflagge führen und für die eine Abschlusserklärung eingegangen ist.

Abschnitt 6

Tagebücher und Notfallpläne

§ 52

Tagebuchführungspflichten

(1) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben dafür zu sorgen, dass die nachfolgenden Tagebücher an Bord geführt werden:

1. das Öltagebuch nach den Anforderungen

   a) der Anlage I Regel 2 Absatz 6.1, Regel 16 Absatz 2 zweiter Halbsatz, Regel 17 Absatz 1 bis 6, Regel 18 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 10.2 Satz 2 sowie Regel 36 Absatz 1 bis 7 des MARPOL-Übereinkommens und der Anleitung für die Aufzeichnung von Betriebsvorgängen im Öltagebuch Teil I – Betriebsvorgänge im Maschinenraum (Alle Schiffe) (Rundschreiben MEPC.1/Circ.736/Rev.2) (VkBl. 2016 S. 415) und

   b) der Anlage I Regel 47 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 1 Absatz 1.1.4 des Polar Codes,

2. das Ladungstagebuch nach den Anforderungen

   a) der Anlage II Regel 13 Absatz 6.1.1 Satz 4 und Absatz 6.1.3.2 sowie Regel 15 Absatz 1 bis 5 des MARPOL-Übereinkommens und

   b) der Anlage II Regel 22 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 2 Absatz 2.1.2 des Polar Codes,

3. das Mülltagebuch nach den Anforderungen der Anlage V Regel 10 Absatz 3 und Regel 14 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 5 Absatz 5.2.3 des Polar Codes,

4. das Tagebuch über die Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, nach den Anforderungen der Anlage VI Regel 12 Absatz 6 und 7 des MARPOL-Übereinkommens,

5. das Protokollbuch der Motorparameter nach den Anforderungen der Anlage VI Regel 13 des MARPOL-Übereinkommens in Verbindung mit Absatz 6.2.2.7.1 der Technischen NO_x-Vorschrift 2008 (Entschließung MEPC.177(58)) (VkBl. 2010 S. 290, Anlagenband B 8133) mit Änderungen von 2016 nach Entschließung MEPC.272(69) (VkBl. 2018 S. 189) und von 2019 nach Entschließung MEPC.317(74) (VkBl. 2020 S. 854), wenn bei einem Schiffsmotor oder bei Schiffsmotoren ein Motorparameter-Kontrollverfahren durchgeführt wird,

6. das Tagebuch zum Abgasreinigungssystem nach den Anforderungen von Absatz 4.2.2.1.4 Satz 2, Absatz 4.4.7 Satz 4, den Absätzen 4.4.9, 5.4.2 Satz 3, den Absätzen 5.5.2, 5.7.1, 6.10 Satz 2, Absatz 10.1.5.2 Satz 3, den Absätzen 10.4.2, 10.5.2 und 10.6.1 der Entschließung MEPC.340(77),

7. das Tagebuch nach den Anforderungen der Anlage VI Regel 13 Absatz 5.3 und Regel 14 Absatz 6 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens,

8. ein Tagebuch über detaillierte Informationen zu Art und Menge der an Bord eingesetzten Schiffskraftstoffe, wenn ein Flüssiggastanker, der die Mischung von Schiffskraftstoff und Abdampf nach § 24 Absatz 1 und 4 einsetzt, einen Hafen der Bundesrepublik Deutschland anläuft,

9. das Ballastwasser-Tagebuch nach den Anforderungen der Anlage Regel A-4 Absatz 4, Regel B-2 Absatz 1 bis 5 sowie Regel B-4 Absatz 5 des Ballastwasser-Übereinkommens.

(2) Der für die jeweilige Eintragung verantwortliche Schiffsoffizier hat jede in Absatz 1 vorgeschriebene Eintragung unverzüglich zu unterschreiben.

(3) Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben dafür zu sorgen, dass jede Eintragung in die Tagebücher nach Absatz 1 unverzüglich nach Beendigung eines jeden Vorgangs von dem für die jeweilige Eintragung verantwortlichen Schiffsoffizier unterschrieben wird.

(4) Der Schiffsführer hat jede Seite des jeweiligen Tagebuchs nach Absatz 1 nach der letzten Eintragung auf der betreffenden Seite unverzüglich zu unterschreiben.

§ 53

Elektronische Tagebuchführung

(1) Die Tagebücher nach § 52 Absatz 1 können nach Zulassung elektronisch geführt werden.

(2) Die Führung eines Tagebuchs nach § 52 Absatz 1 Nummer 1 bis 8 in elektronischer Form erfolgt nach den Richtlinien für die Verwendung elektronischer Tagebücher im Rahmen von MARPOL (Entschließung MEPC.312(74)) (VkBl. 2020 S. 707). Die Führung eines Ballastwasser-Tagebuchs in elektronischer Form erfolgt entsprechend den Absätzen 3, 4 und 6 der Entschließung MEPC.312(74).

(3) Der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche hat dafür zu sorgen, dass

1. das an Bord verwendete elektronische Tagebuch zugelassen ist und

2. die folgenden Nachweise über die Zulassung des jeweiligen Tagebuchs an Bord mitgeführt werden:

   a) für elektronisch geführte Tagebücher nach § 52 Absatz 1 Nummer 1 bis 8 eine Erklärung zum elektronischen Tagebuch nach MARPOL nach dem Anhang der Entschließung MEPC.312(74) und

   b) für das elektronisch geführte Ballastwasser-Tagebuch ein Nachweis über dessen Zulassung.

§ 54

Ergänzende Regelungen in Bezug auf die Pflichten zur Aufbewahrung des Tagebuchs über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, und des Protokollbuchs der Motorparameter

(1) Der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche hat dafür zu sorgen, dass das Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, nach Anlage VI Regel 12 Absatz 6 und 7 des MARPOL-Übereinkommens für die Dauer von drei Jahren ab dem Zeitpunkt der letzten Eintragung an Bord mitgeführt wird.

(2) Das Protokollbuch der Motorparameter muss so lange an Bord bereitgehalten werden, wie sich der Motor, für den das Protokollbuch geführt wird, an Bord des Schiffes befindet.

§ 55

Anforderungen an Tagebücher und Tagebuchführungspflichten für Schiffe, die die Bundesflagge führen

(1) Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, sind die Angaben nach § 52 Absatz 1 in das Schiffstagebuch oder in das Maschinentagebuch nach Anlage 1 Abschnitt B Unterabschnitt B.II der Schiffssicherheitsverordnung einzutragen.

(2) Die in § 52 Absatz 1 aufgeführten Tagebücher können auf Schiffen, die die Bundesflagge führen, in einem elektronisch geführten Seetagebuch entsprechend Anlage 1 Abschnitt B Unterabschnitt B.II Nummer 3.4 der Schiffssicherheitsverordnung geführt werden.

(3) Die Berufsgenossenschaft kann ein Schiff, das die Bundesflagge führt, von der Pflicht befreien, ein Mülltagebuch zu führen, wenn

1. das Schiff für Reisen eingesetzt wird, die nicht länger als eine Stunde dauern, oder

2. es sich um eine schwimmende Plattform handelt.

§ 56

Anforderungen an Tagebücher bei Schiffen von Nichtvertragsparteien

(1) Der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der nicht Vertragspartei der Anlagen I, II, V oder VI des MARPOL-Übereinkommens oder des Ballastwasser-Übereinkommens ist, hat dafür zu sorgen, dass die Eintragungen in die Tagebücher nach § 52 Absatz 1 wie folgt vorzunehmen sind:

1. mindestens für den Zeitraum seit Ankunft in dem vorangehenden Anlaufhafen bis zum Verlassen des Anwendungsbereichs dieser Verordnung, spätestens beim Einlaufen in die ausschließliche Wirtschaftszone, und

2. unverzüglich, vollständig und wahrheitsgemäß.

(2) Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der nicht Vertragspartei der Anlagen I, II, V oder VI des MARPOL-Übereinkommens ist, können statt einer § 53 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe a entsprechenden Erklärung eine

Übereinstimmungsbescheinigung an Bord mitführen, die bestätigt, dass das elektronische Tagebuch die technischen Anforderungen der Entschließung MEPC.312(74) erfüllt.

§ 57

Zulassung der Tagebücher zum Abgasreinigungssystem für Schiffe, die die Bundesflagge führen

Die Zulassung der Tagebücher zum Abgasreinigungssystem für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist bei der Berufsgenossenschaft zu beantragen.

§ 58

Zulassung elektronischer Tagebücher für Schiffe, die die Bundesflagge führen

(1) Die Zulassung elektronischer Tagebücher für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist bei der Berufsgenossenschaft zu beantragen.

(2) Im Rahmen des Zulassungsverfahrens führt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die technische Prüfung der elektronischen Tagebücher durch.

(3) Die Berufsgenossenschaft hat für elektronische Tagebücher nach § 52 Absatz 1 Nummer 1 bis 8 die Erklärung zum elektronischen Tagebuch nach MARPOL nach dem Anhang der Entschließung MEPC.312(74) zu erteilen, wenn das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Erfüllung der technischen Anforderungen festgestellt hat. Satz 1 gilt für das Ballastwasser-Tagebuch entsprechend.

(4) Hersteller von Systemen für elektronische Tagebücher können bei der Berufsgenossenschaft eine Zulassung für ihre jeweiligen elektronischen Aufzeichnungssysteme beantragen.

(5) Wird ein Schiff, auf dem bereits ein von einem anderen Flaggenstaat zugelassenes elektronisches Tagebuch eingesetzt wird, eingeflaggt, hat die Berufsgenossenschaft zu prüfen, ob das vorhandene elektronische Tagebuch den Voraussetzungen nach § 53 Absatz 2 entspricht. Die Berufsgenossenschaft kann sich bei der Prüfung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie bedienen.

§ 59

Bordeigene Notfallpläne

(1) Wer nach Anlage I Regel 37 oder nach Anlage II Regel 17 des MARPOL-Übereinkommens einen Notfallplan erstellen muss, hat die Anforderungen der folgenden Entschließungen zu erfüllen:

1. Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen (Entschließung MEPC.54(32)) (VkBl. 1994 S. 833), mit Änderung von 2000 nach Entschließung MEPC.86(44) (VkBl. 2002 S. 97, Anlagenband B 8163; Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer, Heft 23/2002) und

2. Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe (Entschließung MEPC.85(44)) (VkBl. 2002 S. 97, Anlagenband B 8163; Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer, Heft 23/2002), mit Änderung von 2005 nach Entschließung MEPC.137(53) (VkBl. 2009 S. 393).

(2) Absatz 1 gilt auch für Notfallpläne nach Anlage I Regel 47 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 1 Absatz 1.1.4 des Polar Codes oder nach Anlage II Regel 22 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 2 Absatz 2.1.2 des Polar Codes.

(3) Die bordeigenen Notfallpläne von Schiffen, die die Bundesflagge führen, bedürfen einer Genehmigung durch die Berufsgenossenschaft.

Abschnitt 7

Schlussbestimmungen

§ 60

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Absatz 1 Nummer 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 5 Absatz 1 eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,

2. entgegen § 8 Absatz 1 Öl oder ölhaltiges Gemisch einleitet,

3. entgegen § 8 Absatz 2 Nummer 1 nicht sicherstellt, dass keine dort genannte Verbindung angebracht wird oder vorhanden ist,

4. entgegen § 8 Absatz 2 Nummer 2 nicht sicherstellt, dass eine dort genannte Ölfilteranlage nicht umgangen wird oder nicht in ihrer Funktion eingeschränkt ist,

5. ohne Erlaubnis nach § 9 Absatz 1 Satz 1 einen Umpumpvorgang durchführt,

6. entgegen § 9 Absatz 2 Satz 1 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Angabe mitgeteilt wird,

7. entgegen § 12 Absatz 1 eine dort genannte Anforderung nicht erfüllt,

8. entgegen § 14 Absatz 2 nicht sicherstellt, dass eine dort genannte Abwasser-Aufbereitungsanlage nicht in ihrer Funktion eingeschränkt ist,

9. entgegen § 18 Absatz 1 nicht dafür sorgt, dass das Schiff mit einer dort genannten Abwasserrückhalteanlage oder mit einem dort genannten Abwasseranschluss ausgerüstet ist,

10. entgegen § 19 Absatz 1 nicht dafür sorgt, dass ein dort genannter Aushang angebracht wird,

11. entgegen § 21 Absatz 1 oder 2 eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht,

12. entgegen § 22 Absatz 1, 2 oder 4 nicht dafür sorgt, dass nur dort genannter Schiffskraftstoff verfeuert wird,

13. entgegen § 22 Absatz 3 die Fahrt fortsetzt,

14. entgegen § 22 Absatz 5 nicht dafür sorgt, dass nur dort genannter Schiffskraftstoff mitgeführt wird,

15. entgegen § 24 Absatz 3 nicht sicherstellt, dass ein dort genanntes Abgasreinigungssystem nicht in seiner Funktion eingeschränkt ist,

16. entgegen § 29 Absatz 1 Nummer 1 eine Probe nicht, nicht richtig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig zieht,

17. entgegen § 29 Absatz 1 Nummer 2 eine Bunkerlieferbescheinigung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig ausstellt oder eine Probe nicht oder nicht rechtzeitig übergibt,

18. entgegen § 29 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Abschrift der Bunkerlieferbescheinigung nicht oder nicht mindestens drei Jahre aufbewahrt,

19. entgegen § 29 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b eine Abschrift der Bunkerlieferbescheinigung nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,

20. entgegen § 29 Absatz 1 Nummer 4 nicht dafür sorgt, dass nur ein dort genannter Schiffskraftstoff geliefert wird,

21. entgegen § 29 Absatz 2 nicht für eine bordseitige Unterstützung beim Ziehen der dort genannten Probe sorgt,

22. entgegen § 30 nicht dafür sorgt, dass Abwasser nur bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen eingeleitet wird,

23. entgegen § 37 Absatz 1 nicht dafür sorgt, dass das Schiff die dort genannten Anforderungen erfüllt,

24. entgegen § 38 ein dort genanntes Dokument nicht mitführt oder nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig aushändigt,

25. entgegen § 40 Ballastwasser oder Sedimente einleitet,

26. entgegen § 52 Absatz 1 nicht dafür sorgt, dass ein dort genanntes Tagebuch geführt wird,

27. entgegen § 52 Absatz 2 oder 4 eine Eintragung oder eine Tagebuchseite nicht oder nicht rechtzeitig unterschreibt oder

28. entgegen § 52 Absatz 3 nicht dafür sorgt, dass eine Eintragung unterschrieben wird.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe a des Seeaufgabengesetzes handelt, wer gegen das MARPOL-Übereinkommen verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Anlage I Regel 6 Absatz 4.3 Satz 2 die zuständige Behörde nicht oder nicht rechtzeitig benachrichtigt,

2. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage I Regel 14 Absatz 3 Satz 3 ölhaltiges Bilgenwasser nicht an Bord behält,

3. entgegen Anlage I Regel 15 Absatz 1, 2, 3, 4 oder Absatz 6, Regel 34 Absatz 1 oder Absatz 3 oder Regel 39 Absatz 2.3, jeweils auch in Verbindung mit Regel 47 Absatz 2 in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 1 Absatz 1.1.1 des Polar-Codes, Öl oder ölhaltiges Gemisch ins Meer einleitet,

4. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage I Regel 15 Absatz 9 oder Regel 34 Absatz 9 Ölrückstände nicht an Bord zurückbehält,

5. entgegen Anlage I Regel 16 Absatz 1 oder Absatz 3 Ballastwasser oder Öl befördert,

6. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage I Regel 17 Absatz 1 Satz 1 oder Regel 36 Absatz 1 Satz 1 ein Öltagebuch nicht mitführt,

7. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage I Regel 17 Absatz 6 Satz 1 erster Halbsatz in Verbindung mit Satz 2 oder Regel 36 Absatz 7 Satz 1 erster Halbsatz in Verbindung mit Satz 2 ein Öltagebuch nicht oder nicht mindestens drei Jahre aufbewahrt,

8. entgegen Anlage I Regel 30 Absatz 6 Satzteil vor Absatz 6.1 Ballastwasser oder ölverseuchtes Wasser einleitet,

9. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage I Regel 37 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 2, jeweils auch in Verbindung mit Regel 47 Absatz 2 in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 1 Absatz 1.1.4 des Polar Codes, einen Notfallplan nicht oder nicht vollständig mitführt,

10. als für den Betrieb der Plattform Verantwortlicher entgegen Anlage I Regel 39 Absatz 2.2 nicht Buch führt,

11. entgegen Anlage I Regel 43 Absatz 1 erster Halbsatz einen dort genannten Stoff befördert oder verwendet,

12. entgegen Anlage II Regel 8 Absatz 3.3 Satz 2 die zuständige Behörde nicht oder nicht rechtzeitig benachrichtigt,

13. entgegen Anlage II Regel 13 Absatz 1.1 oder Absatz 1.3, jeweils auch in Verbindung mit Regel 22 Absatz 2 in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 2 Absatz 2.1.1 des Polar Codes, einen dort genannten Stoff, Rückstände eines solchen Stoffes oder Ballastwasser, Tankwaschwasser oder ein Gemisch, das einen solchen Stoff enthält, ins Meer einleitet,

14. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage II Regel 13 Absatz 6.1.1 Satz 1, Absatz 7.1.2 Satz 1, Absatz 7.1.3.1 oder 7.1.4.1 einen Tank nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig vorwäscht,

15. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage II Regel 13 Absatz 6.1.1 Satz 2 oder Satz 3 oder Absatz 7.1.2 Satz 2 die dort genannten Rückstände oder das dort genannte Tankwaschwasser nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig abgibt,

16. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage II Regel 15 Absatz 1 ein Ladungstagebuch nicht mitführt,

17. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage II Regel 15 Absatz 5 Satz 1 erster Halbsatz in Verbindung mit Satz 2 ein Ladungstagebuch nicht oder nicht mindestens drei Jahre aufbewahrt,

18. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage II Regel 17 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit Regel 22 Absatz 2 in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 2 Absatz 2.1.2 des Polar Codes, einen Notfallplan nicht oder nicht vollständig mitführt,

19. entgegen Anlage III Regel 8 Absatz 1 einen dort genannten Schadstoff über Bord wirft,

20. entgegen Anlage IV Regel 11 Absatz 1 oder Absatz 3, jeweils auch in Verbindung mit Regel 18 Absatz 2 in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 4 Absatz 4.2.1, auch in Verbindung mit Absatz 4.2.2 oder 4.2.3 des Polar Codes, Abwasser ins Meer einleitet,

21. entgegen Anlage V Regel 3 oder Regel 5 Absatz 1, jeweils auch in Verbindung mit Regel 14 Absatz 2 in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 5 Absatz 5.2.1 oder 5.2.2 des Polar Codes, Müll, Kunststoffe oder Speiseöl ins Meer einbringt oder einleitet,

22. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage V Regel 10 Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2, 3 oder 4, jeweils auch in Verbindung mit Regel 14 Absatz 2 in Verbindung mit Teil II-A Kapitel 5 Absatz 5.2.3 des Polar Codes, einen Müllbehandlungsplan nicht, nicht richtig oder nicht vollständig mitführt,

23. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage V Regel 10 Absatz 3 Satz 1 ein Mülltagebuch nicht hat,

24. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage V Regel 10 Absatz 3.5 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 ein Mülltagebuch nicht oder nicht mindestens zwei Jahre aufbewahrt,

25. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage VI Regel 5 Absatz 4.5 Satz 3 eine Übereinstimmungsbescheinigung nicht an Bord aufbewahrt,

26. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage VI Regel 9 Absatz 12 Satz 3 eine Übereinstimmungsbescheinigung nicht oder nicht mindestens fünf Jahre nach ihrer Ausstellung aufbewahrt,

27. entgegen Anlage VI Regel 13 Absatz 3, 4 oder 5.1 einen Schiffsdieselmotor betreibt,

28. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage VI Regel 14 Absatz 6 Satz 1 eine dort genannte Verfahrensbeschreibung nicht, nicht richtig oder nicht vollständig mitführt,

29. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage VI Regel 15 Absatz 6 Satz 1 oder Regel 26 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 oder 3 einen dort genannten Plan nicht mitführt oder nicht, nicht richtig oder nicht vollständig umsetzt,

30. entgegen Anlage VI Regel 16 Absatz 1, 2 oder 3 einen Stoff verbrennt,

31. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage VI Regel 18 Absatz 5 eine Aufzeichnung nicht, nicht richtig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht vollständig führt,

32. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage VI Regel 18 Absatz 6 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 eine Bunkerlieferbescheinigung nicht oder nicht mindestens drei Jahre aufbewahrt oder

33. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage VI Regel 18 Absatz 8.1 Satz 2 ein Probengefäß nicht, nicht richtig oder nicht mindestens zwölf Monate aufbewahrt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe a des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Anlage IV Regel 5

Abschnitt A des Helsinki-Übereinkommens in Verbindung mit Anlage IV Regel 11 Absatz 1 oder 3 des MARPOL-Übereinkommens Abwasser ins Meer einleitet.

(4) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe a des Seeaufgabengesetzes handelt, wer gegen das Ballastwasser-Übereinkommen verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage Regel B-2 Absatz 1 ein Ballastwasser-Tagebuch nicht mitführt oder

2. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher entgegen Anlage Regel B-2 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4 erster Halbsatz ein Ballastwasser-Tagebuch nicht oder nicht mindestens zwei Jahre an Bord des Schiffes aufbewahrt.

(5) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe a des Seeaufgabengesetzes handelt, wer gegen die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 in der Fassung vom 11. April 2024 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher eines Schiffes, das die Flagge eines Vertragsstaats führt, entgegen Artikel 5 Absatz 6 den Teil I des Gefahrstoffinventars nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder nicht, nicht richtig oder nicht vollständig aktualisiert,

2. entgegen Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b nicht sicherstellt, dass ein Schiff so betrieben wird, dass möglichst wenig Frachtrückstände, Ölreste und betriebsbedingte Abfälle an Bord bleiben, oder

3. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher eines Schiffes, das die Flagge eines Drittstaats führt, entgegen Artikel 12 Absatz 4 das Gefahrstoffinventar nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder nicht, nicht richtig oder nicht vollständig aktualisiert.

(6) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird übertragen:

1. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1, 5, 6 und 11 sowie des Absatzes 2 Nummer 1 und 12 auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und

2. in den übrigen Fällen auf das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

§ 61

Berichtspflichten

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist zuständig für die Erhebung der Informationen nach Maßgabe des Artikels 10a Absatz 2 der Richtlinie 2005/35/EG in der Fassung vom 27. November 2024 und deren Übermittlung an das Bundesministerium für Verkehr.

§ 62

Übergangsvorschrift

§ 61 ist erstmals ab dem 6. Juli 2027 anzuwenden.

Artikel 2

Änderung der Schiffssicherheitsverordnung

Die Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 100) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 6b wird gestrichen.

2. Anlage 1a Teil 3 Kapitel 1 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 2.2.16 wird durch die folgende Nummer 2.2.16 ersetzt:

      „2.2.16 See-Umwelt-Verordnung: Verordnung zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch die Seeschifffahrt vom … [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieser Verordnung] in der jeweils geltenden Fassung;“.

   b) In Nummer 4 wird die Angabe „See-Umweltverhaltensverordnung“ durch die Angabe „See-Umwelt-Verordnung“ ersetzt.

3. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

   a) Abschnitt A Nummer 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Nummer (II) wird wie folgt geändert:

         aaa) In Nummer (15a.) wird die Angabe „Absatz 4“ durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.

         bbb) Nummer (16.) wird durch die folgende Nummer (16.) ersetzt:

„(16.)	Übereinstimmungsbestätigung nach MARPOL Anlage VI Regel 5 Absatz 4.5 Satz 3 oder Absatz 4.6 Satz 3	BG Verkehr“.

         ccc) Nach Nummer (17b.) wird die folgende Nummer (17c.) eingefügt:

„(17c.)	Übereinstimmungsbescheinigung betreffend die Meldung des Verbrauchs an ölhaltigem Brennstoff und die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse nach MARPOL Anlage VI Regel 6 Absatz 6 oder 7	BG Verkehr“.

      bb) In Nummer (VII) werden nach Nummer (27.)b) die folgenden Nummern (27.)c) und (27.)d) eingefügt:

„(27.)		Inventarbescheinigung nach	BG Verkehr
c)	aa)	Artikel 9 Absatz 1 bis 8 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013,	
	bb)	Anlage Regel 11 Absatz 1 bis 10 des Übereinkommens von Hongkong	
(27.)		Recyclingfähigkeitsbescheinigung nach	BG Verkehr“.

d) aa) Artikel 9 Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013,

bb) Anlage Regel 11 Absatz 11 des Übereinkommens von Hongkong

b) In Abschnitt B Nummer 3.1 Satz 1 wird die Angabe „und (27)a)“ durch die Angabe „, (27.)a), (27.)c) und (27.)d)“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes

Das Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 217) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In der Anlage wird Abschnitt D Nummer 19 gestrichen.

Artikel 4

Änderung der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung

Die BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vom 28. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4744), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 100) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Nummer 47 wird durch die folgende Nummer 47 ersetzt:

   „47. See-Umwelt-Verordnung (SeeUmwV)“.

2. Die Anlage wird wie folgt geändert:

   a) In Abschnitt 3 Nummer 44 wird in der Spalte „Rechtsgrundlage“ die Angabe „§ 5 Absatz 2 Satz 2 SeeUmwVerhV“ durch die Angabe „§ 9 Absatz 1 Satz 1 See-UmwV“ ersetzt.

   b) Abschnitt 4 wird wie folgt geändert:

      aa) Die Nummern 3 bis 5 der Vorbemerkung werden durch die folgenden Nummern 3 bis 5 ersetzt:

         „3. Bei den Gebührennummern 137–140 werden Gebühren nur erhoben, wenn Nichtkonformitäten festgestellt wurden.

         4. Bei der Gebührennummer 139 werden die Kosten für externe Labore, Sachverständige oder Gutachter als Auslagen erhoben.

         5. Bei den Gebührennummern 145–155 werden die Kosten für Auslandsdienstreisen gesondert als Auslagen erhoben.“

bb) Die Nummern 34 bis 44 werden gestrichen.

cc) Die Nummern 45 bis 153 werden zu den Nummern 34 bis 142.

dd) Die Nummern 154 bis 159 werden durch die folgenden Nummern 143 bis 158 ersetzt:

Nummer	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr in Euro
„143	Befreiung von der Pflicht zur Ausrüstung mit einer Abwasserrückhalteanlage	§ 18 Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b i. V. m. Absatz 5 SeeUmwV	120
144	Befreiung von der Ballastwasser-Behandlung	§ 40 Nummer 2 SeeUmwV	6 450 – 13 410
145	Zulassung eines Ballastwasser-Behandlungssystems mit aktiven Substanzen mit Beteiligung anderer Behörden	§ 42 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 SeeUmwV	130 047
146	Zulassung eines Ballastwasser-Behandlungssystems mit aktiven Substanzen mit Beteiligung anerkannter Einrichtungen oder akkreditierter Labore	§ 42 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
147	Zulassung eines Ballastwasser-Behandlungssystems ohne aktive Substanzen mit Beteiligung anderer Behörden	§ 42 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 SeeUmwV	85 690
148	Zulassung eines Ballastwasser-Behandlungssystems ohne aktive Substanzen mit Beteiligung anerkannter Einrichtungen oder akkreditierter Labore	§ 42 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
149	Zulassung eines Ballastwasser-Behandlungssystems mit veränderter Durchflussrate aufgrund von Erprobungen an Bord und an Land	§ 42 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 SeeUmwV	68 552
150	Zulassung eines Ballastwasser-Behandlungssystems mit veränderter Durchflussrate aufgrund der Überprüfung von Dokumenten	§ 42 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
151	Baumusterzulassung auf Basis einer ausländischen Baumusterzulassung sowie mindestens der Überprüfung der Prüfberichte der Erprobungen an Land	§ 42 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 SeeUmwV	2 571
152	Baumusterzulassung auf Basis einer ausländischen Baumusterzulassung sowie der Überprüfung aller übrigen zulassungsrelevanten Unterlagen	§ 42 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 SeeUmwV	3 856
153	Zulassung technischer Änderungen an zugelassenen Ballastwasser-Behandlungssystemen	§ 42 Absatz 1 i. V. m. 3 und 4 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
154	Anerkennung einer alternativen Ballastwasser-Behandlungsmethode	§ 1 Nummer 16, § 5 Absatz 1 Nummer 4c SeeAufgG	nach Zeitaufwand
155	Änderung oder Übertragung eines Zulassungszeugnisses für ein Ballastwasser-Behandlungssystem	§ 42 Absatz 4 SeeUmwV	223
156	Prüfung der Qualifikation einer Person, die Probenahmen und Analysen	§ 44 Absatz 2 Satz 2 SeeUmwV	3 865

Nummer	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr in Euro
	im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen vornimmt		
157	Prüfung der Qualifikation einer Stelle, die Probenahmen und Analysen im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen vornimmt	§ 44 Absatz 2 Satz 2 SeeUmwV	3 221 zuzüglich 644 pro Mitarbeitenden
158	Zulassung des Einsatzes eines indikativen Messgeräts im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen	§ 44 Absatz 3 Satz 2 SeeUmwV	3 221 – 9 663“.

ee) Die Nummer 160 wird zu Nummer 159.

c) Abschnitt 5 Unterabschnitt II Bereich „F. Sonstige individuell zurechenbare öffentliche Leistungen auf dem Gebiet der Verhütung der Meeresverschmutzung“ wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummern 2503, 2557 bis 2591 und 2603 werden gestrichen.

bb) Die Nummer 2604 wird zu Nummer 2603.

cc) Die Nummern 2605 bis 2610 werden durch die folgenden Nummern 2604 bis 2608 ersetzt:

Nummer	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr in Euro
„2604	Erteilung der Inventarbescheinigung nach Erstbesichtigung nach Artikel 9 Absatz 1 bis 8 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 oder nach Anlage Regel 11 Absatz 1 bis 10 des Übereinkommens von Hongkong	§ 9 Absatz 1 und 3 Satz 1 Nummer 1, Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer (27.)c) SchSV	855
2605	Erteilung der Inventarbescheinigung nach Erneuerungsbesichtigung nach Artikel 9 Absatz 1 bis 8 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 oder nach Anlage Regel 11 Absatz 1 bis 10 des Übereinkommens von Hongkong	§ 9 Absatz 1 und 3 Satz 1 Nummer 1, Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer (27.)c) SchSV	418
2606	Verlängerung der Geltungsdauer der Inventarbescheinigung nach Artikel 9 Absatz 1 bis 8 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 oder nach Anlage Regel 11 Absatz 1 bis 10 des Übereinkommens von Hongkong	§ 9 Absatz 1 und 3 Satz 1 Nummer 1, Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer (27.)c) SchSV	131
2607	Erteilung der Recyclingfähigkeitsbescheinigung nach Artikel 9 Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 oder nach Anlage Regel 11 Absatz 11 des Übereinkommens von Hongkong	§ 9 Absatz 1 und 3 Satz 1 Nummer 1, Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer (27.)d) SchSV	538
2608	Verlängerung der Geltungsdauer der Recyclingfähigkeitsbescheinigung nach Artikel 9 Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 oder nach Anlage Regel 11 Absatz	§ 9 Absatz 1 und 3 Satz 1 Nummer 1, Anlage 2 Abschnitt A. 1. VII. Nummer (27.)d) SchSV	131“.

Nummer	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr in Euro
	11 des Übereinkommens von Hongkong		

dd) Nach Nummer 2608 werden die folgenden Nummern 2700 bis 2713 eingefügt:

Nummer	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr in Euro
„2700	Vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen	§ 10 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
2701	Zulassung des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen	§ 11 SeeUmwV	119
2702	Zulassung der Einleitrate von unbehandeltem Abwasser nach MARPOL Anlage IV Regel 11 Absatz 1.1	§ 12 Absatz 2 SeeUmwV	131
2703	Genehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer mit einem Eisbedeckungsgrad von über 1/10	§ 13 Satz 1 Nummer 2 SeeUmwV	132
2704	Befreiung nach MARPOL Anlage VI Regel 3 Absatz 2	§ 23 Absatz 2 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
2705	Gestattung eines emissionsmindernden schiffsbezogenen technischen Verfahrens	§ 25 Absatz 1 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
2706	Zulassung des Ballastwasser-Behandlungsplans	§ 41 Absatz 1 SeeUmwV	131
2707	Inbetriebnahmeprüfung eines Ballastwasser-Behandlungssystems	§ 44 Absatz 1 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
2708	Inbetriebnahmeprüfung eines Ballastwasser-Behandlungssystems, wenn das Umgebungswasser für die Inbetriebnahmeprüfung nicht geeignet ist	§ 44 Absatz 5 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
2709	Befreiung von der Pflicht, ein Mülltagebuch zu führen	§ 55 Absatz 3 SeeUmwV	nach Zeitaufwand
2710	Zulassung eines elektronischen Tagebuchs	§ 58 Absatz 3 SeeUmwV	165
2711	Zulassung eines elektronischen Aufzeichnungssystems	§ 58 Absatz 4 SeeUmwV	140
2712	Zulassung eines elektronischen Tagebuchs im Rahmen der Einflaggung eines Schiffes, das eine Zulassung von einem anderen Flaggenstaat besitzt	§ 58 Absatz 5 SeeUmwV	140
2713	Genehmigung des bordeigenen Notfallplans für Ölverschmutzungen (SOPEP) nach MARPOL Anlage I Regel 37 oder des bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe (SMPEP) nach MARPOL Anlage II Regel 17 bzw. des bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen nach MARPOL	§ 59 Absatz 3 SeeUmwV	65“.

Num-mer	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr in Euro
	Anlage I Regel 37 Absatz 3 und Anlage II Regel 17 Absatz 3		

Artikel 5

Außerkrafttreten

Die See-Umweltverhaltensverordnung vom 13. August 2014 (BGBl. I S. 1371), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 13. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2739) geändert worden ist, tritt am Tag nach der Verkündung außer Kraft.

Artikel 6

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

EU-Rechtsakte:

1. Verordnung (EG) Nr. 782/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen (ABl. L 115 vom 9.5.2003, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 219/2009 vom 11. März 2009 (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109) geändert worden ist

2. Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Durchsetzung internationaler Normen für die Verschmutzung durch Schiffe und die Einführung von verwaltungsrechtlichen Sanktionen für Verschmutzungsdelikte (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11; L 33 vom 4.2.2006, S. 87; L 105 vom 13.4.2006, S. 65), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2024/3101 vom 27. November 2024 (ABl. L, 2024/3101, 16.12.2024) geändert worden ist

3. Verordnung (EG) Nr. 536/2008 der Kommission vom 13. Juni 2008 mit Durchführungsvorschriften für Artikel 6 Absatz 3 und Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen und zur Änderung dieser Verordnung (ABl. L 156 vom 14.6.2008, S. 10)

4. Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11; L 74 vom 22.3.2010, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 vom 20. Juni 2019 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist

5. Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 vom 20. Juni 2019 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist

6. Beschluss 2010/769/EU der Kommission vom 13. Dezember 2010 über die Festlegung von Kriterien für den Einsatz von Technologien, die bei Flüssiggastankern eine Alternative zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe darstellen, die den Anforderungen des Artikels 4b der Richtlinie 1999/32/EG des Rates über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen geänderten Fassung entsprechen (ABl. L 328 vom 14.12.2010, S. 15)

7. Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie

2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1157 vom 11. April 2024 (ABl. L, 2024/1157, 30.4.2024) geändert worden ist

8. Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission vom 16. Februar 2015 zur Regelung der Probenahmen und der Berichterstattung gemäß der Richtlinie 1999/32/EG des Rates bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 41 vom 17.2.2015, S. 55)

9. Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58)

10. Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48)

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Für die Seeschifffahrt sind zu internationalen Übereinkommen im Bereich des Klima- und Umweltschutzes ergänzende nationale Vorschriften zu erlassen. Im Einzelnen handelt es sich um das MARPOL-Übereinkommen, das Übereinkommen über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme (AFS-Übereinkommen), das Ballastwasser-Übereinkommen, das Übereinkommen von Hongkong und die Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens, die kontinuierlich fortgeschrieben werden. Darüber hinaus sind die sich auf die genannten Übereinkommen beziehenden EU-Vorschriften ebenfalls zu berücksichtigen.

Das MARPOL-Übereinkommen zielt darauf ab, die Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe zu verhindern oder zumindest zu minimieren. In den sechs Anlagen des Übereinkommens werden verschiedene Arten der Verschmutzung abgedeckt, wie Öl, schädliche flüssige Stoffe, Schiffsabwasser, Müll und Luftverschmutzung.

Das AFS-Übereinkommen hat zum Ziel, die Verwendung schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen zu beschränken, insbesondere solcher, die zinnorganische Verbindungen enthalten. Bewuchsschutzsysteme werden verwendet, um den unerwünschten Bewuchs von Schiffsrümpfen und -nischen durch Mikroorganismen, Pflanzen, Algen und Tiere zu verringern. Dieser unerwünschte Bewuchs erhöht nämlich den Reibungswiderstand von Schiffsrümpfen, was den Treibstoffverbrauch steigert. Zudem wird durch diesen Bewuchs die Verbreitung dieser Organismen in fremde Lebensräume gefördert.

Das Ballastwasser-Übereinkommen zielt darauf ab, dass keine fremden schädlichen Arten durch das Ballastwasser von Schiffen außerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes eingeführt werden. Ballastwasser wird von Seeschiffen aufgenommen, um während Fahrten ohne Ladung oder mit nur wenig Ladung eine ausreichende Stabilität des Schiffes zu gewährleisten. Mit dem aufgenommenen Wasser gelangen Organismen wie Fische, Muscheln, Algen und Bakterien in diese Tanks. Bei der Entleerung in fremden Häfen können sich die Organismen, die den Transport überdauert haben, dort ansiedeln. Das Übereinkommen sieht eine Behandlung des Ballastwassers an Bord jedes Schiffes vor, so dass die Anzahl der mit dem Ballastwasser entlassenen Organismen stark reduziert wird. Dafür können Systeme eingesetzt werden, die das Ballastwasser beispielsweise mittels Chemikalien oder mit UV-Licht behandeln.

Das Übereinkommen von Hongkong bezweckt das umweltgerechte und sichere Recycling von Schiffen. Hiermit sollen die Arbeitsbedingungen und der Umweltschutz beim Abwracken von Schiffen verbessert werden. Das Übereinkommen enthält Vorschriften für Reedereien, Bauwerften, Hersteller, Zulieferer und für Recyclingwerften.

Um ergänzende nationale Regelungen zu diesen internationalen Vorschriften zu schaffen, wurde die See-Umweltverhaltensverordnung erlassen. Diese enthält zum Teil veraltete Vorschriften. Daher soll diese Verordnung aktualisiert und modernisiert werden. Außerdem sollen die Erfahrungen aus ihrem Vollzug berücksichtigt werden. Durch die Aktualisierung werden die Neuerungen im internationalen und europäischen Recht aufgegriffen, wie die Neufassung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens. Mit der Modernisierung soll zum einen mehr Digitalisierung ermöglicht werden: Die Zulassung von elektronischen Tagebüchern wird geregelt. Zum anderen sollen die Vorschriften anwenderfreundlicher ausgestaltet werden, indem beispielsweise die Entschließungen und Rundschreiben der

Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, die der Sektor einzuhalten hat, bei der entsprechenden Verhaltenspflicht aufgeführt werden.

Aufgrund der Vielzahl an Änderungen und Ergänzungen wird die See-Umweltverhaltensverordnung neu gefasst. Da die Verordnung künftig nicht nur das Verhalten, sondern auch Zulassungsverfahren, wie beispielsweise von Ballastwasser-Behandlungssystemen, regelt, wird die Verordnung umbenannt in „Verordnung zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch die Seeschifffahrt“, Kurzbezeichnung: „See-Umwelt-Verordnung“. Des Weiteren sind Änderungen in der Schiffssicherheitsverordnung, in der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz und in der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vorgesehen.

Die See-Umwelt-Verordnung baut auf der See-Umweltverhaltensverordnung auf.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Artikel 1 enthält die Neufassung der See-Umweltverhaltensverordnung durch die See-Umwelt-Verordnung.

Neben den rein redaktionellen Änderungen, Aktualisierungen von veralteten Verweisen und Klarstellungen, werden Entschließungen und Rundschreiben der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, die der Sektor bislang über die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz einzuhalten hat, bei der entsprechenden Verhaltenspflicht aufgeführt, um eine bessere Nachvollziehbarkeit der Verpflichtungen zu ermöglichen.

Binnenschiffe werden vom Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung ausgenommen. Das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen gilt dafür auch für Binnenschiffe auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (Artikel 1 - § 2 Absatz 2 Nummer 5 und § 3 Absatz 3 der See-Umwelt-Verordnung).

Im Abschnitt zum MARPOL-Übereinkommen wurden folgende wesentliche Änderungen vorgenommen:

Neu sind die Verpflichtungen des Schiffsführers und des sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen, sicherzustellen, dass eine Ölfilteranlage, eine Abwasser-Aufbereitungsanlage oder ein Abgasreinigungssystem nicht aufgrund unzureichender Wartung oder Manipulation in der Funktion eingeschränkt ist (Artikel 1 - § 8 Absatz 2 Nummer 2, § 14 Absatz 2 und § 24 Absatz 3 der See-Umwelt-Verordnung).

Darüber hinaus werden Zuständigkeiten von Behörden konkretisiert, wie beispielsweise die Erteilung der Sondergenehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer durch das Umweltbundesamt für das Gebiet der Antarktis und die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation für die übrigen Polargewässer (Artikel 1 - § 13 der See-Umwelt-Verordnung). Ein weiteres Beispiel ist die Erteilung der Bescheinigung über die Erfüllung der Betriebsanforderungen für die Abwasser-Aufbereitungsanlage durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (Artikel 1 - § 14 Absatz 1 der See-Umwelt-Verordnung).

Im Unterabschnitt zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe wurde die Neufassung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens berücksichtigt und die Richtlinie (EU) 2016/802 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe national umgesetzt. Bislang war diese Richtlinie über die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz umgesetzt.

Im Abschnitt zum AFS-Übereinkommen wurde die Ergänzung im AFS-Übereinkommen, die vorsieht, dass Cybutryn nicht in Bewuchsschutzsystemen enthalten sein darf, berücksichtigt (Artikel 1 - § 37 der See-Umwelt-Verordnung).

Im Abschnitt zum Ballastwasser-Übereinkommen wurde das Zulassungsverfahren von Ballastwasser-Behandlungssystemen (Artikel 1 - § 42 der See-Umwelt-Verordnung) und die Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen (Artikel 1 - § 44 der See-Umwelt-Verordnung) geregelt.

Aus dem Abschnitt zum Übereinkommen von Hongkong wurden die Regelungen zur Erteilung von Bescheinigungen und zu Besichtigungen in die Anlage 2 der Schiffssicherheitsverordnung verschoben, weil in dieser Anlage die Schiffsbescheinigungen und Schiffsbesichtigungen aufgelistet sind.

Es wurde ein neuer Abschnitt über Tagebücher und Notfallpläne (Abschnitt 6 - § 52 bis § 59 der See-Umwelt-Verordnung) eingefügt. Dieser enthält die bislang in der See-Umweltverhaltensverordnung verstreuten Regelungen zu Tagebüchern und Notfallplänen. Außerdem wurden die Regelungen um die elektronische Tagebuchführung ergänzt.

In § 60 der See-Umwelt-Verordnung über die Ordnungswidrigkeiten wurden Bußgeldtatbestände hinzugefügt.

Artikel 2 ändert die Schiffssicherheitsverordnung. § 6b der Schiffssicherheitsverordnung über die Abwasserrückhalteanlagen wurde in die See-Umwelt-Verordnung verschoben. Die Regelungen zur Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, der Inventarbescheinigung und der Recyclingfähigkeitsbescheinigung sowie die Besichtigungen hierzu wurden in Anlage 2 der Schiffssicherheitsverordnung aufgenommen.

Mit **Artikel 3** wird in der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz Abschnitt D Nummer 19 die Richtlinie (EU) 2016/802 aufgehoben, weil diese Richtlinie durch die See-Umwelt-Verordnung national umgesetzt wird.

Artikel 4 enthält notwendige Folgeänderungen in der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung, die aufgrund der neuen Regelungen der See-Umwelt-Verordnung erforderlich sind.

III. Exekutiver Fußabdruck

Es haben keine Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter sowie beauftragte Dritte zum Inhalt beigetragen.

IV. Alternativen

Keine. Die nationalen Vorschriften für die Seeschifffahrt im Bereich des Klima- und Umweltschutzes sind an die internationalen und europäischen Vorschriften anzupassen.

V. Regelungskompetenz

Die Ermächtigungsgrundlagen sind für

– Artikel 1: § 7a Absatz 3 Nummer 1, § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4, 4b, 4c und 6, Satz 2 und 3, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 sowie Satz 2, Absatz 3, § 9c, § 9e Absatz 2 Satz 7 sowie § 15 Absatz 4 und 6 des Seeaufgabengesetzes und § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten,

– Artikel 2: § 7a Absatz 3 Nummer 1, § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, Satz 2 und 3 des Seeaufgabengesetzes,

– Artikel 3: § 15 des Schiffssicherheitsgesetzes,

– Artikel 4: § 22 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 4 Satz 1 des Bundesgebührengesetzes.

Die Verordnung bedarf keiner Zustimmung des Bundesrates.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Vorhaben ist mit dem Recht der europäischen Union und mit dem Völkerrecht vereinbar.

Das Vorhaben enthält ergänzende nationale Regelungen zum MARPOL-Übereinkommen, zum Übereinkommen über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme, zum Ballastwasser-Übereinkommen, zum Übereinkommen von Hongkong und zur Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens. Ebenso enthält es ergänzende nationale Regelungen zur Verordnung (EU) Nr. 1257/2013, zur Verordnung (EG) Nr. 782/2003 und zur Verordnung (EG) Nr. 536/2008. Außerdem setzt das Vorhaben die Richtlinie (EU) 2016/802, den Beschluss 2010/769/EU, den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 und die Richtlinie (EU) 2024/3101 ins nationale Recht um.

VII. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Binnenschiffe werden vom Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung ausgenommen. Ziel ist es, die bürokratischen Hürden für die Verkehrsanbindung zwischen Seeschifffahrtsstraßen und Binnenwasserstraßen zu senken und somit einen Beitrag zur Stärkung der Binnenschifffahrt zu leisten.

Bisher sieht die See-Umweltverhaltensverordnung für Binnenschiffe viele partielle Ausnahmen vor. Das komplexe Normgefüge war für die Rechtsanwender schwierig nachvollziehbar. Viele Ausnahmeregelungen waren erforderlich, um die für Binnenschiffe kumulativ geltenden Regelungen aus dem See- und Binnenbereich auf ein zumutbares Maß zu reduzieren.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die elektronische Nachhaltigkeitsprüfung (eNap) wurde durchgeführt. Das Regelungsvorhaben hat positive Auswirkungen auf mehrere Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goal, SDG).

Das Regelungsvorhaben hat positive Auswirkungen auf den Bereich „Gewässerqualität: Minderung der stofflichen Belastung von Gewässern“ (Indikator 6.1) der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Es dient dem Klima- und Meeresumweltschutz, indem weitere Vorgaben zur Verhinderung des Einleitens oder Einbringens von umweltschädlichen Stoffen in die Meeresumwelt und zur Reduzierung klima- und umweltschädlicher Emissionen durch die Seeschifffahrt umgesetzt werden.

Durch die erwähnten Maßnahmen hat es ebenso positive Auswirkungen auf den „Klimaschutz: Treibhausgase reduzieren“ (Indikator 13.1). Der Schiffssektor trägt über die Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen bei. Das Vorhaben soll einen Beitrag leisten, die Kohlenstoffintensität der Seeschifffahrt zu verringern. Hierzu sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die den Energieverbrauch und damit den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid senken.

Das Regelungsvorhaben hat positive Auswirkungen auf das globale Nachhaltigkeitsziel "Leben unter Wasser" (SDG 14) der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, insbesondere auf den Bereich „Meere schützen: Meere und Meeresressourcen schützen und nachhaltig nutzen“ (Indikator 14.1). Die Regelungen der Verordnung dienen dem Schutz und der Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt und somit dem Ziel des Schutzes und der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen. Hierbei geht es auch um die Verhütung oder erhebliche Verringerung von Meeresmüll. Zudem wird die Überwachung und Durchsetzung der dem Klima- und Umweltschutz dienenden Vorgaben durch Regelungen zu Überwachungstätigkeiten und die Schaffung neuer Ordnungswidrigkeiten gestärkt.

Dieses Vorhaben steht auch im Einklang mit den Prinzipien nachhaltiger Entwicklung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Hierzu gehört, nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anzuwenden, um so die natürlichen Lebensgrundlagen der Erde dauerhaft zu sichern und allen Menschen jetzt und in Zukunft ein Leben in Würde zu ermöglichen (Prinzip 1). Auch das Prinzip der Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen ist betroffen (Prinzip 3): Die Verordnung enthält im Wesentlichen ergänzende Vorschriften zu den internationalen Übereinkommen, die darauf abzielen, den Umwelt- und Klimaschutz zu verbessern. Die Ergänzungen beziehen sich vor allem auf behördliche Zuständigkeiten und Ordnungswidrigkeiten. Dadurch leistet die Verordnung ebenfalls einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Insbesondere die Ordnungswidrigkeiten sollen sicherstellen, dass die in den internationalen Übereinkommen enthaltenen Vorgaben eingehalten werden und es nicht zu Umweltverunreinigungen kommt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Kapitel 1219 des Einzelplans 12 des Bundeshaushaltsplans (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) werden voraussichtlich Gebühreneinnahmen in Höhe von rund 21 930 Euro jährlich vereinnahmt.

Die neu eingeführten Gebühren für die vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen werden gemäß § 6 Absatz 5 des Seeaufgabengesetzes durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation vereinnahmt.

Im Rahmen des Personalmehrbedarfs (ab Mitte 2027 0,4 Stellen A 9 nach Anlage I des Bundesbesoldungsgesetzes, ab Mitte 2028 0,25 Stellen A 9) entstehen jährlich voraussichtlich Personal- und Sachmehrausgaben ab Mitte 2027 in Höhe von 47 061 Euro und ab Mitte 2028 in Höhe von 29 413 Euro beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für die Berichtspflichten nach § 61 der See-Umwelt-Verordnung. Nach dem Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 8. Juli 2024 (GZ II A3 – H 1012-10/21/10003 :008; DOK 2024/0370272) belaufen sich die Personal- und Sachmehrausgaben für eine Stelle A 9 im gehobenen Dienst durchschnittlich auf 117 652 Euro pro Jahr. Daraus ergibt sich folgende Berechnung für das Jahr ab Mitte 2027: 117 652 € x 0,4 P = 47 060,80 €. Für die Jahre ab Mitte 2028 ergibt sich folgende Berechnung: 117 652 € x 0,25 P = 29 413 €.

Darüber hinaus entsteht kein Personalmehrbedarf beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Dort, wo geringfügiger Mehraufwand entsteht, kann dieser Aufwand intern kompensiert werden.

Der Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

4. Erfüllungsaufwand

Nach dem „Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ wird untersucht, welche finanziellen und zeitlichen Be- oder Entlastungen durch die geplante Regelung für die Normadressaten zu erwarten sind. Hierbei ist der Beschluss des Staatssekretärsausschusses „Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau“ vom 30. September 2024 zu berücksichtigen. Dieser hat

methodische Änderungen für die Schätzungen des Erfüllungsaufwands beschlossen. Dazu gehört, dass Aufwände bis 100 000 Euro Erfüllungsaufwand pro Normadressat oder bis 4 000 Stunden Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger, jeweils bezogen auf eine Vorgabe nicht mehr beziffert werden müssen.

Die Darstellung beruht auf Schätzungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

4.2 Erfüllungsauswand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht keine Erfüllungsaufwand. Bei den Vorgaben die bisher durch internationale Abkommen oder durch EU-Recht bereits "als gängige Praxis" durchgeführt wurden, ergibt sich keine Änderung des Erfüllungsaufwands, da diese 1 : 1 in die See-Umwelt-Verordnung übernommen werden. Im Übrigen ergeben sich die Verpflichtungen für die Wirtschaft aus dem internationalen Recht.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand. Durch diese Verordnung werden neue Aufgaben den Behörden des Bundes zugewiesen. Bei den Vorgaben, die bisher durch internationale Abkommen oder durch EU-Recht bereits "als gängige Praxis" durchgeführt wurden, ergibt sich keine Änderung des Erfüllungsaufwands. Dies betrifft beispielsweise die Erteilung der Bescheinigung über die Erfüllung der Betriebsanforderungen für die Abwasser-Aufbereitungsanlage in § 14 Absatz 1 der See-Umwelt-Verordnung. Die Bescheinigung hat die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation bereits in der Vergangenheit erteilt.

Bei anderen Vorgaben übersteigen die Aufwände nicht 100 000 Euro pro Normadressat und Vorgabe.

Das betrifft nachfolgende Vorgaben, die dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie neue Aufgaben zuweisen:

Vorgabe	Begründung, dass für den Erfüllungsaufwand weniger als 100 000 € erwartet wird
Zustimmung zum Ballastwasser-Behandlungsplan, § 41 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 SeeUmwV	wegen einer absehbar geringen Fallzahl
Prüfung der Qualifikation von Personen und Stellen, die Probenahmen und Analysen im Rahmen der Inbetriebnahmeprüfung von Ballastwasser-Behandlungssystemen vornehmen, § 44 Absatz 2 Satz 2 SeeUmwV	wegen einer absehbar geringen Fallzahl
Prüfung und Zulassung des Einsatzes eines indikativen Messgeräts im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen, § 44 Absatz 3 Satz 2 SeeUmwV	wegen einer absehbar geringen Fallzahl

Bewertung der Prüfung, wenn das Umgebungswasser für Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen nicht geeignet ist, § 44 Absatz 5 Satz 2 SeeUmwV	wegen einer absehbar geringen Fallzahl
Berichtspflichten nach Maßgabe des Artikels 10a Absatz 2 der Richtlinie 2005/35/EG in der Fassung vom 27. November 2024, § 61 SeeUmwV	wegen einer absehbar geringen Fallzahl

Das betrifft nachfolgende Vorgaben, die der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation neue Aufgaben zuweisen:

Vorgabe	Begründung, dass für den Erfüllungsaufwand weniger als 100 000 € erwartet wird
Erteilung der Genehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer, § 13 Satz 1 Nummer 2 SeeUmwV	wegen einer absehbar geringen Fallzahl und eines absehbar geringen Zeitaufwands
Prüfung und Erteilung der Befreiung von der Führung eines Mülltagebuchs, § 55 Absatz 3 SeeUmwV	wegen einer absehbar geringen Fallzahl
Erteilung der Übereinstimmungsbestätigung nach MARPOL Anlage VI Regel 5 Absatz 4.5 Satz 3 oder Absatz 4.6 Satz 3, Anlage 2 Abschnitt A Nummer 1 Nummer (II) Nummer (16.) SchSV	wegen eines absehbar geringen Zeitaufwands

Das betrifft nachfolgende Vorgabe, die dem Umweltbundesamt eine neue Aufgabe zuweist:

Vorgabe	Begründung, dass für den Erfüllungsaufwand weniger als 100 000 € erwartet wird
Erteilung der Genehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in die Antarktis, § 13 Satz 1 Nummer 1 SeeUmwV	wegen einer absehbar geringen Fallzahl und eines absehbar geringen Zeitaufwands

Für Länder und Gemeinden entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen der Wirtschaft durch Gebühren in Höhe von insgesamt rund 25 760 Euro jährlich. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Gebührennr. in BMDV-WS-Bes-GebV	**Gegenstand**	**Fall-zahl**	**Gebühr pro Fall**	**Gebühr pro Jahr**
143 der Anlage Abschnitt 4	Befreiung von der Pflicht zur Ausrüstung mit einer Abwasserrückhalteanlage	0,2	120 €	24 €

Gebührennr. in BMDV-WS-Bes-GebV	Gegenstand	Fall-zahl	Gebühr pro Fall	Gebühr pro Jahr
156 der Anlage Abschnitt 4	Prüfung der Qualifikation einer Person, die Probenahmen und Analysen im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen vornimmt	1	3 865 €	3 865 €
157 der Anlage Abschnitt 4	Prüfung der Qualifikation einer Stelle, die Probenahmen und Analysen im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen vornimmt	1	3 221 € zzgl. 644 € pro Mitarbeitenden	5 153 €
158 der Anlage Abschnitt 4	Zulassung des Einsatzes eines indikativen Messgeräts im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen	2	3 221 € – 9 663 €	12 884 €
2700 der Anlage Abschnitt 5	Vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen	2	nach Zeitaufwand	3 830 €

6. Weitere Regelungsfolgen

Weitere Regelungsfolgen sind nicht ersichtlich. Nach dem Ergebnis einer gleichstellungsorientierten Gesetzesfolgenabschätzung nach § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien ist eine Gleichstellungsrelevanz nicht gegeben, da keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass Frauen und Männer unterschiedlich von der Regelung betroffen sind. Die Erprobung von Innovationen unter Realbedingungen ist über die internationalen und europarechtlichen Vorgaben hinaus nicht vereinbar.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung dieser Verordnung ist nicht vorgesehen. Die durch Gebührenverordnungen festgelegten Gebühren sind gemäß § 22 Absatz 5 Satz 1 des Bundesgebührengesetzes regelmäßig, mindestens alle fünf Jahre, zu überprüfen und, soweit erforderlich, anzupassen. Eine gesonderte Evaluierung ist hierfür nicht erforderlich. Darüber hinaus erfolgt keine Evaluierung, weil kein nennenswerter Erfüllungsaufwand durch diese Verordnung entsteht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Verordnung zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch die Seeschifffahrt)

Zu Abschnitt 1 (Allgemeine Vorschriften)

Zu § 1 (Räumlicher Anwendungsbereich)

Zu Absatz 1

§ 1 Absatz 1 regelt den räumlichen Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung: Der räumliche Anwendungsbereich umfasst Wasserflächen, die überwiegend von Seeschiffen

befahren werden. Der Anwendungsbereich entspricht dem bisherigen § 3 Absatz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Nummer 1

Vom Anwendungsbereich erfasst werden Schiffe, die als Seeschifffahrtsstraßen ausgewiesene Teile der Binnenwasserstraßen befahren.

Zu Buchstabe a

Nach Nummer 1 Buchstabe a zählen zum räumlichen Anwendungsbereich die Wasserflächen zwischen den Ufern der in § 1 Absatz 1 Satz 3 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung aufgeführten Teile der Binnenwasserstraßen.

Zu Buchstabe b

Nach Nummer 1 Buchstabe b zählen zum räumlichen Anwendungsbereich die Wasserflächen zwischen den Ufern der in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung aufgeführten Teile der Binnenwasserstraßen.

Zu Nummer 2

Darüber hinaus gehören zum räumlichen Anwendungsbereich die Seewasserstraßen (§ 1 Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 4 des Bundeswasserstraßengesetzes) und die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland.

Nach § 1 Absatz 4 Satz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes sind Seewasserstraßen Flächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres. Als ausschließliche Wirtschaftszone wird das Meeresgebiet seewärts des Küstenmeeres (12-Seemeilen-Zone) bis maximal zur 200-Seemeilen-Grenze bezeichnet (Artikel 55 und 57 des Seerechtsübereinkommens).

Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, gilt die See-Umwelt-Verordnung auch über die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland hinaus mit der Einschränkung des Satzes 3, wonach Satz 2 nicht gilt, wenn andere Staaten in ihren Hoheitsgewässern und ihren ausschließlichen Wirtschaftszonen abweichende Regelungen aufgestellt haben.

Entsprechend dem Territorialitätsprinzip gilt die See-Umwelt-Verordnung im deutschen Hoheitsgebiet gegenüber allen Schiffen unabhängig von der jeweiligen Flagge. Nach dem Flaggenstaatsprinzip gelten die Regelungen der See-Umwelt-Verordnung grundsätzlich für Schiffe unter deutscher Flagge, unabhängig davon, wo diese unterwegs sind. Dies entspricht der völkerrechtlichen Verpflichtung des Flaggenstaates nach Artikel 211 Absatz 2 des Seerechtsübereinkommens.

Zu Absatz 2

Um die Meeresumwelt effektiv vor der Verschmutzung durch Schiffe zu schützen, sollen die Vorgaben der Übereinkommen über die Seewasserstraßen und seewärts hinaus angewendet werden. Die Regelungen des MARPOL-Übereinkommens, des AFS-Übereinkommens, des Ballastwasser-Übereinkommens und des Übereinkommens von Hongkong sowie der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 werden daher durch Absatz 2 auch auf die binnenwärtigen Seeschifffahrtsstraßen erstreckt, da die Übereinkommen räumlich auf den Schutz der Meeresumwelt beschränkt sind. Eine vergleichbare Regelung ist in dem § 3 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu § 2 (Sachlicher Anwendungsbereich)

Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält Regelungen zum sachlichen Anwendungsbereich. Es wird geregelt, was für Schiffe welche Abschnitte dieser Verordnung einzuhalten haben. Die internationalen und europäischen Regelungen, auf die die See-Umwelt-Verordnung Bezug nimmt, verwenden keinen einheitlichen Schiffsbegriff. Eine vergleichbare Regelung ist in dem § 2 Absatz 1 Nummer 4 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Nummer 1

Die Abschnitte 1, 2, 6 und 7 gelten für Schiffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 des MARPOL-Übereinkommens. Hiernach ist ein „Schiff“ ein Fahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird. Der Begriff umfasst Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät, schwimmendes Gerät und feste oder schwimmende Plattformen.

Zu Nummer 2

Die Abschnitte 1, 3 und 7 gelten für Schiffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 9 des AFS-Übereinkommens. Von dem Begriff „Schiff“ erfasst ist ein Fahrzeug beliebiger Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird. Der Begriff umfasst Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät, schwimmendes Gerät, feste oder schwimmende Plattformen, schwimmende Lagereinheiten sowie schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten.

Zu Nummer 3

Die Abschnitte 1, 4, 6 und 7 gelten für Schiffe im Sinne von Artikel 1 Nummer 12 des Ballastwasser-Übereinkommens. Hiernach erfasst ist ein Fahrzeug beliebiger Art, das im Wasser betrieben wird, und schließt Unterwassergerät, schwimmendes Gerät, schwimmende Plattformen, schwimmende Lagereinheiten sowie schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten ein.

Zu Nummer 4

Die Abschnitte 1, 5 und 7 gelten für Schiffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 und Artikel 3 Absatz 3 des Übereinkommens von Hongkong und im Sinne der Artikel 2 und 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1157 vom 11. April 2024 (ABl. L, 2024/1157, 30.04.2024) geändert worden ist. Hiernach ist ein „Schiff“ ein Fahrzeug beliebiger Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird oder wurde. Von dem Begriff „Schiff“ sind Unterwassergeräte, schwimmende Geräte, schwimmende Plattformen, Hubplattformen, schwimmende Lagereinheiten sowie schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten, einschließlich Fahrzeuge ohne Ausrüstung und geschleppte Fahrzeuge erfasst. Die Vorschriften über das Recyceln gelten für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl ab 500.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt Ausnahmen vom Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung. Die Ausnahmen entsprechen der Regelung aus Artikel 3 Absatz 3 Satz 1 des MARPOL-Übereinkommens, Artikel 3 Absatz 2 Satz 1 des AFS-Übereinkommens, Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe e Satz 1 des Ballastwasser-Übereinkommens, Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und Artikel 3 Absatz 2 Satz 1 des Übereinkommens von Hongkong.

Zu Nummer 1

Ausgenommen vom Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung sind Schiffe der Bundeswehr und Kriegsschiffe anderer Staaten. Eine Ausnahme für Kriegsschiffe anderer Staaten ist in dem § 3 Absatz 3 Satz 3 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Nummer 2

Ausgenommen vom Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung sind Schiffe unter ausländischer Flagge, die im Dienst ausländischer Staaten ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

Zu Nummer 3

Schiffe der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind vom Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung ausgenommen. Diese Gesellschaft ist die deutsche nichtstaatliche Seenotrettungsorganisation, die für den Such- und Rettungsdienst bei Seenotfällen im deutschen Teil der Nord- und Ostsee auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zuständig ist.

Zu Nummer 4

Schiffe im Bereich der Maritimen Notfallvorsorge sind ausgenommen vom Anwendungsbereich. Hierunter fallen Notfallschlepper und Mehrzweckschiffe der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie. Hintergrund der Regelung ist, dass diese Schiffe hoch spezialisiert sind. Wegen ihrer Bauweise und ihrer speziellen Einsatzaufgaben können sie in Einzelfällen in Teilaspekten nur schwer an die üblichen Sicherheits- und Umweltanforderungen angepasst werden. Hier bedarf es der Möglichkeit für Einzelfallprüfungen und -lösungen, die dem Bestimmungszweck des jeweiligen Schiffs gerecht werden.

Zu Nummer 5

Ebenfalls vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen sind Binnenschiffe. Zwar dürfen Binnenschiffe Seeschifffahrtsstraßen nutzen, wenn die Binnenschiffe über eine Zulassung für die Zonen 1 oder 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung oder über eine Ausnahmegenehmigung verfügen. Ziel dieser neuen Regelung ist es, die bürokratischen Hürden für die Verkehrsanbindung zwischen Seeschifffahrtsstraßen und Binnenwasserstraßen zu senken und somit einen Beitrag zur Stärkung der Binnenschifffahrt zu leisten.

Bisher sieht die See-Umwelt-Verhaltensverordnung für Binnenschiffe viele partielle Ausnahmen vor. Das komplexe Normgefüge war für die Rechtsanwender schwierig nachvollziehbar. Die Ausnahmeregelungen waren erforderlich, um die für Binnenschiffe kumulativ geltenden Regelungen aus dem See- und Binnenbereich auf ein zumutbares Maß zu reduzieren.

Neu eingefügt wird in die See-Umwelt-Verordnung die Regelung, die eine Ausweitung des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommens für Binnenschiffe auf die Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vorschreibt (vgl. § 3 Absatz 3). Daher erübrigen sich die vielen komplexen Ausnahmeregelungen. Diese Regelung ergänzt die bereits bestehenden Regelungen im Umweltbereich, sodass für Binnenschiffe gleichwertige Umweltstandards wie für Seeschiffe bestehen. Daher können Binnenschiffe vollständig von dieser Verordnung ausgenommen werden.

Das gleichwertige Schutzniveau ergibt sich insbesondere aus

- dem Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen,

- der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53; L 231 vom 6.9.2019, S. 29), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/992 (ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 43) geändert worden ist, sowie

- dem Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN).

So enthält das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen

a) ein vollumfängliches Verbot der Einbringung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen sowie ein Entsorgungssystem und Regelungen zur Dokumentation,

b) detaillierte Regelungen zum Umgang mit Ladungsresten wie Ladungsrückständen, Waschwasser und gasförmigen Rückständen sowie zur Dokumentation,

c) Regelungen für sonstige Schiffsabfälle; hierzu zählen beispielsweise Hausmüll (Einbringungsverbot) und Abwasser.

Hinsichtlich der Luftreinhaltung bestehen unterschiedliche Schutzmechanismen. Hierzu zählen technische Standards für Motoren aus dem ES-TRIN, Regelungen der Verordnung (EU) 2016/1628 sowie das im Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen verankerte Verbot, gasförmige Ladungsrückstände in die Atmosphäre freizusetzen.

In Bezug auf Regelungen zur Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme gelten vergleichbare Regelungen. Auch für Binnenschiffe dürfen Tributylzinnverbindungen nicht als Antifoulingmittel verwendet werden, weil diese zinnorganischen Verbindungen nach EU-Recht an allen Fahrzeugen, die auf See- und Binnenwasserstraßen eingesetzt werden, nicht verwendet werden dürfen (vgl. Anhang XVII Eintrag 20 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Chemikalienagentur, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1; L 136 vom 29.5.2007, S. 3; L 141 vom 31.5.2008, S. 22; L 36 vom 5.2.2009, S. 84; L 279 vom 27.8.2020, S. 23), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/2929 (ABl. L, 2024/2929, 27.11.2024) geändert worden ist).

Mit der Richtlinie 1999/51/EG der Kommission vom 26. Mai 1999 zur fünften Anpassung des Anhangs I der Richtlinie 76/769/EWG des Rates zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen (Zinn, PCP und Cadmium) an den technischen Fortschritt (ABl. L 142 vom 5.6.1999, S. 22) wurde aufgrund der Gefahr für die Gewässer und die menschliche Gesundheit bereits 1999 ein generelles Verwendungsverbot von Organozinnverbindungen in Antifouling-Produkten für Schiffe in Binnengewässern in der Europäischen Union beschlossen. Antifoulingprodukte mit dem Wirkstoff Cybutryn dürfen ebenfalls in der gesamten Europäischen Union nicht mehr vermarktet und verwendet werden (vgl. Durchführungsbeschluss (EU) 2016/107 der Kommission vom 27. Januar 2016 zur Nichtgenehmigung von Cybutryn als altem Wirkstoff zur Verwendung in Biozidprodukten der Produktart 21 (ABl. L 21 vom 28.1.2016, S. 81)).

In Bezug auf die Regelungen zum Ballastwasser kann von dem Schutzniveau dieser Verordnung zugunsten der Binnenschifffahrt abgewichen werden. Ballastwasser von Binnenschiffen können unter bestimmten Voraussetzungen auch in Mündungsbereichen oder

Küstennähe eingeleitet werden. Die ungleiche Behandlung zwischen See- und Binnenschiffen ist sachlich begründet, da die Gefahrenpotentiale unterschiedlich einzuschätzen sind. Zu Binnenschiffen liegen bisher noch keine gesicherten Erkenntnisse vor, ob oder in welchem Umfang sie geeignet sind, invasive Arten in Lebensräume einzubringen. Bisher kann von einem niedrigen Schädigungspotential ausgegangen werden. Bei typisierender Betrachtung verkehren Binnenschiffe in einem geringeren Umkreis und nehmen primär ansässige und kaum invasive Arten auf. Zudem ist es Binnenschiffen in den meisten Fällen erlaubt, Ballastwasser in Binnenwasserstraßen einzubringen. Weil die freigesetzten Organismen über die Flussläufe auch in küstennahe Bereiche gelangen würden, wäre mit einem Verbot kein zusätzlicher Schutz verbunden. Im Übrigen sieht § 18 Absatz 1 Satz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung vor, dass die Regelungen zum Einleiten von Ballastwasser nicht für Binnenschiffe gelten.

Auch hinsichtlich des Übereinkommens von Hongkong wird ein gleichwertiges Schutzniveau durch die bestehenden allgemeinen europarechtlichen und nationalen Vorgaben im Abfall- und Arbeitsschutzrecht gewährleistet wie zum Beispiel durch die Regelungen der Gefahrstoffverordnung vom 26. November 2010 (BGBl. I S. 1643, 1644), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 384) geändert worden ist (Pflicht zum Führen eines Gefahrstoffverzeichnisses).

Zu § 3 (Regeln für vom sachlichen Anwendungsbereich ausgenommene Schiffe)

Für von der Anwendung der internationalen Übereinkommen ausgenommene Schiffe sind den Übereinkommen entsprechende zumutbare und durchführbare Regelungen aufzustellen. Diese Regelung setzt entsprechende Anforderungen aus den internationalen Übereinkommen um, vergleiche beispielsweise Artikel 3 Absatz 3 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens.

Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält eine vergleichbare Regelung wie der § 3 Absatz 3 Satz 1 und 2 der See-Umweltverhaltensverordnung: Für Schiffe der Bundeswehr hat das Bundesministerium der Verteidigung der See-Umwelt-Verordnung vergleichbare Regelungen unter Berücksichtigung der Aufgaben der Bundeswehr aufzustellen, wenn die Schiffe der Bundeswehr ansonsten von der See-Umwelt-Verordnung erfasst wären.

Zu Absatz 2

Für die nach § 2 Absatz 2 Nummer 3 und 4 ausgenommenen Schiffe sind geeignete Maßnahmen aufzustellen und umzusetzen, damit für das jeweilige Schiff die Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen auf andere Weise gewährleistet ist. Hier bedarf es Einzelfalllösungen, die dem Bestimmungszweck des jeweiligen Schiffes gerecht werden.

Zu Absatz 3

Neu eingefügt wird in die See-Umwelt-Verordnung die Regelung, die eine Ausweitung des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommens für Binnenschiffe auf die Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vorschreibt.

Zu § 4 (Begriffsbestimmungen)

Zu Nummer 1

Nummer 1 enthält das Vollzitat des AFS-Übereinkommens, auf das in der Verordnung mehrfach Bezug genommen wird.

Zu Nummer 2

In Nummer 2 ist der Begriff der anerkannten Organisation definiert.

Zu Nummer 3

Nummer 3 enthält das Vollzitat des Ballastwasser-Übereinkommens, auf das in der Verordnung mehrfach Bezug genommen wird.

Zu Nummer 4

Es wird erläutert, was die Bezeichnung Berufsgenossenschaft bedeutet: Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation. Die Verwendung der verkürzten Form in den Rechtsvorschriften erhöht die Lesbarkeit der Vorschriften, in denen die Berufsgenossenschaft aufgeführt wird.

Zu Nummer 5

Die Definition von Binnenschiffen ist der Definition aus § 2 Nummer 14 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung entnommen. Sie wurde dahingehend ergänzt, dass das Binnenschiff über keine Zulassung als Seeschiff verfügen darf. Besitzt es eine solche Zulassung, dann unterliegt es den Vorschriften der See-Umwelt-Verordnung.

Zu Nummer 6

Nummer 6 enthält das Vollzitat des MARPOL-Übereinkommens, auf das in der Verordnung mehrfach Bezug genommen wird.

Zu Nummer 7

Nummer 7 enthält das Vollzitat des Polar Codes, auf den in der Verordnung mehrfach Bezug genommen wird.

Zu Nummer 8

Der Begriff des Schiffsbetreibers wird in Nummer 8 definiert. Dieser Begriff ist gleichzusetzen mit dem Begriff des „Unternehmens“ nach Anlage VI Regel 2 Absatz 2.8 des MARPOL-Übereinkommens.

Zu Nummer 9

In Nummer 9 wird der Begriff des Schiffskraftstoffes definiert, wie dieser in der See-Umwelt-Verordnung verwendet wird. Hierunter fallen alle aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraftstoffe. Es gibt noch andere Schiffskraftstoffe als die von der Definition erfassten Kraftstoffe. Diese unterliegen aber nicht den Regelungen dieser Verordnung.

Zu Nummer 10

Nummer 10 enthält das Vollzitat des Übereinkommens von Hongkong, auf das in der Verordnung mehrfach Bezug genommen wird.

Zu § 5 (Meldungen über das Einleiten von Schadstoffen)

Zu Absatz 1

Die Meldeverpflichtung über das Einleiten von Schadstoffen für den Schiffsführer und für den sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen ist in Artikel 8 sowie im Protokoll I des MARPOL-Übereinkommens geregelt. In den nationalen Vorschriften bedarf es einer

Ergänzung in Bezug auf die Zuständigkeit. Die Meldung hat an das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos zu erfolgen. Diese Zuständigkeit ist nicht neu. Sie war bislang lediglich aus einem Ordnungswidrigkeitentatbestand zu entnehmen (§ 28 Absatz 2 Nummer 1 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 werden die sonstigen Verpflichteten in Bezug auf die Meldepflicht gegenüber dem Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos nach Artikel 8 in Verbindung mit dem Protokoll I des MARPOL-Übereinkommens genannt.

Zu § 6 (Nicht in Fahrt oder nicht auf seinem Kurs befindliches Schiff)

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt fest, bei welcher Art von Fahrten sich ein Schiff beim Einleiten „nicht in Fahrt“ befindet. So soll verhindert werden, dass die Vorgaben von Anlage I Regel 15 Absatz 2.1, 3.1 oder 6.1 oder Regel 34 Absatz 1.3 oder von Anlage II Regel 13 Absatz 2.1.1 des MARPOL-Übereinkommens umgangen werden.

Zu Nummer 1

Die Regelung war bislang in § 6 Absatz 2 und § 8 Absatz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Nummer 2

Auch das Einleiten auf einem Reiseabschnitt, der nur zur Einleitung durchgeführt wird, stellt ein Einleiten unter Missachtung des Einleitkriteriums „in Fahrt“ dar.

Zu Nummer 3

Ebenso liegt ein Einleiten unter Missachtung des Einleitkriteriums „in Fahrt“ vor, wenn zum Einleiten erhebliche navigatorische Abweichungen vom Kurs unternommen werden.

Zu Absatz 2

Eine dem Absatz 1 entsprechende Regelung gibt es für den Fall, dass ein Schiff beim Einleiten von Abwasser oder beim Einbringen oder Einleiten von Müll ins Meer „nicht auf seinem Kurs“ im Sinne der Anlage IV Regel 11 Absatz 1.1 Satz 1 oder Anlage V Regel 4 Absatz 1 oder Regel 6 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens ist.

Zu § 7 (Unbemannte Bargen ohne eigenen Antrieb)

Das Rundschreiben des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.1/Circ.892, „Richtlinien für die Befreiung von unbemannten Bargen ohne eigenen Antrieb (UNSP) von bestimmten Besichtigungs- und Zertifizierungsanforderungen nach dem MARPOL-Übereinkommen“ (VkBl. 2022 S. 594) enthält zu den Ausnahmen und der Erteilung des Ausnahmezeugnisses weitergehende Einzelheiten für Bargen, die zu beachten sind.

Die Abkürzung UNSP steht für „unmanned non-self-propelled“. Da diese Bargen an Bord keine Quellen von Schadstoffen haben, die in den Anlagen I, IV und VI des MARPPOL-Übereinkommens definiert sind, müssen sie gewisse Vorschriften nicht anwenden, wenn sie über ein Ausnahmezeugnis verfügen.

Zu Abschnitt 2 (Verhütung der Verschmutzung von Gewässern und der Luftverunreinigung durch Schiffe)

Zu Unterabschnitt 1 (Verhütung der Verschmutzung durch Öl)

Zu § 8 (Einleiten von Öl; Ölfilteranlage)

Zu Absatz 1

In Ergänzung zur Anlage I Regel 15 des MARPOL-Übereinkommens enthält § 8 Absatz 1 ein Einleitverbot von Öl und ölhaltigen Gemischen auf Binnenwasserstraßen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 mit der Einschränkung, dass das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen zu beachten ist. Das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen sieht in Anlage 2 Artikel 2.01 Absatz 1 ebenfalls ein Einleitverbot vor. Ausnahmen gelten nur für zugelassene Bilgenentölungsboote nach Artikel 2.01 Absatz 3. Die Ergänzung um das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen in dieser Verordnung bewirkt demnach keine Einschränkung des Einleitverbots. Vielmehr berücksichtigt Absatz 1, dass das Einleiten ölhaltiger Gemische, die Schiffsabfall sind, bereits nach den Vorschriften des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommens verboten ist. Eine vergleichbare Regelung ist bislang in § 6 Absatz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 2

Zu Nummer 1

Nummer 1 regelt das Verbot, die Ölfilteranlage durch Verbindungen nach außenbords zu umgehen, um ölhaltiges Bilgenwasser ohne die vorgeschriebene Behandlung in der Ölfilteranlage einzuleiten. Dies schließt sowohl fest installierte als auch mögliche mobile Verbindungen, wie Schläuche, ein. Hierdurch sollen Umgehungsleitungen verhindert werden, die für ein verbotswidriges Einleiten genutzt werden könnten. Die Regelung entspricht der bisherigen Regelung aus § 6 Absatz 3 der See-Umweltverhaltensverordnung, die redaktionell überarbeitet wurde.

Zu Nummer 2

Nach Nummer 2 darf die zugelassene Ölfilteranlage nicht umgangen oder in ihrer Funktion eingeschränkt werden.

Nummer 2 erfasst auch eine unzureichende Wartung oder Manipulation der Alarmeinrichtung und der Einrichtung zum selbsttätigen Unterbrechen des Einleitens. Kommt die Alarmeinrichtung beim Betrieb der Ölfilteranlage aufgrund einer unzureichenden Wartung oder Manipulation nicht zum Einsatz, ist eine Kontrolle der Einhaltung des maximalen Ölgehalts von 15 Anteilen je Million nicht gewährleistet. Im Fall einer unzureichenden Wartung oder Manipulation der Einrichtung, die beim Überschreiten von 15 Anteilen je Million Ölgehalt das Einleiten selbsttätig unterbricht, ist ebenfalls eine Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen in Anlage I Regel 15 des MARPOL-Übereinkommens nicht gewährleistet. Angesichts der durch die Hersteller der Anlagen in den Handbüchern ausformulierten, für zugelassene Ölfilteranlagen vergleichsweise technisch wenig aufwendigen Wartungsanforderungen kann eine eingeschränkte Funktion der Ölfilteranlage aufgrund ausgebliebener Wartung dahingehend gewertet werden, dass ein Überschreiten der 15 Anteile je Million Ölgehalt und damit ein Verstoß gegen Regel 15 beabsichtigt oder zumindest bewusst in Kauf genommen wird. Auch anderweitige technische Vorrichtungen, um die Ölfilteranlage nach Anlage I Regel 14 Absatz 7 Satz 2 und 3 des MARPOL-Übereinkommens bei der Einleitung von ölhaltigem Bilgenwasser zu umgehen, sind von Nummer 2 erfasst.

Zu § 9 (Umpumpvorgänge auf See)

Zu Absatz 1

In den deutschen Hoheitsgewässern ist das Umpumpen nur mit Erlaubnis des örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes als Schifffahrtspolizeibehörde zulässig (§ 1 Nummer 2 und 3 in Verbindung mit § 3 des Seeaufgabengesetzes, § 55 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung). Absatz 1 regelt die Einzelheiten zum Einholen einer derartigen Erlaubnis. Die Erlaubnis ist rechtzeitig zu beantragen. Zudem wird zur Klarstellung, welche Umpumpvorgänge erfasst sind, in Absatz 1 auf Anlage I Regel 40 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens Bezug genommen. Absatz 1 entspricht der Regelung des § 5 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung mit kleineren Änderungen.

Zu Absatz 2

Der Schiffsführer hat über UKW-Sprechfunk oder telefonisch an die Verkehrszentrale des örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes die Angaben nach Anlage I Regel 42 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens für Umpumpvorgänge auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und auf den Seewasserstraßen mitzuteilen. Weitere Einzelheiten zur Rechtzeitigkeit der Mitteilung und zum Inhalt der Mitteilung sind in Anlage I Regel 42 Absatz 1 und 2 des MARPOL-Übereinkommens geregelt. Absatz 2 entspricht der Regelung aus § 5 Absatz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung mit redaktionellen Änderungen.

Zu Unterabschnitt 2 (Verhütung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe)

Zu § 10 (Vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen)

Für die noch nicht eingestuften schädlichen flüssigen Stoffe kann eine vorläufige Einstufung in Abstimmung mit den betroffenen Staaten nach Anlage II Regel 6 Absatz 3 des MARPOL-Übereinkommens erfolgen. In Deutschland ist für die vorläufige Bewertung eines für die Beförderung als Massengut noch nicht eingestuften flüssigen Stoffes die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zuständig. Sie kann sich unterstützen lassen vom Bundesinstitut für Risikobewertung und vom Umweltbundesamt. Diese fachliche Zuarbeit ist Voraussetzung für die Durchführung der vorläufigen Bewertung. Die Regelung entspricht der Regelung aus § 8 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung mit redaktionellen Anpassungen.

Zu Nummer 1

Der Unterstützung bedarf die Berufsgenossenschaft hinsichtlich der Bewertung der Toxizität von Stoffen vom Bundesinstitut für Risikobewertung.

Zu Nummer 2

Der Unterstützung bedarf die Berufsgenossenschaft hinsichtlich der Bewertung der Bioakkumulation vom Umweltbundesamt.

Zu § 11 (Zulassung des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen)

§ 11 regelt die Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation für die Zulassung des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen. Bislang war die Berufsgenossenschaft für diese Zulassung über die allgemeine Regelung nach § 6 Absatz 1 in Verbindung mit § 1 Nummer 4 des Seeaufgabengesetzes zuständig. Des Weiteren wird das Antragsbedürfnis für die Zulassung des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen nach Anlage II Regel 14 des MARPOL-Übereinkommens geregelt. Der

Antrag ist bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu stellen.

Zu Unterabschnitt 3 (Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser)

Zu § 12 (Einleiten von unbehandeltem Schiffsabwasser)

Zu Absatz 1

Unbehandeltes Abwasser ist Abwasser, das nicht in einer bauartgenehmigten Abwasserbehandlungsanlage behandelt oder zerkleinert und desinfiziert worden ist. Nach § 12 Absatz 1 sind für das Einleiten von unbehandeltem Schiffsabwasser nach Anlage IV Regel 11 Absatz 1.1 des MARPOL-Übereinkommens die Anforderungen der Empfehlung für Normen für die Einleitrate von unbehandelten Abwässern von Schiffen (Entschließung MEPC.157(55)) (VkBl. 2007 S. 590) zu erfüllen, denn unbehandeltes Abwasser soll nicht auf einmal eingeleitet werden, sondern mit einer mäßigen Rate. Die Einleitung hat nach Absatz 6.1 dieser MEPC-Entschließung zu erfolgen. Nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a des MARPOL-Übereinkommens bedeutet Einleiten „jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen unabhängig von seiner Ursache“ einschließlich jedes Entweichens, Beseitigens, Auslaufens, Leckens, Pumpens, Auswerfens oder Entleerens.

Zu Absatz 2

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ist für die Zulassung der Einleitrate nach Anlage IV Regel 11 Absatz 1.1 des MARPOL-Übereinkommens für Schiffe, die die Bundesflagge führen, zuständig. Für die Zulassung der Einleitrate nach Anlage IV Regel 11 Absatz 1.1 des MARPOL-Übereinkommens ist ein Antrag bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu stellen.

Zu § 13 (Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer)

Neu ist die Regelung der Zuständigkeit für die Erteilung einer Genehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer, die einen Eisbedeckungsgrad von über 1/10 aufweisen, nach Teil II-A Kapitel 4 Absatz 4.2.3 des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code) (Entschließung MEPC.264(68)) (VkBl. 2015 S. 843, Anlagenband B 8146).

Zu Nummer 1

Für das Gebiet der Antarktis ist für die Erteilung einer solchen Genehmigung das Umweltbundesamt zuständig. Für das Gebiet der Antarktis bedarf jede Tätigkeit, die im Antarktis-Vertragsgebiet durchgeführt werden soll und in Deutschland organisiert wird oder von deutschem Hoheitsgebiet ausgeht, einer Genehmigung des Umweltbundesamtes nach § 3 des Umweltschutzprotokoll-Ausführungsgesetzes.

Zu Nummer 2

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation erteilt für Schiffe, die in den Polargewässern außerhalb der Antarktis verkehren, bereits sämtliche flaggenstaatliche Genehmigungen. Deshalb soll sie auch für die Genehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer außerhalb der Antarktis zuständig sein.

Satz 2 regelt die Antragspflicht für die Erteilung einer Genehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer, die einen Eisbedeckungsgrad von über 1/10 aufweisen.

Zu § 14 (Abwasser-Aufbereitungsanlage)

Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 ist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation für die Erteilung der Bescheinigung zuständig, die bestätigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage den Anforderungen nach Anlage IV Regel 11 Absatz 1.2 des MARPOL-Übereinkommens genügt. Die Zuständigkeit bezieht sich auf Schiffe, die die Bundesflagge führen. Für die Zulassung einer Abwasser-Aufbereitungsanlage nach Anlage IV Regel 11 Absatz 1.2 des MARPOL-Übereinkommens ist ein Antrag zu stellen bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

Zu Absatz 2

Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben sicherzustellen, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage ordnungsgemäß funktioniert. Die Anlage muss ordentlich gewartet werden. Darüber hinaus darf sie nicht manipuliert werden.

Zu § 15 (Einleiten von Schiffsabwasser auf nationaler Fahrt)

§ 15 regelt das Einleitverbot von Schiffsabwasser auf nationaler Fahrt und seine Ausnahmen.

Zu Absatz 1

Der bisherige § 9 Absatz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung wird hier aufgegriffen und konkretisiert.

Zu Nummer 1

Von dem Einleitverbot auf nationaler Fahrt sind Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 400 erfasst.

Zu Nummer 2

Von dem Einleitverbot auf nationaler Fahrt sind auch kleinere Schiffe als unter Nummer 1 erfasst, wenn sie zur Beförderung von mehr als 15 Personen zugelassen sind.

Zu Nummer 3

Nummer 3 erfasst noch weitere Schiffe nach dem Helsinki-Übereinkommen für die Ostsee. Dies betrifft insbesondere Sportboote und kleine Fischereifahrzeuge, wenn sie mit Toiletten ausgestattet sind. Die Regelungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens betreffend Schiffsabwasser sind eng an die Regelungen von Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens angelehnt. Nach Regel 5 Abschnitt A der Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens müssen die Schiffe im Ostseegebiet mit einem Abwasser-Rückhaltesystem ausgestattet sein.

Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt klar, wann das Einleitverbot nicht gilt.

Zu Nummer 1

Das Einleitverbot gilt nicht, wenn Anlage IV Regel 11 Absatz 1, 3 oder Regel 3 des MARPOL-Übereinkommens oder Anlage IV Regel 5 Abschnitt D Buchstabe a des Helsinki-Übereinkommens ein Einleiten erlaubt.

Zu Nummer 2

Des Weiteren darf in Bezug auf den Anwendungsbereich des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommens das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen kein Einleitverbot enthalten.

Zu § 16 (Sammeltank)

Nach Anlage IV Regel 9 Absatz 1.3 und Absatz 2.2 des MARPOL-Übereinkommens ist es zulässig, dass ein Schiff statt mit einer Abwasser-Aufbereitungsanlage mit einem Sammeltank ausgestattet ist. Ein solcher Sammeltank muss den Anforderungen der Verwaltung genügen. Die Anforderungen stellt die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation unter Berücksichtigung der Kriterien nach den folgenden Nummern 1 bis 3 auf. Es handelt sich hierbei um eine neue Regelung.

Zu Nummer 1

Das Kriterium „Anzahl der an Bord befindlichen Personen“ ist der Anlage IV Regel 9 Absatz 1.3 und Absatz 2.2 des MARPOL-Übereinkommens entnommen.

Zu Nummer 2

Das ausreichende Fassungsvermögen eines Sammeltanks hängt von der Dauer der Fahrt ab.

Zu Nummer 3

Weiteres Kriterium sind die Entsorgungsmöglichkeiten für das im Sammeltank aufgefangene Abwasser vor Ort.

Zu § 17 (Abflussanschluss)

Anlage IV Regel 10 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens lässt zu, dass auch andere Abflussanschlüsse für bestimmte Handelsverkehre, wie Fahrgastfähren, als die nach Anlage IV Regel 10 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens eingesetzt werden können. Ein solcher Abflussanschluss kann von der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation erlaubt werden, wenn der Abflussanschluss den anerkannten Regeln der Technik entspricht und für die Schiffsbesatzung keine Gefahr droht. Es ist sicherzustellen, dass bei der Abwasserentsorgung kein Abwasser nach außen dringt. Die konkreten Kriterien sind abhängig vom jeweiligen Schiff. Anerkannte Regeln der Technik sind auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierende, in der Praxis bewährte und bei der überwiegenden Mehrheit der Anwender bekannte Regeln. Bei den anerkannten Regeln der Technik handelt es sich beispielsweise um Industrienormen oder ISO-Normen. Die von der Berufsgenossenschaft getroffene Entscheidung ist eine Entscheidung im Einzelfall. Die Regelung ist neu.

Zu § 18 (Abwasserrückhalteanlagen in der Ostsee)

§ 18 enthält die Regelungen des bisherigen § 6b Absatz 2 und 3 der Schiffssicherheitsverordnung, die von dort in die See-Umwelt-Verordnung verschoben und angepasst werden. § 6b Absatz 1 der Schiffssicherheitsverordnung wird nicht aufgegriffen, weil die dort enthaltenen Regelungen sich aus der Anlage IV Regel 5 Abschnitt A und B des Helsinki-Übereinkommens ergeben. Mit der zweiten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt (BGBl. 2008 I S. 698) wurde § 6b in die Schiffssicherheitsverordnung aufgenommen. Da umweltrechtliche Vorgaben für die Seeschifffahrt in der See-Umwelt-Verordnung geregelt werden und ein inhaltlicher Zusammenhang zu anderen Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwässern besteht, wird § 6b in der Schiffssicherheitsverordnung gestrichen (siehe Artikel 2 Nummer 1) und in die See-Umwelt-Verordnung aufgenommen.

Zu Absatz 1

Absatz 1 entspricht der Regelung aus § 6b Absatz 2 Satz 1 der Schiffssicherheitsverordnung. Abwasserrückhalteanlagen und bord- und landseitige Abwasseranschlüsse müssen den von der Helsinki-Kommission vom 21. März 2001 angenommenen Richtlinien für den Einbau von Abwasserrückhalteanlagen und genormten Abwasseranschlüssen an Bord vorhandener Fischereifahrzeuge, Arbeitsschiffe und Sportboote, Anhang zu der Empfehlung 22/1 (VkBl. 2008 S. 122) erfüllen. Ergänzt wird die Vorschrift um die Normadressaten, die die Einhaltung sicherstellen müssen.

Zu Absatz 2

Der Tank der Abwasserrückhalteanlage muss von angemessener Größe sein. Dies entspricht der Regelung aus § 6b Absatz 2 Satz 2 der Schiffssicherheitsverordnung. Die Anforderung ist erfüllt, wenn der Tank die EN ISO 15749-1:2004 (4.3 Abwassermengen) erfüllt. Pro Tag und pro Person fallen schätzungsweise eine Abwassermenge von 0,04 bis 0,45 m^3 an. Weitere Faktoren für eine angemessene Größe des Tanks sind die Anzahl von Personen an Bord eines Schiffes, die Art der Toilette und die Dauer der Reise (vergleiche hierzu „The Management of Ship-Generates Waste On-board Ships“, EMSA/OP/02/2016, S. 5).

Zu Absatz 3

Die Regelung entspricht der bisherigen Regelung aus § 6b Absatz 2 Satz 3 der Schiffssicherheitsverordnung.

Zu Absatz 4

Die Regelung entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung aus § 6b Absatz 3 Satz 1 der Schiffssicherheitsverordnung und sieht Erleichterungen für ältere Schiffe vor.

Zu Absatz 5

Die Befreiung von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b erteilt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Der eingesetzte Sachverständige muss öffentlich bestellt und vereidigt worden sein. Der eingesetzte Boots- und Yachtsachverständige muss von einer nach DIN EN ISO/IEC 17024 akkreditierten Stelle zertifiziert worden sein. Die Regelung entspricht dem bisherigen § 6b Absatz 3 Satz 2 der Schiffssicherheitsverordnung.

Zu Unterabschnitt 4 (Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll)

Zu § 19 (Aushänge zur Müllbehandlung)

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird geregelt, dass der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche Aushänge zur Müllbehandlung nach Anlage V Regel 10 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens und nach den Richtlinien 2017 für die Durchführung der Anlage V von MARPOL (Entschließung MEPC.295(71)) (VkBl. 2019 S. 834) vor Fahrtantritt anzubringen haben.

Zu Absatz 2

Absatz 2 entspricht der Regelung aus § 11 der See-Umweltverhaltensverordnung mit redaktionellen Änderungen. Diese Vorschrift enthält eine Erleichterung für Sportboote und Traditionsschiffe von mindestens 12 Metern Länge und mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 oder einer Erlaubnis zur Beförderung von weniger als 15 Personen.

Zu Nummer 1

Die Anforderungen über Aushänge zur Müllbehandlung nach Anlage V Regel 10 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens sind erfüllt, wenn ein für diese Schiffstypen abgestimmtes Merkblatt als Aushang zur Müllbehandlung genutzt wird.

Zu Nummer 2

Des Weiteren müssen die an Bord befindlichen Personen über den Inhalt des Merkblattes vor Fahrtantritt informiert worden sein.

Zu § 20 (Müllbehandlungsplan)

Der Müllbehandlungsplan eines Schiffes soll ausführlich die spezifische Ausrüstung des Schiffs sowie die Vorkehrungen und Verfahren für die Müllbehandlung beschreiben. Der Müllbehandlungsplan dient daher auch als Informationsquelle für die Besatzung und Passagiere. Die Entschließung MEPC.220(63) (VkBl. 2012 S. 838) beinhaltet die für den Müllbehandlungsplan geltenden Richtlinien nach Anlage V Regel 10 Absatz 2 Satz 4 des MARPOL-Übereinkommens, die bei der Aufstellung von Müllbehandlungsplänen zu beachten sind. Diese Richtlinien sehen vor, dass in Müllbehandlungsplänen Angaben zur Person, die für die Ausführung des Plans zuständig ist, gemacht werden. Des Weiteren sind Verfahren zum Sammeln von Müll, zum Verarbeiten von Müll, zur Lagerung von Müll oder von wiederverwendbarem oder wiederverwertbarem Material und für das Einbringen oder Einleiten von Müll zu beschreiben.

Zu § 21 (Meldung des Verlusts oder des Einbringens von Fanggerät)

Anlage V Regel 10 Absatz 6 des MARPOL-Übereinkommens begründet eine Meldepflicht bei Verlust oder bei Einbringen von Fanggerät, wenn dadurch eine erhebliche Bedrohung für die Meeresumwelt oder für die Sicherheit für die Schifffahrt entsteht.

Zu Absatz 1

Die Meldung des Verlusts von Fanggerät nach Anlage V Regel 10 Absatz 6 des MARPOL-Übereinkommens an Deutschland als Küstenstaat hat an das örtlich zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt über dessen Verkehrszentrale per UKW-Sprechfunk zu erfolgen. Absatz 1 entspricht dem § 12 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Absatz 2

Die Meldung des Verlusts von Fanggerät nach Anlage V Regel 10 Absatz 6 des MARPOL-Übereinkommens außerhalb des deutschen Hoheitsgebiets hat der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, an die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation und an die zuständige Behörde des betroffenen Küstenstaats zu machen.

Zu Unterabschnitt 5 (Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe)

Zu § 22 (Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff)

Mit der Regelung wird Artikel 6 Absatz 1 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/802 umgesetzt. Die Richtlinie (EU) 2016/802 hat zum Ziel, die Schwefeldioxidemissionen, die aus der Verbrennung bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe resultieren, zu vermeiden. Sie setzt die überarbeitete Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, die am 01. Juli 2010 in Kraft trat, in europäisches Recht um.

Zu Absatz 1

In Absatz 1 werden die Verantwortlichkeiten des Schiffsführers und des sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen im Hinblick auf den zu verfeuernden Schiffskraftstoff geregelt. Bei dem sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen handelt es sich insbesondere um den Leiter der Maschinenanlage. Der Schiffskraftstoff muss bestimmten Kriterien genügen auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1, das heißt auf den Seeschifffahrtstraßen, Seewasserstraßen und der ausschließlichen Wirtschaftszone. Das Ostseegebiet und das Nordseegebiet zählen nach Anlage VI Regel 13 Absatz 6.3 und 6.4 sowie Regel 14 Absatz 3.1 und 3.2 in Verbindung mit Regel 2 Absatz 1.13 des MARPOL-Übereinkommens zum Emissions-Überwachungsgebiet. Die in Absatz 1 enthaltenen Kriterien haben der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche sicherzustellen. Eine entsprechende Regelung ist im § 13 Absatz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Nummer 1

Nummer 1 stellt die Einhaltung der Anlage VI Regel 18 Absatz 3.1 des MARPOL-Übereinkommens für Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der Vertragspartei ist ebenso wie der nicht Vertragspartei von Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens ist, sicher.

Zu Nummer 2

In Nummer 2 geht es um Schiffskraftstoff, der auf andere Weise als aus der Raffinade von Öl gewonnen wird.

Die Anforderungen an den Schwefelgehalt der Kraftstoffe müssen erfüllt sein. Hierdurch wird Artikel 6 Absatz 2 Satz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/802 umgesetzt. In den Emissions-Überwachungsgebieten und auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 müssen die Schiffskraftstoffe ein Schwefelgrenzwert von 0,10 Prozent m/m einhalten (vergleiche Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.1 des MARPOL-Übereinkommens). Des Weiteren muss Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.2 des MARPOL-Übereinkommens erfüllt sein. Der Motor darf den zutreffenden Grenzwert für Stickoxide aus Anlage VI Regel 13 Absatz 3, 4, 5.1.1 und 7.4 des MARPOL-Übereinkommens nicht überschreiten. Der Kraftstoff muss frei von anorganischen Säuren sein (vergleiche Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.3 des MARPOL-Übereinkommens). Er darf nicht die Schiffssicherheit gefährden oder die Leistung der Maschinenanlage beeinträchtigen, die menschliche Gesundheit gefährden oder zu zusätzlicher Luftverschmutzung beitragen (Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.4.1-3 des MARPOL-Übereinkommens).

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt für Schiffe, die die Bundesflagge führen, die Anforderungen an Schiffskraftstoff, die auf hoher See gelten.

Zu Nummer 1

Nummer 1 verlangt die Einhaltung der Anlage VI Regel 18 Absatz 3.1 des MARPOL-Übereinkommens.

Zu Nummer 2

Nummer 2 ist anzuwenden auf Schiffe, die die Bundesflagge führen und die sich seewärts der Begrenzung der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland befinden. In Abhängigkeit davon, ob sich ein Schiff innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets befindet oder außerhalb eines solchen Gebiets, gilt der strengere Grenzwert für Schwefeloxide von 0,10 Prozent m/m oder der weniger strenge von 0,50 Prozent m/m. Es kommt Anlage VI Regel 14 Absatz 1 oder 4 des MARPOL-Übereinkommens zur

Anwendung (vergleiche Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.1 des MARPOL-Übereinkommens). Des Weiteren muss Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.2 des MARPOL-Übereinkommens erfüllt sein. Der Motor darf den zutreffenden Grenzwert für Stickoxide aus Anlage VI Regel 13 Absatz 3, 4, 5.1.1 und 7.4 des MARPOL-Übereinkommens nicht überschreiten. Der Kraftstoff muss frei von anorganischen Säuren sein (vergleiche Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.3 des MARPOL-Übereinkommens). Er darf nicht die Schiffssicherheit gefährden oder die Leistung der Maschinenanlage beeinträchtigen, die menschliche Gesundheit gefährden oder zu zusätzlicher Luftverschmutzung beitragen (Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.4.1-3 des MARPOL-Übereinkommens).

Zu Absatz 3

Eine entsprechende Regelung ist im § 13 Absatz 3 Satz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Der Anwendungsbereich wird klarer gefasst. Die Vorschrift verlangt das Vorhandensein einer ausreichenden Menge an zulässigem Schiffskraftstoff für die beabsichtigte Fahrt.

Zu Nummer 1

In Nummer 1 ist der einzuhaltende Grenzwert für Schwefeloxide innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets angegeben.

Zu Nummer 2

Nummer 2 wird neu eingefügt und bezieht sich auf Schiffe, die die Bundesflagge führen und ausreichenden zulässigen Kraftstoff für die Fahrt auf der hohen See an Bord haben müssen.

Zu Absatz 4

Neu ist die Regelung des Absatzes 4. Hier wird erstmals der Schiffsbetreiber (Definition in § 4 Nummer 8) verpflichtet. Die Aufgabe des Schiffsbetreibers ist es, den zu bunkernden Kraftstoff festzulegen. Die Entscheidung, welcher Kraftstoff an Bord verfeuert wird und bei welchem Bunkerlieferanten bestellt wird, fällt nicht an Bord sondern an Land. Daraus folgt die Notwendigkeit für den Schiffsbetreiber, keine regelwidrigen Anweisungen an Bord zu erteilen. Er prüft, ob der Kraftstoff zum Verbrennungssystem passt. Bei der Nutzung von Abgasreinigungssystemen ist außerdem zu prüfen, wie viel Notfallkraftstoff bei einem Ausfall des Abgasreinigungssystems (kleiner Tank mit umweltfreundlichem/niedrigschwefeligem Kraftstoff mitführen, der es ermöglicht, den nächsten Hafen anzufahren) mitzuführen ist (Kraftstoffplanung). Zugleich darf er auch die Aufsicht nicht vernachlässigen. Der Schiffsbetreiber kann die Verantwortung nicht an den Schiffsführer abgeben. So kommt es durchaus vor, dass Schiffsbetreiber Proben des gelieferten Schiffskraftstoffs zu Kontrollzwecken in Laboren überprüfen lassen. Wenn dabei eine mögliche Schwefelgrenzwertüberschreitung festgestellt wird, ist es Aufgabe des Schiffsbetreibers, die Schiffsführung darüber zu informieren und weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Regeln einzuhalten (beispielsweise Umstellen auf niedrigschwefligen Kraftstoff).

Zu Absatz 5

Mit Absatz 5 wird das Mitführungsverbot nach Anlage VI Regel 14 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens konkretisiert, das mit der Entschließung MEPC.305(73) eingeführt wurde. Es ist demnach untersagt, Kraftstoff an Bord mitzuführen, der den Schwefelgrenzwert von 0,50 Prozent m/m überschreitet.

Zu § 23 (Befreiung und Ausnahmen von den Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff)

Zu Absatz 1

Die Verfeuerung von Schiffskraftstoff, der die Vorgaben von § 22 nicht einhält, ist zulässig, wenn eine Ausnahme nach Nummer 1 oder eine Befreiung nach Nummer 2 vorliegt.

Zu Nummer 1

Die Regelung betreffend die Ausnahme ist deklaratorisch. Sie wird der Vollständigkeit halber hier aufgeführt. Nach Anlage VI Regel 3 Absatz 1.1 des MARPOL-Übereinkommens gilt eine Ausnahme aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See. Eine weitere Ausnahme gilt nach Anlage VI Regel 3 Absatz 1.2 des MARPOL-Übereinkommens infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung, sofern die in dieser Regel genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

Zu Nummer 2

Nummer 2 sieht eine Befreiung nach Anlage VI Regel 3 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens von den Verpflichtungen nach § 22 vor. Eine solche Befreiung wird vor allem für die Testphase von Abgasreinigungssystemen an Bord genutzt. Bei emissionsmindernden Verfahren zur Verringerung der Schwefeldioxidemissionen sind zusätzlich die Anforderungen des Artikels 10 der Richtlinie (EU) 2016/802 einzuhalten. Mit dieser Regelung wird Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/802 und Anlage VI Regel 3 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens umgesetzt.

Zu Absatz 2

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation erteilt auf Antrag die Befreiung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 für Schiffe, die die Bundesflagge führen, wenn die dort aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind.

Zu § 24 (Gleichwertiger Ersatz)

Zu Absatz 1

Absatz 1 sieht Ausnahmen von den Verpflichtungen nach § 22 Absatz 1, 2, 3 und 5 in Bezug auf den Schwefelgehalt vor.

Zu Nummer 1

Anlage VI Regel 4 des MARPOL-Übereinkommens gestattet den Einsatz alternativer Methoden. Es handelt sich hierbei um eine Alternative zum Einsatz schwefelarmer Schiffskraftstoffe. Zu diesen Methoden gehören auch Technologien wie Abgasreinigungssysteme, die durch Nachbehandlung der Schadstoffe bis zu einem gewissen Grad die Schadstoffe aus dem Abgas entfernen, bevor sie in die Atmosphäre gelangen. Bei diesen Anlagen werden die Schwefelverbindungen mittels Seewassers ausgewaschen. Hiermit wird Artikel 8 Absatz 1, 2 und 4 der Richtlinie (EU) 2016/802 umgesetzt.

Zu Nummer 2

Die Gestattung eines gleichwertigen Ersatzes ist im Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe in Abschnitt 2.6 zu vermerken.

Das emissionsmindernde Verfahren nach Artikel 8 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 gilt als gleichwertiger Ersatz.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 werden die Zulassungsanforderungen für Abgasreinigungssysteme als eine Variante eines gleichwertigen Ersatzes festgeschrieben: Im Hinblick auf die sekundären Emissionsbegrenzungsmethoden sind die Richtlinien für Abgasreinigungssysteme zu berücksichtigen. Nach diesen Richtlinien sind bezüglich des Umgangs mit Scrubber-Abwasser eine fortlaufende Überwachung und Aufzeichnung des Abwassers vorzusehen. Außerdem müssen verschiedene Grenzwerte für die genannten Eigenschaften des Abwassers eingehalten und überwacht werden. Rückstände des Abgasreinigungssystems müssen zu geeigneten landseitigen Auffangeinrichtungen gebracht werden.

Im Hinblick auf die Anwendung der Richtlinien ist der Bestandsschutz für bereits verbaute Systeme zu berücksichtigen: Es ist die jeweils zum Zeitpunkt der Installation des Systems zu berücksichtigende Entschließung anzuwenden, so dass für ältere Anlagen auch die mit der Entschließung MEPC.184(59) angenommenen Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2009 (VkBl. 2010 S. 341) oder die mit der Entschließung MEPC.259(68)) angenommenen Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2015 (VkBl. 2019 S. 120) Berücksichtigung finden können.

Zu Absatz 3

Der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche haben sicherzustellen, dass das Abgasreinigungssystem ordnungsgemäß funktioniert. Die Anlage muss ordentlich gewartet werden. Darüber hinaus darf sie nicht manipuliert werden. Diese Regelung dient der Klarstellung, dass die aus Abschnitt 5.4 und 5.5 der Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2021 (Entschließung MEPC.340(77)) resultierenden bordseitigen Pflichten einzuhalten sind.

Zu Absatz 4

Absatz 4 dient der Umsetzung der Vorgaben für die Mischung von Schiffskraftstoff und Abdampf als gleichwertigen Ersatz. Das EU-Recht verlangt über Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 die Einhaltung des Beschlusses 2010/769/EU der Kommission vom 13. Dezember 2010 über die Festlegung von Kriterien für den Einsatz von Technologien, die bei Flüssiggastankern eine Alternative zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe darstellen, die den Anforderungen des Artikels 4b der Richtlinie 1999/32/EG des Rates über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen geänderten Fassung entsprechen (ABl. L 328 vom 14.12.2010, S. 15). In dieser Regelung wird die Einhaltung der Anforderungen von Artikel 2, 3 und 4 Absatz 2 des Beschlusses 2010/769/EU vorgeschrieben und somit ebenfalls umgesetzt.

Zu § 25 (Gestattung eines emissionsmindernden Verfahrens)

Zu Absatz 1

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation gestattet die Verwendung eines emissionsmindernden Verfahrens auf Antrag zur Erreichung der Anforderungen an schwefelarmen Schiffskraftstoff für Schiffe, die die Bundesflagge führen. Hierbei sind Artikel 8 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 einzuhalten.

Zu Absatz 2

Bevor die Berufsgenossenschaft die Nutzung eines Abgasreinigungssystems gestattet, muss ein Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt worden sein. Dieses richtet sich nach den §§ 10 bis 13 der Schiffsausrüstungsverordnung, die sich auf Artikel 15 der

Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146; L 146 vom 11.6.2018, S. 8), die durch die Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1206 (ABl. L 261 vom 22.7.2021, S. 45) geändert worden ist, beziehen. Des Weiteren ist MED/2.10 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1975 der Kommission vom 19. Juli 2024 mit Vorschriften für die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1667 der Kommission (ABl. L, 2024/1975, 26.7.2024) anzuwenden. Diese Durchführungsverordnung wird jährlich aktualisiert.

Die Gestattung der Nutzung des Abgasreinigungssystems erfolgt unter Berücksichtigung der Entschließung MEPC.340(77). Hierbei ist der Bestandsschutz für bereits verbaute Systeme zu berücksichtigen: Es ist die jeweils zum Zeitpunkt der Installation zu berücksichtigende Entschließung anzuwenden, so dass für ältere Anlagen auch die mit Entschließung MEPC.184(59) angenommenen Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2009 (VkBl. 2010 S. 341) und die mit Entschließung MEPC.259(68) angenommenen Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2015 (VkBl. 2019 S. 120) Berücksichtigung finden können.

Zu § 26 (Beprobung des an Bord befindlichen Schiffskraftstoffs)

Zu Absatz 1

Absatz 1 trägt die Vorschriften zusammen, die einzuhalten sind beim Ziehen oder Beschlagnahmen von Proben. Hierbei sind Regelungen aus der Richtlinie (EU) 2016/802, des Durchführungsbeschlusses (EU) 2015/253 und der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sowie von MEPC-Rundschreiben zu berücksichtigen.

Es wird zwischen der Probe des verwendeten Brennstoffs, der An-Bord-Probe und der gelieferten Probe unterschieden.

Der Begriff „Probe des verwendeten Brennstoffs“ meint nach Anlage VI Regel 2 Absatz 1.16 des MARPOL-Übereinkommens eine Probe des auf einem Schiff verwendeten Schiffskraftstoffs.

Nach Anlage VI Regel 2 Absatz 1.24 des MARPOL-Übereinkommens ist eine „An-Bord-Probe“ eine Probe des zur Verwendung an Bord eines Schiffes vorgesehenen oder zur Verwendung an Bord dieses Schiffes mitgeführten Schiffskraftstoffs.

Die gelieferte Probe ist die Probe des gelieferten Schiffskraftstoffs nach Anlage VI Regel 18 Absatz 8.1 des MARPOL-Übereinkommens (vergleiche Anlage VI Regel 2 Absatz 1.22 des MARPOL-Übereinkommens).

Satz 1 verweist auf die Artikel 5 und 6 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2015/253 der Kommission vom 16. Februar 2015 zur Regelung der Probenahmen und der Berichterstattung gemäß der Richtlinie 1999/32/EG des Rates bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 41 vom 17.2.2015, S. 55). Diese Regelungen sind in Bezug auf sämtliche Proben zu berücksichtigen.

In Satz 2 wird auf die in Anlage VI Regel 14 Absatz 8 Satz 3 des MARPOL-Übereinkommens angesprochenen Richtlinien verwiesen: Rundschreiben MEPC.1/Circ.889 (VkBl. 2022 S. 592). Diese Richtlinien gelten für die An-Bord-Proben.

In Satz 3 wird auf die in Anlage VI Regel 14 Absatz 8 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens angesprochenen Richtlinien verwiesen: Rundschreiben MEPC.1/Circ.864/Rev.1 (VkBl. 2025 S. 111). Diese Richtlinien gelten für die Proben des verwendeten Brennstoffs.

Satz 4 verweist auf Anlage VI Regel 18 Absatz 8.1 des MARPOL-Übereinkommens. Diese Regelung gilt für die gelieferten Proben.

Zu Absatz 2

Satz 1 setzt die Regelung aus Artikel 13 Absatz 1 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/802 um. Als ausreichende Menge ist die Anzahl von drei Proben pro Probeentnahmestelle zu sehen entsprechend Artikel 6 Absatz 4 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2015/253: eine Probe verbleibt an Bord, eine wird im Labor analysiert und die dritte Probe dient als Rückstellprobe für gerichtliche Streitfälle. Satz 2 setzt die Anforderung aus Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe ii der Richtlinie (EU) 2016/802 um.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält die Regelung aus Anlage VI Regel 14 Absatz 9 Satz 1 des MARPOL-Übereinkommens und setzt Artikel 6 Absatz 5 Buchstabe a des Durchführungsbeschlusses (EU) 2015/253 um.

Zu Absatz 4

Absatz 4 Satz 1 enthält die Regelung aus Anlage VI Regel 14 Absatz 13 Satz 1 des MARPOL-Übereinkommens. Satz 2 enthält die Regelung aus Anlage VI Regel 14 Absatz 13 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens.

Zu § 27 (Analyse der Proben)

Zu Nummer 1

Entsprechend Anlage VI Regel 14 Absatz 8 Satz 1 und Regel 18 Absatz 8.2 des MARPOL-Übereinkommens ist das Überprüfungsverfahren nach Anlage VI Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens durchzuführen. Hiermit wird Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/802 umgesetzt.

Zu Nummer 2

Zur Durchführung der Prüfung des Schwefelgehalts ist eine der in Nummer 2 genannten DIN einzuhalten. Hiermit wird Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/802 umgesetzt. Eine entsprechende Regelung ist im bisherigen § 13 Absatz 4 Satz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu § 28 (Anwendungsbestimmung zu den Vorgaben für ölhaltigen Schiffskraftstoff von Sportbooten)

Mit § 28 wird der bisherige § 13 Absatz 8 der See-Umweltverhaltensverordnung aufgegriffen. Die Regelung dient der Abgrenzung zur Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58; L 124 vom 25.5.2000, S. 66), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2023/2413 (ABl. L, 2023/2413, 31.10.2023) geändert worden ist. Die Formulierung der See-Umweltverhaltensverordnung sieht vor, dass wenn § 4 Absatz 5 der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) Anwendung findet, gilt § 13 Absatz 1 bis 4 der See-Umweltverhaltensverordnung nicht. Der neue § 4 Absatz 9 der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen legt qualitative Anforderungen an die Verwendung von Gasöl durch Binnenschiffe und Sportboote fest. Es wird vorgeschrieben, dass für Binnenschiffe und Sportboote Gasöle und andere flüssige Kraftstoffe nur dann verwendet werden dürfen, wenn ihr Schwefelgehalt den für Dieselkraftstoff zulässigen Schwefelgehalt von 10 Milligramm pro Kilogramm

Dieselkraftstoff nicht überschreitet. Somit werden Sportboote von den Vorgaben zur Verringerung des Schwefelgehalts befreit. Die Regelung gilt nicht mehr für Binnenschiffe, weil diese Schiffe nicht mehr in den Anwendungsbereich der See-Umwelt-Verordnung fallen.

Zu § 29 (Bunkern)

Zu Absatz 1

Absatz 1 listet die Pflichten des Kraftstofflieferanten auf.

Zu Nummer 1

Der Kraftstofflieferant hat eine repräsentative Probe des gelieferten Schiffskraftstoffs während des Bunkervorgangs zu ziehen. Das Ziehen erfolgt nach Anlage VI Regel 18 Absatz 8.1 des MARPOL-Übereinkommens und nach den von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation angenommenen Richtlinien von 2019 für die bordseitige Probenahme zur Überprüfung des Schwefelgehalts von an Bord von Schiffen verwendetem ölhaltigen Brennstoff (Rundschreiben MEPC.1/Circ.864/Rev.1) (VkBl. 2025 S. 111). Gemeint ist mit repräsentativer Probe, dass eine Probe aus unterschiedlichen Tankbereichshöhen genommen wird, weil sich Schwebstoffe am Tankboden absetzen. Die Nummern 1 und 2 aus § 15 Absatz 1 Satz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung wurden in der neuen Nummer 1 zusammengeführt.

Zu Nummer 2

Die Nummern 1 und 2 entsprechen Anlage VI Regel 18 Absatz 9.2 des MARPOL-Übereinkommens und setzen Artikel 6 Absatz 9 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/802 um. Die bisherige Regelung aus § 15 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 der See-Umweltverhaltensverordnung wurde redaktionell überarbeitet.

Zu Buchstabe a

Der Kraftstofflieferant hat dem Schiffsführer eine Bunkerlieferbescheinigung über den gelieferten Schiffskraftstoff auszustellen. Die verpflichtenden Angaben einer Bunkerlieferbescheinigung gibt Anlage VI Anhang V des MARPOL-Übereinkommens vor. Des Weiteren sind die Angaben aus dem Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1805 zur Bunkerlieferbescheinigung anzugeben.

Zu Buchstabe b

Des Weiteren hat der Kraftstofflieferant die während des Bunkervorgangs gezogene und versiegelte Probe zu übergeben.

Zu Nummer 3

Nummer 3 entspricht Anlage VI Regel 18 Absatz 9.3 des MARPOL-Übereinkommens.

Zu Buchstabe a

Der Kraftstofflieferant hat eine Abschrift der Bunkerlieferbescheinigung drei Jahre nach ihrer Ausstellung aufzubewahren. Diese Regelung entspricht § 15 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Buchstabe b

Der Kraftstofflieferant hat eine Abschrift der Bunkerlieferbescheinigung auf Verlangen der Vollzugskräfte des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie oder der Länder

diesen auszuhändigen. Buchstabe b entspricht § 15 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 der See-Umweltverhaltensverordnung mit redaktionellen Anpassungen.

Zu Nummer 4

Die Regelung entspricht dem § 15 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 der See-Umweltverhaltensverordnung. Für eine bessere Lesbarkeit wird diese Nummer aufgeteilt. Der für die Verfeuerung an Bord zu liefernde Kraftstoff muss die Anforderungen von Buchstabe a oder b erfüllen.

Zu Buchstabe a

Der Schiffskraftstoff muss Anlage VI Regel 18 Absatz 3.1 des MARPOL-Übereinkommens entsprechen.

Zu Buchstabe b

Der Schiffskraftstoff muss Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2 des MARPOL-Übereinkommens entsprechen. Geliefert werden darf für die Verfeuerung in Emissions-Überwachungsgebieten nur Brennstoff, der dem 0,1 Prozent m/m Schwefelgrenzwert entspricht. Für andere Fahrten darf auch Kraftstoff, der den 0,5 Prozent m/m Schwefelgrenzwert einhält, geliefert werden. Die Vorgaben zur Reduzierung der Stickoxid-Emissionen aus Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.2 des MARPOL-Übereinkommens sind bei der Lieferung von Kraftstoff ebenfalls zu beachten. Außerdem muss der Brennstoff die Anforderungen von Anlage VI Regel 18 Absatz 3.2.2.3 bis 3.2.2.4.3 des MARPOL-Übereinkommens erfüllen. Er muss also frei von anorganischen Säuren sein, darf nicht die Schiffssicherheit gefährden oder die Leistung der Maschinenanlage beeinträchtigen, die menschliche Gesundheit gefährden oder zu zusätzlicher Luftverschmutzung beitragen.

Zu Absatz 2

Die Unterstützungspflicht des Schiffsführers besteht nur gegenüber dem Lieferanten bei einer Probenziehung. Eine entsprechende Regelung ist in § 15 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Die Regelung wurde redaktionell angepasst.

Zu Absatz 3

Als Bunkerlieferbescheinigung gilt auch ein Tanklieferschein nach der Richtlinie (EU) 2016/802. Es handelt sich hierbei um ein Dokument, das ein Lieferant dem Kunden als Nachweis ausstellt, dass der Kraftstoff geliefert wurde. Die Regelung entspricht der Regelung aus § 2 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu § 30 (Einleiten von Abwasser aus Abgasreinigungssystemen)

Die Regelung aus § 13 Absatz 7 der See-Umweltverhaltensverordnung wurde umformuliert, um zu verdeutlichen, dass es sich bei der Regelung um kein Einleitverbot handelt. Außerdem wurde statt des Begriffs „Waschwasser“ der Begriff „Abwasser“ gewählt, damit sowohl Abwasser von Abgasreinigungssystemen mit offenen Systemen (open-loop) als auch von geschlossenen Reinigungssystemen (close-loop) von der Regelung erfasst sind. Diese Regelung gilt nur für Seewasserstraßen und für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone, nicht jedoch in den in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 aufgeführten Binnenwasserstraßen und in Seehäfen, die an Binnenwasserstraßen liegen, denn das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen enthält ein absolutes Einleitverbot. Das Einleiten von Abwasser aus Abgasreinigungssystemen auf den in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 genannten Wasserflächen ist verboten.

Zu Nummer 1

Die Vorgaben für das Einleiten ergeben sich aus der Entschließung MEPC.340(77). Im Hinblick auf den Bestandsschutz gelten für ältere Anlagen entsprechend die älteren Richtlinien für Abgasreinigungssysteme. Für Abgasreinigungssysteme, die Chemikalien, Zusätze und Zubereitungen einsetzen oder vor Ort erzeugte relevante Chemikalien erzeugen, ist die Einleitung des Abwassers nur erlaubt, soweit nachgewiesen ist, dass die Abwassereinleitung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht. Handelt es sich bei der eingesetzten Chemikalie um Natronlauge, reicht es allerdings aus, wenn das Abwasser, den Anforderungen der Richtlinien für Abgasreinigungssysteme der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation entspricht und sein pH-Wert nicht mehr als 8,0 beträgt.

Zu Nummer 2

Des Weiteren muss eine Gestattung eines gleichwertigen Ersatzes beziehungsweise eines emissionsmindernden Verfahrens der zuständigen Behörde vorliegen.

Zu § 31 (Meldung des Energieeffizienz-Kennwerts bei Schiffen, die die Bundesflagge führen)

Zu Absatz 1

Für neue Schiffe nach Anlage VI Regel 22 Absatz 1 Satz 1 des MARPOL-Übereinkommens mit Bundesflagge ist der erreichte Energieeffizienz-Kennwert nach den Richtlinien von 2022 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten (Entschließung MEPC.364(79)) (VkBl. 2024 S. 195) zu berechnen und anschließend an die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu melden. Der EEDI ist ein Kennwert, der die CO_2-Emissionen pro Tonne Ladung und gefahrener Seemeile für neue Schiffe angibt. Hiermit soll eine zuverlässige und transparente Vergleichsgrundlage geschaffen werden, um die Entwicklung effizienter Schiffe zu fördern und zugleich eine Mindesteffizienz neuer Schiffe abhängig vom Schiffstyp und der Größe des Schiffs festzulegen.

Zu Absatz 2

Für vorhandene Schiffe mit Bundesflagge ist der erreichte Energieeffizienz-Kennwert nach den Richtlinien von 2022 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts für vorhandene Schiffe (EEXI) (Entschließung MEPC.350(78)) (VkBl. 2022 S. 896) zu berechnen und anschließend an die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu melden. Zudem sind für vorhandene Schiffe die Richtlinien von 2022 über Besichtigungen im Hinblick auf den erreichten Energieeffizienz-Kennwert für vorhandene Schiffe (EEXI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber (Entschließung MEPC.351(78)) (VkBl. 2022 S. 902) zu beachten.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 wird die Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation für die Meldung nach Anlage VI Regel 22 Absatz 3 des MARPOL-Übereinkommens der Werte des vorgeschriebenen und erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI = Energy Efficiency Design Index) für Schiffsneubauten an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation festgelegt.

Zu § 32 (Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes)

§ 32 berücksichtigt die Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, die durch die Entschließung MEPC.278(70) vorgenommen wurden. Nach Anlage VI Regel 26 des MARPOL-Übereinkommens hat jedes Schiff einen eigenen Plan für das

Energieeffizienz-Management des Schiffes (SEEMP) mitzuführen. Hierbei handelt es sich um eine weitere Maßnahme zur Steigerung der Energieeffizienz von Schiffen. Ein solcher Plan muss unter Berücksichtigung der Entschließung MEPC.346(78) (VkBl. 2022 S. 857) erstellt werden. In dem Plan sind energiesparende Maßnahmen aufzuzeigen, die bereits ergriffen wurden, und zu bewerten, wie wirkungsvoll diese sind. Es ist zudem aufzuzeigen, welche Maßnahmen für eine weitere Steigerung der Energieeffizienz ergriffen werden können. Des Weiteren sind Daten über den Verbrauch an Schiffskraftstoff zu erfassen. In dem Plan sind alle Parameter zu berücksichtigen, die Einfluss auf den operativen Brennstoffverbrauch haben. Dies betrifft jedes Schiff mit einer Bruttoraumzahl von 5 000 und mehr. Diese Maßnahme soll ebenfalls einen Beitrag zur Reduzierung der CO_2-Emissionen leisten.

Zu § 33 (Meldung des Verbrauchs an Schiffskraftstoff bei Schiffen, die die Bundesflagge führen)

§ 33 berücksichtigt ebenfalls die Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens durch die Entschließung MEPC.278(70).

Zu Absatz 1

Nach Anlage VI Regel 27 Absatz 1 sowie 3 bis 6 des MARPOL-Übereinkommens sind für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 5 000, die die Bundesflagge führen, Daten zum jährlichen Verbrauch an Schiffskraftstoff an die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu melden. Die Datensammlungs- und Meldeverpflichtung nach Anlage VI Regel 27 des MARPOL-Übereinkommens besteht auch im Fall einer Befreiung nach Anlage VI Regel 3 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens (vergleiche Anlage VI Regel 3 Absatz 2 Satz 3 des MARPOL-Übereinkommens). Das Format für die Meldung ergibt sich aus dem Anhang 3 der Entschließung MEPC.346(78).

Zu Absatz 2

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation trägt nach Anlage VI Regel 27 Absatz 9 des MARPOL-Übereinkommens die von Schiffen, die die Bundesflagge führen, gemeldeten Daten nach Anlage VI Regel 27 Absatz 3 bis 6 des MARPOL-Übereinkommens in die Datenbank der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation ein.

Zu § 34 (Erreichter Energieeffizienz-Kennwert, betrieblicher Kohlenstoffintensitätsindikator bei Schiffen, die die Bundesflagge führen)

Zu Nummer 1

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation prüft den erreichten Energieeffizienz-Kennwert nach Anlage VI Regel 23 des MARPOL-Übereinkommens von Schiffen, die die Bundesflagge führen. Dies soll die Einhaltung der Anforderungen sicherstellen und die Energieeffizienz fördern, was letztendlich zu einer Reduzierung der Schadstoffe führt.

Zu Nummer 2

Die Berufsgenossenschaft überprüft den erreichten jährlichen betrieblichen Kohlenstoffintensitätsindikator nach Anlage VI Regel 28 Absatz 6 des MARPOL-Übereinkommens von Schiffen, die die Bundesflagge führen. Jedes Schiff erhält eine Bewertung seiner CO_2-Intensität, die in fünf Kategorien von A bis E eingeteilt ist. Reedereien müssen für ihre Schiffe, die in drei aufeinanderfolgenden Jahren nur mit der Klasse D oder E bewertet werden, einen verbindlichen Maßnahmenkatalog erarbeiten, um so viel CO_2 einzusparen, um wieder mindestens die Klasse C zu erreichen (vergleiche Anlage VI Regel 28 Absatz 7 bis 9 des MARPOL-Übereinkommens). Mit diesem Instrument soll sich der Druck auf Schiffsbetreiber erhöhen, nur noch ihre effizientesten Schiffe im Markt einzusetzen. Dieser Indikator verschafft allen Marktteilnehmern Transparenz und eine vergleichbare Datenbasis.

Zu § 35 (Zuständigkeiten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie im Rahmen der Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe)

Zu Nummer 1

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie führt ein Verzeichnis der örtlich tätigen Kraftstofflieferanten auf der Internetseite www.bsh.de nach Anlage VI Regel 18 Absatz 9.1 des MARPOL-Übereinkommens. Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 6 Absatz 9 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/802. Diese Zuständigkeit ist bislang in § 14 Satz 1 Nummer 1 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Zu Nummer 2

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Aufgabe, Maßnahmen gegen Lieferanten von Schiffskraftstoff, der nicht den Angaben aus der Bunkerlieferbescheinigung entspricht, zu ergreifen nach Anlage VI Regel 18 Absatz 9.4 des MARPOL-Übereinkommens. Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 6 Absatz 9 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/802. Diese Zuständigkeit ist bislang in § 14 Satz 1 Nummer 1 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Zu Nummer 3

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Aufgabe, die Internationale Seeschifffahrts-Organisation zu unterrichten, wenn Kraftstofflieferanten die Anforderungen der Anlage VI Regel 14 oder 18 des MARPOL-Übereinkommens nicht erfüllen. Hierbei handelt es sich um eine Aufgabe nach Anlage VI Regel 18 Absatz 9.6 des MARPOL-Übereinkommens. Diese Zuständigkeit ist bislang in § 14 Satz 1 Nummer 1 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Zu Nummer 4

Die Benachrichtigung, dass ein Schiff keinen vorschriftsmäßigen Schiffskraftstoff erwerben kann, hat an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu erfolgen. Die Meldung ist in Anlage VI Regel 18 Absatz 2.4 des MARPOL-Übereinkommens geregelt. Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/802. Diese Zuständigkeit ist bislang in § 14 Satz 1 Nummer 2 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Zu Nummer 5

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Internationale Seeschifffahrts-Organisation und die Europäische Kommission zu unterrichten, wenn ein Schiff Beweise für die Nichtverfügbarkeit von vorschriftsmäßigen Schiffskraftstoff vorgelegt hat. Diese Verpflichtung resultiert aus Anlage VI Regel 18 Absatz 2.5 des MARPOL-Übereinkommens und dient der Umsetzung von Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/802.

Zu Nummer 6

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist für die Sicherstellung zuständig, dass die Analyse der repräsentativen Probe durch ein für die Analyse des Schwefelanteils im Kraftstoff akkreditiertes Labor vorgenommen wird.

Zu § 36 (Befugnisse der Vollzugskräfte der Länder, der Hafenstaatkontrolle und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie)

Zu Absatz 1

Die neue Regelung stellt klar, dass neben dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Vollzugskräfte der Länder und die Hafenstaatkontrolle im Rahmen der Kontrolle von Schiffen die Befugnisse nach Anlage VI Regel 18 Absatz 2.1, 7.1 und 7.2 des MARPOL-Übereinkommens ausüben dürfen. Mit dieser Regelung wird Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/802 umgesetzt. Hiernach können die Wasserschutzpolizeien, die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation im Rahmen der Hafenstaatkontrolle und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Vorlage der Bunkerlieferbescheinigung und weiterer Nachweise und Aufzeichnungen verlangen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 dient der Klarstellung, dass bei den Kontrollen nach Absatz 1 Anlage VI Regel 18 Absatz 2.2 und 2.3 des MARPOL-Übereinkommens beachtet werden muss. Hiermit wird Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/802 umgesetzt.

Zu Abschnitt 3 (Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme)

Ergänzend zum AFS-Übereinkommen gilt die Verordnung (EG) Nr. 782/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen (ABl. L 115 vom 9.5.2003, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 219/2009 (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109) geändert worden ist. Diese Verordnung integriert die Regeln des AFS-Übereinkommens in die Vorschriften der Europäischen Union. Zinnorganische Verbindungen sind chemische Stoffe, die in Bewuchsschutzfarben unter anderem für Schiffsrümpfe enthalten sind. Diese Oberflächenbeschichtungen wirken als Biozide und verhindern, dass sich Algen, Weichtiere und andere Organismen an Schiffen festsetzen und deren Geschwindigkeit bremsen. Diese chemischen Stoffe sind für Larven, Muscheln, Austern und Fische sehr giftig.

Zu § 37 (Befahrensregelung)

Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält das Verbot des Vorhandenseins zinnorganischer Verbindungen mit Biozidwirkung nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003 und Artikel 4 Absatz 1 in Verbindung mit Anlage 1 des AFS-Übereinkommens. Schiffe dürfen keine Bewuchsschutzsysteme aufweisen, in denen zinnorganische Verbindungen als Biozide wirken, oder sie müssen eine Deckschicht tragen, die als Barriere ein Auslaugen dieser Verbindungen aus dem darunter liegenden nichtkonformen Bewuchsschutzsystem verhindern. Eine ähnliche Regelung ist im § 16 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Diese Vorschrift wurde überarbeitet, um die Änderungen in den Anlagen 1 und 4 des AFS-Übereinkommens, die mit der Entschließung MEPC.331(76) eingebracht wurden, zu berücksichtigen. Die Änderungen enthalten insbesondere Maßnahmen zur Beschränkung des Einsatzes von Cybutryn, das ebenfalls als Biozid eingesetzt wird. Damit wird sichergestellt, dass umweltschädliche Bewuchsschutzsysteme auf den Wasserflächen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 nicht eingesetzt werden dürfen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 führt auf, für welche Schiffe die Verpflichtung nach Absatz 1 gilt.

Zu Nummer 1

Nach Nummer 1 sind Schiffe erfasst, die die Bundesflagge führen. Erfasst sind auch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union führen, und solche, die sie nicht führen, aber unter der Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaates betrieben werden. Des Weiteren sind Schiffe, die einen Hafen oder eine Offshore-Plattform der Bundesrepublik Deutschland anlaufen, erfasst.

Zu Nummer 2

Nummer 2 berücksichtigt die Regelung aus Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b des AFS-Übereinkommens.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 gibt es eine Ausnahme von Absatz 1 für Schiffe, die sich in einen übereinkommenskonformen Zustand versetzen lassen wollen und dabei die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone oder deutsche Wasserstraßen befahren müssen, um zu der Einrichtung zu gelangen, die ein neues Bewuchsschutzsystem anbringt.

Zu § 38 (Mitführen von Dokumenten)

§ 38 dient der Umsetzung der Verpflichtung aus Anhang I Nummer 2.3 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003, eine Mitführungspflicht der Zeugnisse festzuschreiben. Die Vorschrift enthält ergänzende Vorschriften zu Anlage 4 des AFS-Übereinkommens.

Zu Nummer 1

Die Vorschrift verlangt das Mitführen und die Vorlage des internationalen Zeugnisses über ein Bewuchsschutzsystem für die dort genannten Schiffe (vergleiche Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 782/2003).

Zu Nummer 2

Nummer 2 verlangt das Mitführen und die Vorlage des Dokuments nach Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 782/2003. Für kleinere Schiffe als nach Nummer 1 ist demnach eine Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem nach Anlage 4 Regel 5 des AFS-Übereinkommens mitzuführen.

Zu Nummer 3

Im Einklang mit der Nicht-Begünstigungsklausel des Artikels 3 Absatz 3 des AFS-Übereinkommens müssen Schiffe unter der Flagge eines Nichtvertragsstaates eine entsprechende Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem mitführen. Die erforderliche Bestätigung richtet sich nach Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 536/2008.

Zu § 39 (Übermittlung von Informationen an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation)

Die Zuständigkeit für die Übermittlung von Angaben an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation wird erstmals festgeschrieben.

Zu Nummer 1

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation übermittelt an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation ein Verzeichnis über die ernannten Besichtiger und Stellen, die Besichtigungen im Rahmen des AFS-Übereinkommens

durchführen (siehe Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a des AFS-Übereinkommens). Diese Meldung hat innerhalb von sechs Wochen nach Erhalt der Daten zu erfolgen.

Zu Nummer 2

Die Berufsgenossenschaft übermittelt an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation Angaben über jedes zugelassene, beschränkte oder verbotene Bewuchsschutzsystem (siehe Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b des AFS-Übereinkommens). Diese Meldung hat jährlich zu erfolgen.

Zu Abschnitt 4 (Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser)

Zu § 40 (Einleiten von Ballastwasser)

§ 40 enthält ein grundsätzliches Verbot zum Einleiten von Ballastwasser. Ausnahmen sind nach den Nummern 1 und 2 zulässig. Das Einleitverbot gilt für das Meer und auch auf den als Seeschifffahrtsstraßen ausgewiesenen Teilen der Binnenwasserstraßen.

Zu Nummer 1

Eine Ausnahme vom Einleitverbot ist bei Erfüllung der Anlage Regel D-2 des Ballastwasser-Übereinkommens zulässig. Der Standard nach Regel D-2 des Ballastwasser-Übereinkommens definiert strenge Qualitätsnormen für Ballastwasser, deren Einhaltung nur durch ein Ballastwasser-Behandlungssystem („Ballast Water Management System“, BWMS) sichergestellt werden kann. Solche Systeme arbeiten mit mechanisch-physikalischen oder chemischen Methoden oder mit einer Kombination solcher Methoden. Des Weiteren müssen die Vorgaben des zugelassenen Ballastwasser-Behandlungsplans erfüllt sein.

Zu Nummer 2

Des Weiteren ist eine Ausnahme vom Einleitverbot möglich, wenn das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eine Befreiung nach der Anlage Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens erteilt hat. Mit dieser Regelung wird die Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens konkretisiert: Auf Antrag erteilt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eine Befreiung vom Einleitverbot. Der Antrag muss die Angaben aus dem Anhang der Richtlinien von 2017 für die Risikobewertung nach Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens (G7) (Entschließung MEPC.289(71)) (VkBl. 2019 S. 425) enthalten. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Entschließung MEPC.289(71) ebenfalls anzuwenden. Die Richtlinien dienen dazu, die Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens einheitlich anzuwenden. In diesen Richtlinien werden drei Methoden für die Risikobewertung in Bezug auf die Gewährung einer Befreiung beschrieben, die einzeln oder in Kombination eingesetzt werden können:

1. Risikobewertung basierend auf Übereinstimmung der Umweltbedingungen,

2. biogeographische Risikobewertung von Arten und

3. artenspezifische Risikobewertung.

Die Begutachtung ist von einem unabhängigen Dritten mit Fachwissen in den Bereichen Biologie und Risikobewertung durchzuführen. Des Weiteren enthalten die Richtlinien eine Anleitung für das Verfahren für die Gewährung von Befreiungen sowie Mindestangaben für die Beantragung.

Vergleichbare Regelungen sind in § 18 Absatz 1 und 3 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Die Ausnahmeregelungen für Binnenschiffe gibt es nicht mehr, weil diese bereits nicht mehr dem Anwendungsbereich dieser Verordnung unterfallen.

Zu § 41 (Ballastwasser-Behandlungsplan)

Zu Absatz 1

Für die Zulassung des Ballastwasser-Behandlungsplans ist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zuständig (vergleiche § 19 Absatz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung). Der Ballastwasser-Behandlungsplan wird in der Anlage Regel B-1 des Ballastwasser-Übereinkommens geregelt.

Zu Nummer 1

Die Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (Entschließung MEPC.127(53), korrigiert durch MEPC 53/24/Add.1/Corr.1) (VkBl. 2010 S. 188), die durch die Entschließung MEPC.306(73) (VkBl. 2020 S. 364) geändert worden ist, konkretisieren die Anlage Regel B-1 des Ballastwasser-Übereinkommens. Hiernach muss jedes Schiff unabhängig von seiner Größe einen Ballastwasser-Behandlungsplan („Ballast Water Management Plan“, BWMP) an Bord mit sich führen. Der Ballastwasser-Behandlungsplan enthält eine Beschreibung der technischen Eigenschaften des Schiffes und eine daran angepasste Handlungsanleitung, die das Ballastwasser-Management für das betroffene Schiff zur Einhaltung der Qualitätsstandards des Ballastwassers vorgibt. Er enthält den Prozess und die Verfahren der Ballastwasser-Behandlung, die an Bord eines Schiffes durchgeführt werden.

Zu Nummer 2

Im Rahmen der Zulassung des Ballastwasser-Behandlungsplans muss das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie diesem Plan zustimmen, damit der Plan zugelassen werden kann.

Im Rahmen des Zulassungsverfahrens kann sich die Berufsgenossenschaft der Mitwirkung einer anerkannten Organisation bedienen, damit diese diverse Planprüfungen durchführen kann.

Zu Absatz 2

Ein Dokument, welches den in der Anlage Regel B-1 des Ballastwasser-Übereinkommens vorgeschriebenen Mindestinhalt nicht enthält, ist kein Behandlungsplan. Somit gilt er auch als nicht mitgeführt, wenn die Voraussetzungen eines Behandlungsplans nicht erfüllt sind. Zudem müssen die angewendeten Maßnahmen dem Plan entsprechen.

Zu § 42 (Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen)

Zu Absatz 1

Das Ballastwasser-Behandlungssystem bedarf vor der Installation und vor der Inbetriebnahme auf Schiffen, die die Bundesflagge führen, der Zulassung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Die Zulassung erfolgt in Form einer Baumusterzulassung nach dem Anhang Teil 7 der Entschließung MEPC.300(72) (VkBl. 2019 S. 389). Das Baumusterzulassungszeugnis enthält die wichtigsten Angaben zum Ballastwasser-Behandlungssystem und die validierten konstruktionsbedingten Systemgrenzwerte.

Zu Absatz 2

Der Hersteller muss einen Antrag auf Zulassung stellen. Die für die Beantragung eines Zulassungszeugnisses einzureichenden Unterlagen sind im Absatz 5.7 der Entschließung MEPC.300(72) aufgeführt. Im Fall der Verwendung von aktiven Substanzen in Ballastwasser-Behandlungssystemen ist für den Zulassungsantrag zudem Abschnitt 4 der Entschließung MEPC.169(57) (VkBl. 2012 S. 616) zu beachten.

Zu Absatz 3

Nach Satz 1 erfolgt die Zulassung nach dem Code für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen (BWMS-Code) (Entschließung MEPC.300(72)) (VkBl. 2019 S. 389). Die Leistung des an Bord eines Schiffes eingebauten Ballastwasser-Behandlungssystems ist nach den Vorgaben des BWMS-Codes nachzuweisen. Dabei ist der reibungslose Betrieb des Systems an Bord unter Einhaltung des D-2 Standards ohne Beeinträchtigung oder Gefährdung der Schiffssicherheit, der Besatzung, der Umwelt und der menschlichen Gesundheit nachzuweisen. Zudem ist die biologische Wirksamkeit des Ballastwasser-Behandlungssystems an Land nach den Vorgaben des BWMS-Codes nachzuweisen. Dabei muss der D-2 Standard nach dem Ballastwasser-Übereinkommen eingehalten werden.

Im Fall der Verwendung von aktiven Substanzen in Ballastwasser-Behandlungssystemen findet zudem die Entschließung MEPC.169(57) – Verfahren für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen, die aktive Substanzen verwenden (G 9) (VkBl. 2012 S. 616) Anwendung. Diese Entschließung beschreibt die Zulassung und die Entziehung der Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen, die zur Erfüllung des Übereinkommens aktive Substanzen verwenden. Ballastwasser-Behandlungssysteme, die zur Erfüllung des Übereinkommens aktive Substanzen oder Zubereitungen aus einer oder mehreren aktiven Substanzen verwenden, müssen von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation zugelassen werden.

Ergänzend zu Satz 1 ist das Verfahren zur Genehmigung von Ballastwasser-Behandlungssystemen, die aktive Substanzen einsetzen, durchzuführen. Die Umweltverträglichkeit und die Anwendungssicherheit der aktiven Substanz ist umfassend nachzuweisen. Die Zulassung der aktiven Substanzen gliedert sich in zwei Stufen:

1. Die Basis-Zulassung, die berechtigt, die aktiven Substanzen im Rahmen der Testverfahren für die Baumusterzulassung einzusetzen.

2. Die endgültige Zulassung, die die Unbedenklichkeit der aktiven Substanzen bescheinigt.

Über die Zulassung der aktiven Substanz entscheidet der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (Marine Environment Protection Committee (MEPC)) auf der Grundlage der Empfehlungen der Internationalen Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection – Ballast Water Working Group (GESAMP-BWWG). Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie reicht den Antrag auf entsprechende Zulassungen ein.

Zu Absatz 4

Soweit die Rechte an einem Zulassungszeugnis für ein Ballastwasser-Behandlungssystem auf eine andere juristische Person übergehen, ist eine Umschreibung des Zeugnisses erforderlich. Dies kann ebenso im Fall von Namensänderungen des Ballastwasser-Behandlungssystems oder bei anderen Veränderungen, die sich auf das Zeugnis auswirken, der Fall sein. Für diese Änderungen ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zuständig.

Zu § 43 (Bewertung toxikologischer, ökotoxikologischer und anderer umweltbezogener Risiken)

Die Hinzuziehung öffentlicher und externer Stellen entspricht § 5 Absatz 2 Satz 4 des Seeaufgabengesetzes. Die Regelung ist bislang in § 19 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Im Rahmen des Zulassungsverfahrens beteiligt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unterschiedliche Stellen. Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation wird zu Schiffssicherheitsaspekten beteiligt. Für die

toxikologische Bewertung wendet sich das Bundesamt an das Bundesinstitut für Risikobewertung. Zu Fragen der Ökotoxikologie wird das Umweltbundesamt beteiligt. Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin wird zur Prüfung der Verkehrsfähigkeit der eingesetzten aktiven Substanzen eingebunden.

Zu § 44 (Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen)

Zu Absatz 1

Absatz 1 sieht vor, dass die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation für Schiffe, die die Bundesflagge führen, eine Inbetriebnahmeprüfung von Ballastwasser-Behandlungssystemen durchführt. Zweck der Inbetriebnahmeprüfung ist, die Validierung des Einbaus eines Ballastwasser-Behandlungssystems, mit der nachgewiesen wird, dass dessen mechanische, physikalische, chemische und biologische Verfahren ordnungsgemäß funktionieren.

Im Rahmen der Durchführung der Inbetriebnahmeprüfung sind die Leitlinien von 2020 für Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen (Rundschreiben BWM.2/Circ.70/Rev.1) (VkBl. 2020 S. 283) zu berücksichtigen. Nach Anlage Absatz 5 der Leitlinien von 2020 ist die Inbetriebnahmeprüfung erfolgreich, wenn die indikative Analyse ergibt, dass die Proben des abzugebenden Wassers die Norm D-2 für die analysierten Größenklassen nicht überschreiten, und die Selbstüberwachungsvorrichtungen eine ordnungsgemäße Funktion angeben.

Eine Inbetriebnahmeprüfung hat ebenfalls zu erfolgen, wenn eines der wichtigsten Bauteile im Sinne von Absatz 3.9 des BWMS-Codes eines Ballastwasser-Behandlungssystems modernisiert oder geändert worden ist. Vergleiche hierzu die Interpretation 2.2 zu Regel E-1 im Rundschreiben BWM.2/Circ.66/Rev.5.

Zu Absatz 2

Absatz 2 enthält Anforderungen an Personen und Stellen, die Probenahmen und Analysen im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen durchführen wollen.

Zu Nummer 1

Hierzu müssen die Personen und Stellen unabhängig sein. Absatz 7 der Leitlinien von 2020 für die Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen verlangt daher, dass die Probenahmen und die Analyse im Rahmen der Inbetriebnahmeprüfung unabhängig vom Hersteller oder Lieferanten des Ballastwasser-Behandlungssystems durchgeführt werden und entsprechend den Anforderungen der Verwaltung zu erfolgen haben. Absatz 2 konkretisiert diese Anforderungen und verlangt eine persönliche und wirtschaftliche Unabhängigkeit vom Hersteller, vom Verkäufer von Ballastwasser-Behandlungssystemen, von den an der Zulassung beteiligten anerkannten Stellen und Testinstituten sowie vom Schiffseigentümer.

Zu Nummer 2

Des Weiteren müssen diese Personen und Stellen über eine entsprechende Qualifikation für die repräsentative isokinetische Probenahme und Analyse der einschlägigen biologischen Parameter verfügen. Die Qualifikation muss dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vor Durchführung der Inbetriebnahmeprüfung nachgewiesen werden.

Zu Absatz 3

Vor dem Einsatz eines indikativen Messgeräts im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen ist das Gerät zuzulassen.

Zu Nummer 1

Für die Zulassung eines indikativen Messgeräts muss eine Person oder Stelle, die für Probenahmen und Analysen im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen ein solches Messgerät einsetzen möchte, einen Antrag beim Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie stellen.

Zu Nummer 2

Absatz 5 der Leitlinien von 2020 sieht vor, dass die eingesetzten Vorrichtungen für die indikative Analyse den Anforderungen der Verwaltung entsprechen müssen. Diese Anforderungen werden an dieser Stelle präzisiert. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie beurteilt die Eignung des indikativen Messgeräts, das zu Inbetriebnahmeprüfungen verwendet werden soll unter Berücksichtigung des Rundschreibens BWM.2/Circ.78 (VkBl. 2025 S. 85). Die Beurteilung erfolgt unter Berücksichtigung der Kriterien Präzision, Richtigkeit und Zuverlässigkeit. Bejaht es die Eignung des Messgeräts in Bezug auf den jeweiligen Wirkmechanismus des zu prüfenden Ballastwasser-Behandlungssystems, lässt es den Einsatz dieses Messgeräts zu. Hierbei ist die Eignung des Messgeräts in Bezug auf die verschiedenen Wirkmechanismen der aktiven Substanzen, wie Chlor oder Ozon, oder der physikalischen Behandlung, wie Filtration, UV oder Ultraschall, gemeint. Das Messgerät darf nicht durch die Behandlungsmethode des Ballastwasser-Behandlungssystems beeinträchtigt werden, denn dadurch könnte das Messergebnis verfälscht werden. Somit muss das Messgerät für den eingesetzten Wirkmechanismus des Ballastwasser-Behandlungssystems geeignet sein.

Zu Absatz 4

Bei der Durchführung von Probenahmen und Analysen sind die Entschließung MEPC.173(58) (VkBl. 2011 S. 477) und Anhang Absatz 2.8 des BWMS-Codes zu berücksichtigen. Die Richtlinien enthalten eine technische und praktische Anleitung für Probenahmen aus dem Ballastwasser und für dessen Analyse.

Zu Absatz 5

Absatz 6 der Leitlinien von 2020 für Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen verlangt, dass wenn das Umgebungswasser für die Inbetriebnahmeprüfung nicht geeignet ist, die Prüfung entsprechend den Anforderungen der Verwaltung zu bewerten ist. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Salinität des Umgebungswassers außerhalb der konstruktionsbedingten Systemgrenzwerte des Ballastwasser-Behandlungssystems liegt. Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation bewertet das anzuwendende Verfahren, wenn das Umgebungswasser für die Inbetriebnahmeprüfung nicht geeignet ist. Hierbei hat diese die Stellungnahme des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zu beachten.

Zu § 45 (Ballastwasser-Notfallgebiete)

Zu Absatz 1

Absatz 1 konkretisiert Anlage Regel B-4 Absatz 2 des Ballastwasser-Übereinkommens in Bezug auf die Festlegung von Ballastwasser-Notfallgebieten. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie setzt nach Durchführung eines Konsultationsverfahrens spezielle Zonen fest, in denen im Einzelfall und mit Zustimmung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie das Dekontaminationsverfahren nach fünffachem Austausch des Ballastwasservolumens über das voll funktionsfähige Ballastwasser-Behandlungssystem vorgenommen werden darf (MEPC.387(81)). Dies kann der Fall sein bei betrieblichen Einschränkungen oder bei herausfordernden Wasserqualitäten.

Zu Absatz 2

Die nach Absatz 1 bestimmten Ballastwasser-Notfallgebiete werden sowohl im Verkehrsblatt bekannt gegeben als auch auf der Internetseite des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie veröffentlicht.

Zu Abschnitt 5 (Recycling von Schiffen)

Über das Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (BGBl. II 2018 S. 617) wurde das Übereinkommen ins deutsche Recht überführt. Das Übereinkommen tritt am 26. Juni 2025 in Kraft. Die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1157 (ABl. L, 2024/1157, 30.4.2024) geändert worden ist, gilt unmittelbar. Mit dieser Verordnung über das Recycling von Schiffen und die Entfernung der gefährlichen Abfälle sollen Unfälle, Verletzungen und andere Schäden für Mensch und Umwelt verhindert oder zumindest verringert werden. Sie regelt im Vorgriff auf das Übereinkommen das Abwracken von Schiffen, um nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und Umwelt zu vermeiden. Die Verordnung entspricht zum größten Teil den Vorgaben des Übereinkommens von Hongkong, sodass nur dort, wo besondere Vorgaben des Übereinkommens von Hongkong umzusetzen sind, ausdrücklich auf das Übereinkommen im Regelungstext Bezug genommen wird.

Zu § 46 (Gefahrstoffinventar)

Zu Absatz 1

Der Schiffseigentümer ist dafür verantwortlich, dass für jedes seiner Schiffe ein Gefahrstoffinventar erstellt, ordnungsgemäß geführt und auf dem neuesten Stand gehalten wird. Hierbei sind die Vorgaben nach Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 einzuhalten. In Absatz 1 wird der Schiffseigentümer als der für das Gefahrstoffinventar Verantwortliche festgeschrieben. Das Gefahrstoffinventar besteht aus drei Teilen. Teil I enthält die Gefahrstoffe, die im Schiffskörper oder in der Ausrüstung enthalten sind. Teil II beinhaltet die Betriebsabfälle und Teil III listet die Vorräte an Bord auf. Der im EU-Recht verwendete Begriff des Gefahrstoffinventars ist gleichzusetzen mit dem Begriff „Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien“ nach dem Übereinkommen von Hongkong (vergleiche Anlage Regel 5 des Übereinkommens von Hongkong). Die Regelung zum Gefahrstoffinventar ist neu.

Zu Absatz 2

Bei der Erstellung und Führung des Gefahrstoffinventars ist außerdem die Entschließung MEPC.379(80) (VkBl. 2025 S. 112) zu berücksichtigen. Diese Entschließung enthält Vorgaben zu den wesentlichen Anforderungen für die Erstellung des Gefahrstoffinventars. Ziel dieses Verzeichnisses ist, schiffsspezifische Angaben zu den sich tatsächlich an Bord befindlichen gefährlichen Materialien bereitzustellen zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit sowie zur Verhütung von Umweltverschmutzungen in Abwrackeinrichtungen.

Zu § 47 (Verpflichtungen des Schiffseigentümers vor der Ablieferung eines Schiffes zum Recycling)

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt eine Konkretisierung der Verpflichtung des Schiffseigentümers nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und Anlage Regel 8.4 des Übereinkommens von Hongkong dar. Der Schiffseigentümer muss alle schiffsrelevanten Informationen zur Verfügung stellen, die für die Aufstellung des Schiffsrecyclingplans gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 notwendig sind. Für die Erstellung

des Schiffsrecyclingplans ist die Abwrackeinrichtung auf die Angaben des Schiffseigentümers in Bezug auf alle schiffsrelevanten Informationen angewiesen. Bei der Informationsweitergabe an den Betreiber der Abwrackeinrichtung hat der Schiffseigentümer die Entschließung MEPC.196(62) (VkBl. 2018 S. 370) zu berücksichtigen. Diese Entschließung enthält Empfehlungen für die Erstellung eines Schiffsrecyclingplans. Sie enthält allgemeine Hinweise zu Informationen, die von der Abwrackeinrichtung eingeholt und überprüft werden sollen, um den Schiffsrecyclingplan zu erstellen, und Hinweise zum empfohlenen Inhalt eines schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplans. In ihrem Abschnitt 3 sind die vorzulegenden Dokumente aufgeführt.

Zu Absatz 2

Absatz 2 konkretisiert die Regelung aus Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013. Hiernach ist der Schiffseigentümer verpflichtet, die Verwaltung in Kenntnis zu setzen, in welcher Abwrackeinrichtung das Schiff recycelt wird. In Absatz 2 erfolgt die Konkretisierung bezüglich der zuständigen Verwaltung und des durch die Verwaltung festzulegenden Zeitraums, innerhalb dessen die Mitteilung an die Verwaltung erfolgen muss, dass das Schiff in einer Abwrackeinrichtung recycelt werden soll. Für Schiffe mit Bundesflagge hat die Mitteilung an die Berufsgenossenschaft einen Monat vor Übergabe des Schiffes an die zuständige Abwrackeinrichtung zu erfolgen. Die Zuständigkeit der Behörde ist bislang in § 27 Absatz 1 Nummer 1 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 3

Absatz 3 stellt eine Konkretisierung des Artikels 6 Absatz 5 Satz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 dar. Der Schiffseigentümer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, informiert die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, wenn der Betreiber der Abwrackeinrichtung die Annahme des Schiffes zum Recyceln abgelehnt hat, weil der Zustand des Schiffes nicht mit den Angaben in der Inventarbescheinigung übereinstimmt.

Zu § 48 (Verpflichtungen des Betreibers einer Abwrackeinrichtung bei Schiffen, die die Bundesflagge führen)

Zu Absatz 1

Die Verpflichtung des Betreibers einer Abwrackeinrichtung nach Absatz 1 resultiert aus Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013. Es geht darum, die zuständige Behörde zu benennen, an die der Betreiber einer Abwrackeinrichtung den zugelassenen Schiffsrecyclingplan zu übersenden hat. Das ist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, wenn das zu recycelnde Schiff die Bunddesflagge führt. Der Vollständigkeit halber wird die Verpflichtung, den zugelassenen Schiffsrecyclingplan an den Schiffseigentümer zu übersenden, deklaratorisch aufgeführt. Diese Regelung ist bislang in § 27 Absatz 1 Nummer 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 2

Absatz 2 konkretisiert die Regelung des Artikels 13 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013. Der Betreiber der Abwrackeinrichtung hat zu melden, dass die Abwrackeinrichtung bereit ist, mit dem Schiffsrecycling zu beginnen. Diese Meldungsverpflichtung hat an die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu erfolgen, wenn das Schiff die Bundesflagge führt. Diese Regelung ist bislang in § 27 Absatz 1 Nummer 3 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu § 49 (Eingehende Überprüfung)

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation kann unter Berücksichtigung der Entschließung MEPC.223(64) (VkBl. 2018 S. 421) eingehende Überprüfungen durchführen. Nach der Entschließung werden diese Überprüfungen als gründlichere Überprüfungen bezeichnet. Es handelt sich hierbei um eine neue Regelung.

Zu § 50 (Aufgaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie)

Zu Absatz 1

Zu Nummer 1

Nach Anlage Regel 15 Absatz 4 des Übereinkommens von Hongkong hat Deutschland eine einzige Kontaktstelle für den Bereich Recycling von Schiffen zu benennen. Als eine solche Kontaktstelle fungiert das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Es geht um Themen, die das Übereinkommen von Hongkong und die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 betreffen. Darunter fallen also beispielsweise keine Anfragen zur Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über die Verbringung von Abfällen, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 und (EU) 2020/1056 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L, 2024/1157, 30.04.2024; 2024/90786, 9.12.2024) oder landesrechtliche Zulassungen von Werften. Diese Zuständigkeit ist bereits im § 26 Absatz 1 Satz 1 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Zu Nummer 2

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist zuständig für die bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit, um nach Maßgabe des Artikels 22 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 potentielle Umgehungen und Verletzungen der Verordnung leichter verhindern oder aufdecken zu können. Außerdem ist es für den Informationsaustausch nach Artikel 7 des Übereinkommens von Hongkong zuständig. Eine entsprechende Regelung ist im § 26 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Nummer 3

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist zentrale Stelle für die Verwaltung von Informationen, die für die regelmäßigen Meldungen an die Europäische Kommission und die Internationale Seeschifffahrts-Organisation notwendig sind. Die für die Berichterstellung nach Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und Artikel 12 des Übereinkommens von Hongkong notwendigen Informationen erfragt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie auch unmittelbar bei den zuständigen Ministerien der Länder ab, sofern Abwrackeinrichtungen in Deutschland zugelassen sind. Hierzu wendet sich das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für Informationen nach Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 unmittelbar an die zuständigen Landesministerien, sofern Abwrackeinrichtungen in Deutschland zugelassen sind. Auch liegen den Staatsanwaltschaften die Informationen nach Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 vor (vergleiche Anordnung über Mitteilungen in Strafsachen (Mistra) Nummer 51 Absatz 5). Aufgrund der von den Länderbehörden und der Berufsgenossenschaft übermittelten Informationen erstellt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie einen jährlichen Bericht nach Artikel 12 des Übereinkommens von Hongkong und einen dreijährlichen Bericht nach Artikel 21 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013. Es übermittelt die Berichte an das Bundesministerium für Verkehr. Anschließend leitet das Bundesministerium für Verkehr die jeweiligen Berichte an die Europäische Kommission und die Internationale Seeschifffahrts-Organisation. Dies ist bislang in § 26 Absatz 4 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Zu Absatz 2

Nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 hat Deutschland eine oder mehrere Kontaktpersonen zu benennen, die natürliche und juristische Personen zum Thema Recycling von Schiffen informieren und beraten. Deshalb wird hier noch ergänzt, dass mindestens ein konkreter Ansprechpartner benannt wird. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist erste Anlaufstelle für natürliche und juristische Personen. Es soll eingehende Anfragen an die zuständigen Stellen weiterleiten. Diese Verpflichtung ist bereits im § 26 Absatz 1 Satz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 3

Die Mitteilung über Änderungen der Ansprechpartner erfolgt entsprechend Artikel 19 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 an das Bundesministerium für Verkehr. Dieses unterrichtet im Anschluss unverzüglich die Europäische Kommission und die Internationale Seeschifffahrts-Organisation über einen Wechsel der Kontaktpersonen und Änderungen der Kontaktinformationen. Diese Verpflichtung ist bereits in § 26 Absatz 3 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu § 51 (Berichtspflichten der Berufsgenossenschaft)

Zu Absatz 1

Da das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nach § 50 Absatz 1 Nummer 3 verpflichtet ist, die Informationen nach Artikel 12 des Übereinkommens von Hongkong und Berichte nach Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 zu erstellen, ist es auf Informationen angewiesen. Da die Berufsgenossenschaft über die Informationen verfügt, hat sie die aufgeführten Informationen in Form eines Verzeichnisses bis zum 31. März jeden Jahres an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übermitteln. Außerdem dienen diese Informationen, die Aufgaben als Kontaktstelle und im Rahmen der bilateralen und multilateralen Zusammenarbeit wahrzunehmen. Diese Verpflichtung hat sie bereits nach § 27 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Nummer 1

In dem Verzeichnis ist eine Liste der anerkannten Organisationen anzugeben, die Besichtigungen in Bezug auf die Inventarbescheinigung und die Recyclingfähigkeitsbescheinigung durchführen. Diese Verpflichtung ergibt sich aus Artikel 12.3 des Übereinkommens von Hongkong. Diese Regelung ist bislang in § 27 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Nummer 2

Im Verzeichnis ist außerdem eine Liste der Schiffe, die die Bundesflagge führen und für die eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung ausgestellt wurde, anzugeben. Diese Verpflichtung ergibt sich aus Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und Artikel 12.4 des Übereinkommens von Hongkong. Diese Regelung ist bislang in § 27 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Nummer 3

Die Berufsgenossenschaft informiert das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie über ihr vorliegende Informationen über Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und das Übereinkommen von Hongkong sowie über die ergriffenen Maßnahmen. Diese Informationen werden nach Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und nach Artikel 12.6 und 12.7 des Übereinkommens von Hongkong benötigt. Die Regelung ist bislang in § 27 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 2

Die Verpflichtung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie alle drei Jahre eine Liste der Schiffe, die die Bundeflagge führen und für die eine Abschlusserklärung eingegangen ist, zu übermitteln, ergibt sich aus Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013. Mit Abschlusserklärung ist eine Bestätigung des Betreibers der Abwrackeinrichtung gemeint, dass das Schiffsrecycling nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 abgeschlossen ist (vergleiche Artikel 3 Absatz 1 Nummer 20 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013). Diese Verpflichtung gibt es bereits im § 27 Absatz 3 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Abschnitt 6 (Tagebücher und Notfallpläne)

Zu § 52 (Tagebuchführungspflichten)

Zu Absatz 1

In Absatz 1 werden Tagebuchführungspflichten geregelt.

Zu Nummer 1

Für Öltankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 150 und für sonstige Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 400 ist ein Öltagebuch zu führen. In diesem Tagebuch sind Vorgänge und Vorkommnisse im Zusammenhang mit Öl an Bord eines Schiffes aufzuzeichnen. Dadurch soll die Einhaltung der MARPOL-Vorschriften überwacht und eine Umweltverschmutzung verhindert werden.

Zu Buchstabe a

Das Führen eines Öltagebuchs hat nach Anlage I Regel 2 Absatz 6.1, Regel 16 Absatz 2 zweiter Halbsatz, Regel 17 Absatz 1 bis 6, Regel 18 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 10.2 Satz 2 sowie Regel 36 Absatz 1 bis 7 des MARPOL-Übereinkommens sowie nach der Anleitung für die Aufzeichnung von Betriebsvorgängen im Öltagebuch Teil I – Betriebsvorgänge im Maschinenraum (Alle Schiffe) (Rundschreiben MEPC.1/Circ.736/Rev.2) (VkBl. 2016 S. 415) zu erfolgen.

Zu Buchstabe b

Für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, müssen die Vorgaben für das Öltagebuch nach Teil II-A Kapitel 1 Absatz 1.1.4 des Polar Codes (Entschließung MEPC.264(68)) (VkBl. 2015 S. 843, Anlagenband B 8146) eingehalten werden.

Zu Nummer 2

Für Schiffe, die für die Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut zugelassen sind, ist ein Ladungstagebuch zu führen. In diesem Tagebuch sind alle Vorgänge im Zusammenhang mit der Ladung an Bord eines Schiffes aufzuzeichnen. Das Tagebuch dient dazu, die Einhaltung der MARPOL-Vorschriften zu überwachen und die Sicherheit sowie den Umweltschutz zu gewährleisten.

Zu Buchstabe a

Das Führen eines Ladungstagebuchs hat nach Anlage II Regel 13 Absatz 6.1.1 Satz 4 und Absatz 6.1.3.2 sowie Regel 15 Absatz 1 bis 5 des MARPOL-Übereinkommens zu erfolgen.

Zu Buchstabe b

Für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, müssen die Vorgaben für das Ladungstagebuch nach Teil II-A Kapitel 2 Absatz 2.1.2 des Polar Codes eingehalten werden.

Zu Nummer 3

Nummer 3 schreibt das Führen eines Mülltagebuchs nach der Anlage V Regel 10 Absatz 3 und Regel 14 Absatz 2 des MARPOL-Übereinkommens vor. Für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, müssen die Vorgaben für das Mülltagebuch nach Teil II-A Kapitel 5 Absatz 5.2.3 des Polar Codes eingehalten werden. Jedes Schiff mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 100 und jedes Schiff mit der Erlaubnis zur Beförderung von mindestens 15 Personen sowie jede feste oder schwimmende Plattform muss ein Mülltagebuch führen. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 400 auf 100 wurde mit der Entschließung MEPC.360(79) (BGBl. 2024 II Nr. 247) eingeführt. Das Mülltagebuch dokumentiert den Betrieb an Bord, den Abfallanfall und die Entsorgung von Schiffsabfall.

Zu Nummer 4

Nummer 4 enthält die Eintragungspflicht in das Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen nach Anlage VI Regel 12 Absatz 6 und 7 des MARPOL-Übereinkommens. Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 400 sowie Bohrplattformen und sonstige Plattformen (die Reisen in Gewässer unter der Souveränität oder Hoheitsgewalt anderer Vertragsparteien durchführen) und die über wiederbefüllbare Systeme verfügen, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, müssen ein Tagebuch nach Nummer 4 führen. In diesem Tagebuch sind alle Vorgänge im Zusammenhang mit diesen Stoffen zu vermerken. Das Tagebuch dient als Nachweis für die ordnungsgemäße Handhabung und Entsorgung dieser Stoffe und trägt zur Überwachung und Durchsetzung der Vorschriften bei.

Zu Nummer 5

Nummer 5 enthält die Pflicht, ein Protokollbuch der Motorparameter zu führen, wenn bei einem Schiffsmotor oder bei Schiffsmotoren ein Motorparameter-Kontrollverfahren durchgeführt wird. Die Technische NO_x-Vorschrift 2008 legt für alle Schiffsdieselmotoren, für die Anlage VI Regel 13 – Stickoxide (NO_x) – des MARPOL-Übereinkommens gilt, verbindliche Verfahren für die Prüfung, Besichtigung und Zulassung von Schiffsdieselmotoren fest. Mit deren Anwendung wird sichergestellt, dass die einschlägigen Grenzwerte für Stickoxid-Emissionen nach Anlage VI Regel 13 des MARPOL-Übereinkommens eingehalten werden.

Zu Nummer 6

Die Führung eines Tagebuchs zum Abgasreinigungssystem ist in Nummer 6 nach den Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2021 (Entschließung MEPC.340(77)) (VkBl. 2023 S. 194) festgeschrieben. In Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Installation des jeweiligen Abgasreinigungssystems kommen die entsprechenden Richtlinien für Abgasreinigungssysteme zur Anwendung. Für ältere Abgasreinigungsanlagen ergeben sich Tagebuchführungspflichten nach Absatz 4.2.2.1 Buchstabe d, den Absätzen 4.4.10, 5.5.2, 10.1.5.2 Satz 3 und Absatz 10.4.2 der Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2009 (Entschließung MEPC.184(59)) (VkBl. 2010 S. 341) und nach Absatz 4.2.2.1.4 Satz 2, den Absätzen 4.4.10, 5.5.2, 10.1.5.2 Satz 3 und Absatz 10.4.2 der Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2015 (Entschließung MEPC.259(68)) (VkBl. 2019 S. 120). Die Eintragungspflicht wird hiermit konkretisiert.

Zu Nummer 7

Bei dem Tagebuch nach Anlage VI Regel 13 Absatz 5.3 des MARPOL-Übereinkommens geht es um Aufzeichnungen der Stufe und des Ein/Aus-Status von Schiffsdieselmotoren. Bei dem Tagebuch nach Anlage VI Regel 14 Absatz 6 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens geht es um Aufzeichnungen der Brennstoffumstellung. Hiermit werden Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/802 umgesetzt.

Zu Nummer 8

Mit Nummer 8 wird Artikel 4 Satz 1 des Beschlusses 2010/769/EU der Kommission vom 13. Dezember 2010 über die Festlegung von Kriterien für den Einsatz von Technologien, die bei Flüssiggastankern eine Alternative zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe darstellen, die den Anforderungen des Artikels 4b der Richtlinie 1999/32/EG des Rates über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen geänderten Fassung entsprechen (ABl. L 328 vom 14.12.2010, S. 15) umgesetzt. Es sind Aufzeichnungen bei Flüssiggastankern zu führen, wenn eine Mischung von Schiffskraftstoffen und Abdampf als gleichwertiger Ersatz zur Anwendung kommt.

Zu Nummer 9

Nach Nummer 9 muss jedes Schiff ein Ballastwasser-Tagebuch nach Anlage Regel A-4 Absatz 4, Regel B-2 Absatz 1 bis 5 sowie Regel B-4 Absatz 5 des Ballastwasser-Übereinkommens führen. Im Ballastwasser-Tagebuch werden alle Vorgänge im Zusammenhang mit dem Ballastwasser aufgezeichnet, um die Einhaltung des Ballastwasser-Übereinkommens sicherzustellen.

Zu Absatz 2

Jede Eintragung ist unverzüglich vom für die jeweilige Eintragung verantwortlichen Schiffsoffizier zu unterschreiben. Diese Verpflichtung ergibt sich für einige Tagebücher direkt aus den internationalen Vorschriften (vergleiche beispielsweise Anlage I Regel 17 Absatz 4 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens). Diese Verpflichtung ist für das Öltagebuch, das Ladungstagebuch, das Mülltagebuch und das Ballastwasser-Tagebuch bislang in § 4 Absatz 3, § 7 Absatz 3, § 10 Absatz 4 und § 21 Absatz 3 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 haben der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche dafür zu sorgen, dass Eintragungen in Tagebücher unverzüglich nach Beendigung eines jeden Vorgangs durch den verantwortlichen Schiffsoffizier unterschrieben werden. Eine entsprechende Regelung ist für das Öltagebuch in § 4 Absatz 1 Nummer 2 der See-Umweltverhaltensverordnung, für das Ladungstagebuch in § 7 Absatz 1 Nummer 2 der See-Umweltverhaltensverordnung, für das Mülltagebuch in § 10 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung und für das Ballastwasser-Tagebuch in § 21 Absatz 1 Nummer 2 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 regelt die Verpflichtung des Schiffsführers, jede Tagebuchseite nach der letzten Eintragung zu unterschreiben. Diese Verpflichtung ergibt sich für einige Tagebücher direkt aus den internationalen Vorschriften (vergleiche beispielsweise Anlage I Regel 17 Absatz 4 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens). Diese Verpflichtung ist für das Öltagebuch, das Ladungstagebuch, das Mülltagebuch und das Ballastwasser-Tagebuch bislang in § 4

Absatz 2, § 7 Absatz 2, § 10 Absatz 3 und § 21 Absatz 2 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Zu § 53 (Elektronische Tagebuchführung)

Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält die Zulassungsverpflichtung von elektronischen Tagebüchern auf Schiffen, die die Flagge eines Staates führen, der Vertragspartei oder auch der Nichtvertragspartei der Anlagen I, II, V oder VI des MARPOL-Übereinkommens oder des Ballastwasser-Übereinkommens ist. Um ein elektronisches Tagebuch auf einem Schiff zu verwenden, bedarf es einer schiffsbezogenen Zulassung.

Zu Absatz 2

Bei der Führung eines elektronischen Tagebuchs nach dem MARPOL-Übereinkommen sind die Richtlinien für die Verwendung elektronischer Tagebücher im Rahmen von MARPOL (Entschließung MEPC.312(74)) (VkBl. 2020 S. 707) auf Schiffen sowohl von Vertragsparteien als auch von Nichtvertragsparteien einzuhalten. Diese Richtlinien enthalten spezifische technische Vorgaben an das elektronische Tagebuch. Beispielsweise müssen elektronische Tagebücher in der in den einschlägigen Anlagen von MARPOL angegebenen Form dargestellt werden (Absatz 4.1.3 der Entschließung MEPC.312(74)). Das elektronische Ballastwasser-Tagebuch muss den Absätzen 3, 4 und 6 der Entschließung MEPC.312(74) entsprechen.

Zu Absatz 3

Zu Nummer 1

Der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche ist dafür verantwortlich, dass das elektronische Tagebuch zugelassen ist.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Darüber hinaus hat der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche dafür zu sorgen, dass für elektronische Tagbücher nach dem MARPOL-Übereinkommen eine Erklärung zum elektronischen Tagebuch nach dem Anhang der Entschließung MEPC.312(74) an Bord mitgeführt wird.

Zu Buchstabe b

Für das Ballastwasser-Tagebuch ist ebenfalls ein Nachweis über die Zulassung an Bord des Schiffes mitzuführen. Dafür hat der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche Sorge zu tragen.

Zu § 54 (Ergänzende Regelungen in Bezug auf die Pflichten zur Aufbewahrung des Tagebuchs über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, und des Protokollbuchs der Motorparameter)

Zu Absatz 1

Es wird eine Aufbewahrungspflicht an Bord für die Dauer von drei Jahren ab dem Zeitpunkt der letzten Eintragung für das Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, festgeschrieben. Verantwortlich für die Einhaltung der Aufbewahrungspflicht ist der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt, für welche Dauer das Protokollbuch der Motorparameter an Bord bereitzuhalten ist: für die Dauer des Vorhandenseins des Motors, für den das Protokollbuch geführt wird, an Bord.

Zu § 55 (Anforderungen an Tagebücher und Tagebuchführungspflichten für Schiffe, die die Bundesflagge führen)

Zu Absatz 1

Für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist vorgeschrieben, dass die Eintragungen nach § 52 Absatz 1 im Schiffs- oder Maschinentagebuch nach Anlage 1 Abschnitt B Unterabschnitt B.II. der Schiffssicherheitsverordnung zu erfolgen haben.

Zu Absatz 2

Auf Schiffen, die die Bundesflagge führen, können elektronische Tagebücher im Rahmen eines elektronisch geführten Seetagebuchs nach Anlage 1 Abschnitt B Unterabschnitt B.II Nummer 3.4 der Schiffssicherheitsverordnung geführt werden.

Zu Absatz 3

Absatz 3 sieht eine Befreiung von der Pflicht vor, ein Mülltagebuch zu führen. Eine solche Befreiung muss die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation erteilen. Diese Befreiungsmöglichkeit ist in Anlage V Regel 10 Absatz 4 des MARPOL-Übereinkommens enthalten. In Absatz 3 wird ergänzend zur MARPOL-Regelung die Zuständigkeit für die Befreiung festgeschrieben.

Zu Nummer 1

Nach Nummer 1 kann eine solche Ausnahme beispielsweise für kurze Reisen auf Fähren gewährt werden.

Zu Nummer 2

Eine weitere Ausnahme ist möglich für schwimmende Plattformen.

Zu § 56 (Anforderungen an Tagebücher bei Schiffen von Nichtvertragsparteien)

Zu Absatz 1

Zu Nummer 1

Die Regelung entspricht der Regelung des § 4 Absatz 4 Satz 1 zweiter Satzteil, § 7 Absatz 4 Satz 1 zweiter Satzteil, § 10 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und § 21 Absatz 4 Satz 1 zweiter Satzteil der See-Umweltverhaltensverordnung. Unter Beachtung der küstenstaatlichen Kompetenzen müssen die Eintragungen bei Schiffen, die die Flagge eines Staates führen, der nicht Vertragspartei der Anlagen I, II, V oder VI des MARPOL-Übereinkommens oder des Ballastwasser-Übereinkommens ist, spätestens beim Einlaufen in die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone vorgenommen werden.

Zu Nummer 2

Die Eintragungen müssen unverzüglich, vollständig und wahrheitsgemäß erfolgen. Diese Verpflichtung steht ebenfalls bereits im § 4 Absatz 4 Satz 1 zweiter Satzteil, § 7 Absatz 4 Satz 1 zweiter Satzteil, § 10 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und § 21 Absatz 4 Satz 1 zweiter Satzteil der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Absatz 2

Statt einer Erklärung nach § 53 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe a kann ein Schiff, das die Flagge eines Staates führt, der nicht Vertragspartei der Anlagen I, II, V oder VI des MARPOL-Übereinkommens ist, eine Übereinstimmungsbescheinigung an Bord mitführen, die bestätigt, dass die technischen Anforderungen der Entschließung MEPC.312(74) erfüllt sind.

Zu § 57 (Zulassung der Tagebücher zum Abgasreinigungssystem für Schiffe, die die Bundesflagge führen)

Das Tagebuch zum Abgasreinigungssystem muss nach Absatz 4.4.9 Satz 3 und Absatz 5.7.1 Satz 2 der Entschließung MEPC.340(77) von der Verwaltung zugelassen werden. Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ist zuständig für die Zulassung des Tagebuchs zum Abgasreinigungssystem für Schiffe, die die Bundesflagge führen.

Zu § 58 (Zulassung elektronischer Tagebücher für Schiffe, die die Bundesflagge führen)

Zu Absatz 1

Ein Antrag auf Zulassung von elektronischen Tagebüchern für Schiffe, die die Bundesflagge führen, ist bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zu stellen. Um ein elektronisches Tagebuch auf einem Schiff zu führen, bedarf es einer schiffsbezogenen Zulassung (vergleiche § 53 Absatz 3).

Zu Absatz 2

Die Prüfung der Einhaltung der technischen Anforderungen an elektronische Tagebücher führt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie durch. Die Einhaltung der technischen Anforderungen richtet sich nach der Entschließung MEPC.312(74).

Zu Absatz 3

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation lässt das elektronische Tagebuch zu, wenn dieses die technischen Anforderungen erfüllt. Dies hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie festzustellen. Dann erteilt die Berufsgenossenschaft die Erklärung zum elektronischen Tagebuch nach der Entschließung MEPC.312(74).

Zu Absatz 4

Hersteller von Systemen für elektronische Tagebücher können eine produktbezogene Zulassung beantragen, um nachzuweisen, dass das elektronische Tagebuch die vorgeschriebenen Anforderungen für die Verwendung auf Schiffen unter deutscher Flagge erfüllt.

Zu Absatz 5

Absatz 5 enthält eine Verfahrensvereinfachung für Schiffe, die bereits ein von einem anderen Flaggenstaat zugelassenes elektronisches Tagebuch führen und die eingeflaggt werden. Sofern bereits eine andere EU-Zulassung vorliegt, ist eine Gleichwertigkeit gegeben. Bei Zulassungen von einem Nicht-EU-/EWR-Mitgliedstaat erfolgt eine Einzelfallprüfung durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation und gegebenenfalls durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Von einer Gleichwertigkeit wird ausgegangen, wenn die Entschließung MEPC.312(74) eingehalten wurde.

Zu § 59 (Bordeigene Notfallpläne)

Zu Absatz 1

Absatz 1 verpflichtet, Notfallpläne unter Berücksichtigung der Entschließungen MEPC.54(32) und MEPC.85(44) zu erstellen. Die Richtlinien enthalten Angaben für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen und für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe und geben den Schiffseigentümern bei der Abfassung dieser Notfallpläne Hilfestellung. Zweck der Pläne ist es, die notwendigen Maßnahmen zur Unterbindung oder weitestmöglichen Verringerung des Freisetzens sowie zur Eindämmung von dessen Auswirkungen zu unternehmen. Die Pläne müssen Meldevorschriften enthalten, in denen geregelt wird, wann und wem ein tatsächliches oder wahrscheinliches Einleiten zu melden ist. Des Weiteren sind Maßnahmen zur Überwachung des Einleitens aufzuführen. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen zur weitestmöglichen Verringerung des Ausflusses an Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen sowie der Bedrohung der Meeresumwelt. Außerdem sind Maßnahmen in Bezug auf gesamtstaatlicher und kommunaler Ebene in Gang zu setzen. Diese Pläne sind dazu da, Personen an Bord aufzuzeigen, wie sie auf ein durch ein Verschmutzungsereignis im Zusammenhang mit Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen herbeigeführte Notfallsituation reagieren sollen. Der Plan soll die Personen an Bord unterstützen, Maßnahmen zu treffen, mit denen das Einleiten von Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen unterbunden oder wenigstens auf das geringstmögliche Ausmaß verringert werden kann und die Auswirkungen des Einleitens eingedämmt werden können.

Zu Absatz 2

Entsprechend Absatz 1 müssen diese Vorschriften auch in Polargewässern eingehalten werden.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 wird festgelegt, dass für Schiffe, die die Bundesflagge führen, die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation die Notfallpläne genehmigen muss.

Zu Abschnitt 7 (Schlussbestimmungen)

Zu § 60 (Ordnungswidrigkeiten)

Auf der Grundlage des § 15 des Seeaufgabengesetzes können Verstöße gegen die See-Umwelt-Verordnung, das MARPOL-Übereinkommen, gegen weitere internationale Umweltübereinkommen und sonstige Verhaltensvorschriften zum Schutz der Umwelt in der Seeschifffahrt erlassen werden. Die Internationalen Übereinkommen verlangen, dass die Vertragsstaaten Sanktionsvorschriften wegen Verstößen gegen die Übereinkommen erlassen und diese Verstöße ahnden (vergleiche Artikel 4 des MARPOL-Übereinkommens). Ebenso verlangt das EU-Recht, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen festlegen (vergleiche Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen, Artikel 1 Absatz 1 und Artikel 4 der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Durchsetzung internationaler Normen für die Verschmutzung durch Schiffe und die Einführung von verwaltungsrechtlichen Sanktionen für Verschmutzungsdelikte (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11; L 33 vom 4.2.2006, S. 87; L105 vom 13.4.2006, S. 65), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2024/3101 (ABl. L, 2024/3101, 16.12.2024) geändert worden ist).

Zu Absatz 1

Zu Nummer 1

Dieser Ordnungswidrigkeitentatbestand ist bislang in § 28 Absatz 2 Nummer 1 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt. Da die Zuständigkeit für die Entgegennahme der Meldungen über das Einleiten von Schadstoffen ins Meer nach Artikel 8 Absatz 1 und dem Protokoll I des MARPOL-Übereinkommens in § 5 geregelt ist, wurde dieser Tatbestand von Absatz 2 in den Absatz 1 verschoben.

Zu Nummer 2

Der Bußgeldtatbestand ist bislang in § 28 Absatz 1 Nummer 7 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Er wurde um den Begriff des Öls ergänzt, dessen Nichterwähnung ein Redaktionsversehen war.

Zu Nummer 3

Dieser Bußgeldtatbestand ist ebenfalls nicht neu und entspricht § 28 Absatz 1 Nummer 8 der See-Umweltverhaltensverordnung. Er wurde neu formuliert, weil die Regelung des § 8 Absatz 2 Nummer 1, auf die sich der Bußgeldtatbestand bezieht, umformuliert wurde.

Zu Nummer 4

Dieser Bußgeldtatbestand ist neu, denn er bezieht sich auf die neu eingefügte Verhaltenspflicht nach § 8 Absatz 2 Nummer 2. Hiernach müssen der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche sicherstellen, dass die Ölfilteranlage nicht umgangen wird oder in ihrer Funktion durch unzureichende Wartung oder Manipulation eingeschränkt ist. Dieser Bußgeldtatbestand ist erforderlich, damit die Umwelt nicht verunreinigt wird. Jedes nachträgliche Behördeneinschreiten käme zu spät.

Zu den Nummern 5 und 6

Diese Bußgeldtatbestände sind bislang in § 28 Absatz 1 Nummer 5 und 6 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Nummer 7

Der Bußgeldtatbestand in Nummer 7 ist neu. Bei einem zulässigen Einleiten von unbehandeltem Schiffsabwasser nach Anlage IV Regel Absatz 1.1 des MARPOL-Übereinkommens ist die Entschließung MEPC.157(55) (VkBl. 2007 S. 590) zu erfüllen, ansonsten ist der Ordnungswidrigkeitentatbestand erfüllt. Dieser Bußgeldtatbestand ist erforderlich, damit die Umwelt nicht verunreinigt wird. Jedes nachträgliche Behördeneinschreiten käme zu spät.

Zu Nummer 8

Dieser Bußgeldtatbestand ist neu, denn er bezieht sich auf die neu eingefügte Verhaltenspflicht nach § 14 Absatz 2. Hiernach haben der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche sicherzustellen, dass eine Abwasser-Aufbereitungsanlage nicht in ihrer Funktion durch unzureichende Wartung oder Manipulation eingeschränkt ist. Dieser Bußgeldtatbestand ist erforderlich, damit die Umwelt nicht verunreinigt wird. Jedes nachträgliche Behördeneinschreiten käme zu spät.

Zu Nummer 9

Der Tatbestand in Nummer 9 sieht eine Bußgeldbewehrung für den Schiffseigentümer, den Schiffsführer und den sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen vor, wenn das Schiff nicht mit einer Abwasserrückhalteanlage mit bord- und landseitigen Abwasseranschlüssen

ausgerüstet ist (vergleiche § 28 Absatz 1 Nummer 10 der See-Umweltverhaltensverordung). Die Sicherstellung dieser Ausrüstungsverpflichtung ist erforderlich, damit die Umwelt nicht verunreinigt wird. Jedes nachträgliche Behördeneinschreiten käme zu spät.

Zu Nummer 10

Der Bußgeldtatbestand entspricht dem bisherigen Bußgeldtatbestand nach § 28 Absatz 2 Nummer 20 der See-Umweltverhaltensverordnung. Da ein entsprechendes Handlungsgebot in der See-Umwelt-Verordnung geregelt ist, wurde dieser Tatbestand von Absatz 2 in den Absatz 1 verschoben. Es wird der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche bewehrt, der nicht dafür sorgt, dass Aushänge zur Müllbehandlung spätestens vor Antritt der Fahrt angebracht werden. Erfolgt keine oder eine spätere Anbringung dieser Aushänge können sich die Besatzung und Passagiere nicht entsprechend den Vorgaben verhalten, was zu einer Verunreinigung der Umwelt führen kann.

Zu Nummer 11

Der Bußgeldtatbestand ist bislang in § 28 Absatz 2 Nummer 22 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Da die Regelungen der Anlage V Regel 10 Absatz 6 des MARPOL-Übereinkommens in § 21 konkretisiert werden, bezieht sich der Bußgeldtatbestand auf die See-Umwelt-Verordnung.

Zu Nummer 12

Ein vergleichbarer Bußgeldtatbestand ist im § 28 Absatz 1 Nummer 11 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Ergänzt wurde die Bewehrung um Schiffe mit Bundesflagge auf hoher See. Neu ist der Bußgeldtatbestand für den Schiffsbetreiber, wenn der Schiffskraftstoff nicht den in § 22 Absatz 1 und 2 enthaltenen Anforderungen entspricht. Schließlich ist der Schiffsbetreiber dafür verantwortlich, welcher Schiffskraftstoff verwendet wird, denn diese Entscheidung wird an Land getroffen.

Zu Nummer 13

Der Bußgeldtatbestand ist bislang in § 28 Absatz 1 Nummer 12 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Zu Nummer 14

Neu ist Nummer 14. Bebußt wird der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche, wenn er nicht dafür sorgt, dass nur Schiffskraftstoff mitgeführt wird, der den Schwefelgehalt von 0,50 Prozent m/m nicht überschreitet. Diese Verpflichtung ergibt sich aus Anlage VI Regel 14 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens. Der Kraftstoff wird mitgeführt, um ihn zu einem späteren Zeitpunkt auf See zu verwenden. Auf See gibt es aber keine Überwachungsmechanismen der Behörden. Wenn dieser Kraftstoff dann verwendet wird und er nicht den Vorgaben entspricht, verunreinigt dieser die Luft.

Zu Nummer 15

Dieser Bußgeldtatbestand ist ebenfalls neu. Er bezieht sich auf die neu eingefügte Verhaltenspflicht nach § 24 Absatz 3. Hiernach haben der Schiffsführer und der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche sicherzustellen, dass ein dort aufgeführtes Abgasreinigungssystem nicht in seiner Funktion durch unzureichende Wartung oder Manipulation eingeschränkt ist. Dieser Bußgeldtatbestand ist erforderlich, damit die Luft nicht verunreinigt wird. Jedes nachträgliche Behördeneinschreiten käme zu spät.

Zu Nummer 16

Dieser Bußgeldtatbestand ist neu. Er steht aber in Zusammenhang mit den weiteren Bußgeldtatbeständen in Bezug auf die Bunkerlieferbescheinigung, die es bereits gibt. Die Pflicht des Lieferanten, eine repräsentative Probe des gelieferten Schiffskraftstoffs zu ziehen, ergibt sich aus Anlage VI Regel 18 Absatz 8.1 des MARPOL-Übereinkommens. Diese Probe dient als Nachweis für die Qualität des Kraftstoffes. Dafür ist der Lieferant verantwortlich. Wenn der Kraftstoff nicht den Anforderungen genügt und dieser verwendet wird, wird die Luft verunreinigt.

Zu den Nummern 17 bis 21

Die Bußgeldtatbestände aus den Nummern 17 bis 21 entsprechen den bisherigen Bußgeldtatbeständen aus § 28 Absatz 1 Nummer 14 bis 18 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Nummer 22

Der Bußgeldtatbestand der Nummer 22 ist nicht neu. Er ist bislang in § 28 Absatz 1 Nummer 13 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt. Aufgrund der umformulierten Bezugsnorm wurde der Tatbestand umformuliert. Der Bußgeldtatbestand dient der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 4 der Richtlinie (EU) 2024/3101 – Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie 2005/35/EG.

Zu Nummer 23

Der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche wird bewehrt, wenn dieser nicht dafür sorgt, dass sein Schiff nicht ein nach Anlage 1 des AFS-Übereinkommens verbotenes Bewuchsschutzsystem aufweist (vergleiche § 28 Absatz 1 Nummer 10 der See-Umweltverhaltensverordnung). Dieser Bußgeldtatbestand ist erforderlich, damit die Umwelt nicht verunreinigt wird. Ein Bewuchsschutzsystem, welches nicht den Regelungen entspricht, stellt einen Risikofaktor für die Umwelt dar. Jedes nachträgliche Behördeneinschreiten käme zu spät.

Zu Nummer 24

Es ist das internationale Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem, die Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem oder eine entsprechende Bestätigung mitzuführen oder vollständig und rechtzeitig auszuhändigen (vergleiche § 28 Absatz 1 Nummer 19 der See-Umweltverhaltensverordnung). Diese Verpflichtung ergibt sich aus Anhang I Nummer 2.3 der Verordnung (EG) Nr. 782/2003. Die Notwendigkeit der Regelung ergibt sich aus der Praxis. Schließlich müssen die Behörden überwachen, dass das am Schiff angebrachte Bewuchsschutzsystem den Anforderungen des AFS-Übereinkommens entspricht. Diese Prüfung erfolgt über die Prüfung entsprechender Dokumente. Ein Bewuchsschutzsystem, welches nicht den Regelungen entspricht, stellt einen Risikofaktor für die Umwelt dar.

Zu Nummer 25

Der Bußgeldtatbestand des Einleitens von Ballastwasser ist bereits in § 28 Absatz 1 Nummer 20 der See-Umweltverhaltensverordnung normiert. Der Tatbestand wurde konkretisiert und umfasst nun auch Sedimente.

Zu den Nummern 26 bis 28

Die Nummern 26 bis 28 sind nicht neu, sondern sind in § 28 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 und Absatz 2 Nummer 23 sowie 26 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 2

Zu den Nummern 1 bis 11

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände der Nummern 1 bis 11 beziehen sich auf Anlage I des MARPOL-Übereinkommens und entsprechen weitestgehend den Regelungen im bisherigen § 28 Absatz 2 Nummer 2 bis 11 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Nummer 3 entspricht § 28 Absatz 2 Nummer 4 der See-Umweltverhaltensverordnung. Die Regelung wird um den Polar Code ergänzt. Der Bußgeldtatbestand dient der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 4 der Richtlinie (EU) 2024/3101 – Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2005/35/EG.

Der Bußgeldtatbestand in Nummer 9 ist ebenfalls in § 28 Absatz 2 Nummer 7 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Die Regelung zum Notfallplan ist nun in einer eigenen Nummer geregelt. Zudem wurden die Vorschriften, die in Bezug auf den Notfallplan einzuhalten sind, konkretisiert und um den Polar Code ergänzt.

Ebenso wenig ist der Bußgeldtatbestand in Nummer 10 neu. Er ist bislang in § 28 Absatz 2 Nummer 10 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt. Der Adressat wurde konkretisiert. Adressat ist nicht mehr der Schiffsführer oder der sonst für die Führung von Tagebüchern verantwortliche Schiffsoffizier, sondern der für den Betrieb der Plattform Verantwortliche.

Zu den Nummern 12 bis 18

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände der Nummern 12 bis 18 beziehen sich auf Anlage II des MARPOL-Übereinkommens.

Die Bußgeldtatbestände in den Nummern 12 und 15 bis 17 sind bislang in § 28 Absatz 2 Nummer 12 und 15 bis 17 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt.

Der Bußgeldtatbestand aus Nummer 13 gibt es ebenfalls bereits in § 28 Absatz 2 Nummer 13 der See-Umweltverhaltensverordnung. Dieser wurde redaktionell überarbeitet und an den Wortlaut von Anlage II Regel 13 Absatz 1.1 und 1.3 des MARPOL-Übereinkommens angeglichen. Darüber hinaus wird die Regelung um den Polar Code ergänzt. Der Bußgeldtatbestand dient der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 4 der Richtlinie (EU) 2024/3101 – Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2005/35/EG.

Der Bußgeldtatbestand aus Nummer 14 ist bislang in § 28 Absatz 2 Nummer 14 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt. Neu ist, dass dieser sich auf zwei weitere Verweise auf das MARPOL-Übereinkommen im Zusammenhang mit dem Vorwaschverfahren bezieht, die bislang nicht erfasst waren: Anlage II Regel 13 Absatz 7.1.3.1 und 7.1.4.1 des MARPOL-Übereinkommens. Ergänzt wird die Regelung um die Tatbestandsmerkmale „nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise“.

Ebenso ist der Bußgeldtatbestand aus Nummer 18 nicht neu. Er ist in § 28 Absatz 2 Nummer 16 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Der Bußgeldtatbestand zum Notfallplan ist nun in einer eigenen Nummer geregelt. Zudem wurden die Vorschriften, die in Bezug auf den Notfallplan einzuhalten sind, konkretisiert und um den Polar Code ergänzt.

Zu Nummer 19

Neu ist die Nummer 19, die bei einem Verstoß gegen das Einleitverbot von Anlage III Regel 8 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens ein Bußgeld vorsieht. Der Bußgeldtatbestand dient der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 4 der Richtlinie (EU) 2024/3101 – Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2005/35/EG.

Zu Nummer 20

Die Nummer 20 bezieht sich auf Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens.

Der Bußgeldtatbestand in Bezug auf das Einleiten von Abwasser ins Meer ist im § 28 Absatz 2 Nummer 18 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt. Neu ist, dass die Regelung nun den Polar Code miteinbezieht. Der Bußgeldtatbestand dient der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 4 der Richtlinie (EU) 2024/3101 – Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2005/35/EG.

Zu den Nummern 21 bis 24

Die Bußgeldtatbestände aus den Nummern 21 bis 24 beziehen sich auf Anlage V des MARPOL-Übereinkommens.

Nummer 21 entspricht der Regelung des bisherigen § 28 Absatz 2 Nummer 19 der See-Umweltverhaltensverordnung. Neu ist, dass die Regelung auch den Polar Code miteinbezieht. Der Bußgeldtatbestand dient der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 4 der Richtlinie (EU) 2024/3101 – Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie 2005/35/EG.

Der Bußgeldtatbestand aus Nummer 22 in Bezug auf die Mitführung eines Müllbehandlungsplans ist im bisherigen § 28 Absatz 2 Nummer 21 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt. Der Bußgeldtatbestand bezieht sich nun auch auf die Nichteinhaltung des Polar Codes.

Neu ist der Bußgeldtatbestand in Nummer 23, der ein Bußgeld vorsieht, wenn der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche nicht entsprechend Anlage V Regel 10 Absatz 3 des MARPOL-Übereinkommens ein Mülltagebuch hat. Gemeint ist hier ein Verstoß gegen die Mitführungspflicht. Hier wird an die Systematik beim Öltagebuch und Ladungstagebuch angeknüpft. Bei beiden Tagebüchern ist eine Mitführungs- und eine separate Aufbewahrungspflicht vorgesehen. Diese Pflicht gilt auch für das Mülltagebuch. Diese wurde bislang nicht explizit hervorgehoben, weil die deutsche Formulierung im MARPOL-Übereinkommen von der Formulierung der anderen beiden Tagebücher abweicht („muss ein Tagebuch haben“ anstatt „mitführen“). In der englischen Fassung heißt es aber gleichermaßen: „shall be provided with“.

Nummer 24 entspricht der bisherigen Regelung aus § 28 Absatz 2 Nummer 21a der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu den Nummern 25 bis 33

Die Bußgeldtatbestände aus den Nummern 25 bis 33 beziehen sich auf Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens.

Neu ist der Bußgeldtatbestand aus Nummer 25, der den Schiffsführer oder den sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen mit einem Bußgeld bewehrt, wenn dieser die Übereinstimmungsbescheinigung aus Anlage VI Regel 5 Absatz 4.5 des MARPOL-Übereinkommens nicht an Bord aufbewahrt. Die Kontrolle der Übereinstimmungsbescheinigung ist notwendig, um mögliche Änderungen bezüglich der Energieeffizienz zu überwachen. Der Verbrauch von zu viel Energie kommt einer höheren Luftbelastung gleich.

Ebenfalls neu ist der Bußgeldtatbestand in Nummer 26: Der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche wird mit einem Bußgeld bewehrt, wenn er die Übereinstimmungsbescheinigung betreffend die Meldung des Verbrauchs an ölhaltigem Brennstoff und die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse nicht oder nicht mindestens fünf Jahre an Bord aufbewahrt. Die Verwaltung muss das Schiff überwachen können, um sicherzugehen, dass die Umweltstandards eingehalten werden, damit Umweltschäden vermieden werden. Hierzu muss sie diese Übereinstimmungsbescheinigung prüfen können.

Den Nummern 27 und 28 entsprechende Bußgeldtatbestände sind in § 28 Absatz 2 Nummer 24 und 25 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Auch den Bußgeldtatbestand aus Nummer 29 gibt es bereits zum Teil in § 28 Absatz 2 Nummer 27 der See-Umweltverhaltensverordnung. Die Regelung wurde um die Formulierung „nicht, nicht richtig oder nicht vollständig umsetzt“ ergänzt. Durch die Neufassung wird geregelt, dass auch derjenige ordnungswidrig handelt, der einen Plan für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen oder einen Plan für das Energieeffizienz-Management nicht, nicht richtig oder nicht vollständig umsetzt. Umfasst sind sowohl die Tathandlung der Nichtumsetzung als auch die Umsetzung unrichtiger oder unvollständiger Pläne. Die Notwendigkeit dieser Regelung ergibt sich aus der Praxis. Der Plan regelt unter anderem den Umgang mit für die Atmosphäre schädlichen Stoffen. Eine Nichtbeachtung durch fehlende Mitführung oder eine Nichtumsetzung, nicht richtige oder nicht vollständige Umsetzung des Plans kann zu einem umweltschädigenden Umgang mit den Stoffen führen. Jedes nachträgliche Behördeneinschreiten käme zu spät.

Der Bußgeldtatbestand aus Nummer 30 entspricht § 28 Absatz 2 Nummer 28 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Die Regelung der Nummer 31 beruht auf dem bisherigen § 28 Absatz 2 Nummer 29 der See-Umweltverhaltensverordnung. Die Normadressaten wurden angepasst. Das Tatbestandmerkmal „nicht in der vorgeschriebenen Weise“ wurde ergänzt.

Der Bußgeldtatbestand aus Nummer 32 entspricht § 28 Absatz 2 Nummer 30 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Auch den Bußgeldtatbestand aus Nummer 33 gibt es in § 28 Absatz 2 Nummer 31 der See-Umweltverhaltensverordnung. Die Regelung wurde um die Formulierung „nicht richtig“ ergänzt.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält einen neuen Bußgeldtatbestand betreffend das Helsinki-Übereinkommen. Mit einem Bußgeld wird bewehrt, wer Abwasser in die Ostsee einleitet entgegen Anlage IV Regel 5 Abschnitt A des Helsinki-Übereinkommens in Verbindung mit Anlage IV Regel 11 Absatz 1 oder 3 des MAPOL-Übereinkommens. Die Vorschrift für die Ostsee im Helsinki-Übereinkommen hat einen weiteren Anwendungsbereich als die entsprechende Regelung aus dem MARPOL-Übereinkommen. Sie umfasst auch Sportboote, die mit Toiletten ausgestattet sind. Eine Bußgeldbewehrung wegen verbotenen Einleitens von Abwasser ist notwendig, damit die Umwelt nicht verunreinigt wird. Jedes nachträgliche Behördeneinschreiten käme zu spät.

Zu Absatz 4

Die Bußgeldtatbestände aus Absatz 4 beziehen sich auf Verstöße gegen das Ballastwasser-Übereinkommen.

Zu Nummer 1

Der Bußgeldtatbestand, der sich auf einen Verstoß gegen die Mitführungspflicht eines Ballastwasser-Tagebuchs bezieht, entspricht der bisherigen Regelung aus § 28 Absatz 3 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Nummer 2

Entsprechend der Ordnungswidrigkeiten in Bezug auf Aufbewahrungspflichten von Tagebüchern, wie beispielsweise des Öltagebuchs oder des Ladungstagebuchs, ist ein Verstoß gegen Aufbewahrungspflichten eines Ballastwasser-Tagebuchs mit Bußgeld bewehrt. Eine

vergleichbare Regelung ist in § 28 Absatz 1 Nummer 21 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten.

Zu Absatz 5

Die drei neuen Bußgeldtatbestände aus Absatz 5 beziehen sich auf die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen.

Zu Nummer 1

Bewehrt wird der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche eines Schiffes, das die Flagge eines Vertragsstaates führt, wenn dieser das Gefahrstoffinventar nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder dieses nicht, nicht richtig oder nicht vollständig aktualisiert. Dieser Bußgeldtatbestand ist erforderlich, da das Ziel eines gültigen Gefahrstoffinventars ist, die Sicherheit und Gesundheit der mit dem Recycling des Schiffes befassten Beschäftigten zu gewährleisten sowie Umweltverschmutzungen in Abwrackeinrichtungen zu verhüten.

Zu Nummer 2

Bewehrt wird der Schiffseigentümer, der nicht sicherstellt, dass kurz vor dem Abwracken möglichst wenig Frachtrückstände, Ölreste und betriebsbedingte Abfälle an Bord bleiben. Dieser Bußgeldtatbestand ist erforderlich, da das Ziel des umweltgerechten Recyclings bereits mit der Reduktion der für den Betrieb des Altschiffes anfallenden Abfällen beginnt. Somit werden gefährliche Abfälle reduziert, die schädliche Auswirkungen auf Umwelt und Mensch haben.

Zu Nummer 3

Bewehrt wird der Schiffsführer oder der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche eines Schiffes, das die Flagge eines Drittstaates führt, wenn dieser das Gefahrstoffinventar nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder dieses nicht, nicht richtig oder nicht vollständig aktualisiert. Dieser Bußgeldtatbestand ist erforderlich, da das Ziel eines gültigen Gefahrstoffinventars ist, die Sicherheit und Gesundheit der mit dem Recycling des Schiffes befassten Beschäftigten zu gewährleisten sowie Umweltverschmutzungen in Abwrackeinrichtungen zu verhüten.

Zu Absatz 6

Absatz 6 regelt die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten.

Zu Nummer 1

Für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 60 Absatz 1 Nummer 1, 5, 6 und 11 sowie Absatz 2 Nummer 1 und 12 ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zuständig. Dies entspricht der bisherigen Regelung aus § 28 Absatz 4 Nummer 1 der See-Umweltverhaltensverordnung.

Zu Nummer 2

Wie bisher in § 28 Absatz 4 Nummer 2 der See-Umweltverhaltensverordnung geregelt, ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in den übrigen Fällen zuständig.

Zu § 61 (Berichtspflichten)

Zuständig für die Erfüllung der Berichtspflichten nach Artikel 10a Absatz 2 der Richtlinie 2005/35/EG in der Fassung vom 27. November 2024 ist das Bundesamt für Seeschifffahrt

und Hydrographie. Unter anderem erfragt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die für die Berichterstellung notwendigen Informationen bei den zuständigen Ministerien der Länder ab.

Zu § 62 (Übergangsvorschrift)

§ 62 enthält eine Übergangsvorschrift, die sich auf § 61 bezieht. Die Vorschrift bezieht sich auf die Richtlinie (EU) 2024/3101, die die Richtlinie 2005/35/EG ändert. Nach Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2024/3101 müssen die Regelungen bis zum 6. Juli 2027 umgesetzt sein. Deshalb ist die Vorschrift über die Berichtspflichten erst ab dem 6. Juli 2027 anzuwenden.

Zu Artikel 2 (Änderung der Schiffssicherheitsverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 6b alt)

Die Regelung des § 6b der Schiffssicherheitsverordnung über Abwasserrückhalteanlagen wird in die See-Umwelt-Verordnung verschoben, weil umweltrechtliche Vorgaben für die Seeschifffahrt in der See-Umwelt-Verordnung geregelt werden und ein inhaltlicher Zusammenhang zu anderen Vorgaben zum Umgang mit Schiffsabwässern besteht. Der bisherige Absatz 1 wird nicht übernommen. Die Regelung, die besagt, dass nicht in Anlage IV Regel 2 Absatz 1 des MARPOL-Übereinkommens genannte deutsche Schiffe oder solche Schiffe unter der Flagge eines anderen Ostseeanrainers bei der Fahrt in der Ostsee, die mit einer Toilette ausgerüstet sind, über eine Abwasserrückhalteanlage verfügen müssen, wird nicht verschoben. Denn diese Regelung ergibt sich direkt aus Anlage IV Regel 5 Abschnitt A und B des Helsinki-Übereinkommens. § 6b Absatz 2 und 3 der Schiffsicherheitsverordnung sind nun in § 18 der See-Umwelt-Verordnung enthalten.

Zu Nummer 2 (Anlage 1a Teil 3 Kapitel 1)

Zu Buchstabe a (Anlage 1a Teil 3 Kapitel 1 Nummer 2.2.16)

Da die See-Umweltverhaltensverordnung in See-Umwelt-Verordnung umbenannt wird, ist in der Schiffssicherheitsverordnung die Bezeichnung entsprechend zu aktualisieren.

Zu Buchstabe b (Anlage 1a Teil 3 Kapitel 1 Nummer 4)

Da die See-Umweltverhaltensverordnung in See-Umwelt-Verordnung umbenannt wird, ist in der Schiffssicherheitsverordnung die Bezeichnung entsprechend zu aktualisieren.

Zu Nummer 3 (Anlage 2)

Zu Buchstabe a (Anlage 2 Abschnitt A Nummer 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage 2 Abschnitt A Nummer 1 Nummer (II))

Zu Dreifachbuchstabe aaa (Anlage 2 Abschnitt A Nummer 1 Nummer (II) Nummer (15a.))

Ein Redaktionsversehen wird korrigiert.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (Anlage 2 Abschnitt A Nummer 1 Nummer (II) Nummer (16.))

Das bisher in Nummer 16 erwähnte Zeugnis wird nicht mehr erteilt. Deshalb wird die bisherige Nummer 16 nicht mehr benötigt. Neu ist, dass die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation auf Antrag eine Übereinstimmungsbestätigung nach Anlage VI Regel 5 Absatz 4.5 Satz 3 oder Absatz 4.6 Satz 3 des MARPOL-

Übereinkommens ausstellt. Die Form und der Inhalt haben dem Rundschreiben MEPC.1/Circ.876 (VkBl. 2019 S.633) zu entsprechen.

Zu Dreifachbuchstabe ccc (Anlage 2 Abschnitt A Nummer 1 Nummer (II) Nummer (17c.))

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ist zuständig für die Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung betreffend die Meldung des Verbrauchs an ölhaltigem Brennstoff und die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse nach Anlage VI Regel 6 Absatz 6 oder 7 des MARPOL-Übereinkommens an Schiffe, die die Bundesflagge führen. Die Form der Übereinstimmungsbescheinigung ist in Anlage VI Regel 8 Absatz 3 des MARPOL-Übereinkommens vorgegeben. Das Muster einer Übereinstimmungsbescheinigung ist in Anlage VI Anhang X des MARPOL-Übereinkommens enthalten. Die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung ist in Anlage VI Regel 9 Absatz 12 Satz 1 des MARPOL-Übereinkommens festgelegt, wenn es sich um eine Bescheinigung aufgrund von Anlage VI Regel 27 Absatz 3 des MARPOL-Übereinkommens gemeldeten Daten handelt. Die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung ist in Anlage VI Regel 9 Absatz 12 Satz 2 des MARPOL-Übereinkommens festgelegt, wenn es sich um eine Bescheinigung aufgrund von Anlage VI Regel 27 Absatz 4, 5 oder 6 des MARPOL-Übereinkommens gemeldeten Daten handelt.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage 2 Abschnitt A Nummer 1 Nummer (VII) Nummer (27.)c) und (27.)d))

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ist für die Erteilung der Inventarbescheinigung und der Recyclingfähigkeitsbescheinigung zuständig. Die Erteilung der Bescheinigungen ist in Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und in Anlage Regel 11 des Übereinkommens von Hongkong geregelt. Nach der Anlage Regel 11 des Übereinkommens von Hongkong wird die Inventarbescheinigung als Internationales Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien bezeichnet und die Recyclingfähigkeitsbescheinigung als Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit. Die beiden Bescheinigungen sind in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 21 und 22 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 definiert. Eine entsprechende Regelung über diese Zeugniserteilung ist bislang in § 24 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Um die Regelungen zur Zeugniserteilung in einer Vorschrift zu regeln, wird die Regelung aus § 24 der See-Umweltverhaltensverordnung in die Anlage 2 der Schiffssicherheitsverordnung verschoben, die in Abschnitt A eine Liste von auszustellenden Zeugnissen und Bescheinigungen enthält. Die Zeugniserteilung erfolgt unter Berücksichtigung der Richtlinien von 2012 für die Besichtigung von Schiffen und die Zeugniserteilung an Schiffe im Rahmen des Übereinkommens von Honkong (Entschließung MEPC.222(64)) (VkBl. 2018 S. 416). Diese Entschließung enthält Anforderungen für die Ausstellung einer Inventarbescheinigung und Recyclingfähigkeitsbescheinigung, die dort als Internationales Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien und als Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit bezeichnet werden.

Zu Buchstabe b (Anlage 2 Abschnitt B Nummer 3.1 Satz 1)

Für die Besichtigungen nach Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und nach Anlage Regel 10 des Übereinkommens von Hongkong ist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zuständig. In diesen Vorschriften werden die erstmalige, die zusätzliche Besichtigung und die Erneuerungs- sowie Schlussbesichtigung geregelt. Die Besichtigungen können auch durch anerkannte Klassifikationsgesellschaften erfolgen. Dies erfolgt dann über entsprechende Verträge mit den Klassifikationsgesellschaften. Eine entsprechende Regelung ist bislang in § 23 der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Um die Regelungen zu Besichtigungen in einer Vorschrift zu haben, wird die Regelung aus § 23 der See-Umweltverhaltensverordnung über Besichtigungen in die Anlage 2 der Schiffssicherheitsverordnung verschoben. Dort ist diese in Abschnitt B „Zur

Zeugniserteilung für Schiffe, die die Bundesflagge führen, erforderliche Bescheinigungen von Schiffen (zu § 9 Abs. 2)“ enthalten. Die Besichtigung erfolgt unter Berücksichtigung der angenommenen Richtlinien von 2012 für die Besichtigung von Schiffen und die Zeugniserteilung an Schiffe im Rahmen des Übereinkommens von Honkong (Entschließung MEPC.222(64)) (VkBl. 2018 S. 416). Diese Entschließung beschreibt die Verfahren für die Durchführung von Besichtigungen, um sicherzustellen, dass Schiffe die Vorschriften des Übereinkommens von Hongkong einhalten. Im Hinblick auf die Klassifikationsgesellschaften hat die Berufsgenossenschaft sicherzustellen, dass die Besichtigungen unter Einhaltung der Regelungen aus der Entschließung erfolgen.

Zu Artikel 3 (Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes)

Anlage Abschnitt D Nummer 19 zum Schiffssicherheitsgesetz wird gestrichen. Die dort erwähnten Vorschriften der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- und Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58) werden durch die See-Umwelt-Verordnung umgesetzt.

Zu Artikel 4 (Änderung der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 1 Nummer 47)

Mit der Verordnung zum Schutz der Umwelt in der Seeschifffahrt wird die See-Umweltverhaltensverordnung in See-Umwelt-Verordnung umbenannt. Grund hierfür ist, dass die Verordnung nicht nur Verhaltensregelungen, sondern beispielsweise auch Zulassungsregelungen enthält. § 1 gibt die Rechtsvorschriften an, die Rechtsgrundlage für die Erhebung von Gebühren für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen sind. In § 1 Nummer 47 ist bislang die See-Umweltverhaltensverordnung aufgeführt. Die Bezeichnung der Verordnung ist daher entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 2 (Anlage)

Zu Buchstabe a (Anlage Abschnitt 3 Nummer 44)

Aufgrund der Neufassung der See-Umweltverhaltensverordnung ist für den Gebührentatbestand der Erlaubnis eines Umpumpvorganges die Rechtsgrundlage zu aktualisieren.

Zu Buchstabe b (Anlage Abschnitt 4)

Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage Abschnitt 4 Vorbemerkung Nummer 3 bis 5)

Die in den Nummern 3 bis 5 aufgeführten Gebührennummern werden entsprechend den nachfolgenden Änderungen aus dem Gebührenverzeichnis angepasst. Aufgrund der Verschiebung der Gebührennummern verschiebt sich die bisherige Reihenfolge der Nummern.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage Abschnitt 4 Nummer 34 bis 44 alt)

Die Gebührentatbestände zur Zulassung eines Ballastwasser-Behandlungssystems werden verschoben. Das Zulassungsverfahren eines Ballastwasser-Behandlungssystems wird nun explizit in der See-Umwelt-Verordnung geregelt. Daher sind die Gebührentatbestände betreffend das Ballastwasser-Behandlungssystem an der Stelle aufgeführt, an der die Gebührentatbestände aufgrund der See-Umwelt-Verordnung aufgeführt sind.

Zu Doppelbuchstabe cc (Anlage Abschnitt 4 Nummer 34 bis 142)

Als Folgeänderung zur Streichung der Nummern 34 bis 44 verschieben sich die Nummern 45 bis 153. Diese sind dann die neuen Nummern 34 bis 142.

Zu Doppelbuchstabe dd (Anlage Abschnitt 4 Nummer 143 bis 158)

Zu Gebührennummer 143

Der Gebührentatbestand der Befreiung von der Ausrüstungspflicht mit einer Abwasserrückhalteanlage ist neu. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie erteilt eine solche Befreiung, wenn die Bedingungen für eine Befreiung vorliegen. Im Rahmen der Prüfung der Bedingungen sind die Abmessungen des Sportbootes, sein Baujahr und entsprechende Bescheinigungen zu berücksichtigen. Es wird eine Festgebühr in Höhe von 120 Euro erhoben.

Zu Gebührennummer 144

Der Gebührentatbestand der Befreiung von der Ballastwasser-Behandlung war bislang in der Gebührennummer 159 enthalten. Die Rechtsgrundlage wurde aufgrund der Änderungen in der See-Umwelt-Verordnung angepasst.

Zu den Gebührennummern 145 bis 155

Diese Gebührennummern zur Zulassung eines Ballastwasser-Behandlungssystems waren bislang in den Gebührennummern 34 bis 44 enthalten. Sie werden nun in den Gebührennummern 145 bis 155 aufgeführt, weil das Zulassungsverfahren in der See-Umwelt-Verordnung geregelt wird. Die Rechtsgrundlagen für die Gebührennummern werden entsprechend an die Regelungen der See-Umwelt-Verordnung angepasst.

Zu Gebührennummer 156

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie prüft die Qualifikation von Personen, die Probenahmen und Analysen im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen vornehmen, nach § 44 Absatz 2 Satz 2 der See-Umwelt-Verordnung. Im Rahmen der Prüfung der Qualifikation ist sicherzustellen, dass die Person gemessen an den Referenzmethoden in der Lage ist, Proben fehlerfrei zu nehmen und zu analysieren. Es wird die einschlägige Ausbildung und die praktische Erfahrung in den benötigten Bereichen überprüft. Für die Prüfung wird ein Zeitaufwand von 8,65 Stunden veranschlagt.

Die Aufgaben werden durch den gehobenen Dienst wahrgenommen. Es wird ein Stundensatz von 74,41 Euro pro Stunde zugrunde gelegt entsprechend der Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 der Allgemeinen Gebührenverordnung. Die gemittelte Gebühr für die Überprüfung einer Person von 644 Euro errechnet sich daher wie folgt: 8,65 h x 74,41 €/h = 643,65 €.

Ferner überprüft das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die für die Aufgabenerfüllung notwendigen Standardvorgehensweisen, die so genannten SOPs (Standard Operating Procedures). Dieser Aufwand beträgt durchschnittlich fünf bis sechs Tage, was zu einem Wert von 3 221 Euro führt. Die Überprüfung von SOPs stellt hierbei den entscheidenden hohen Aufwand dar, der zusätzlich zu der Überprüfung der Qualifikation der Person anfällt.

Die 3 865 Euro setzen sich somit aus der Überprüfung der SOPs (3 221 Euro) und der Überprüfung einer Person (644 Euro) zusammen.

Zu Gebührennummer 157

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie prüft die Qualifikation von Stellen, die Probenahmen und Analysen im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen vornehmen, nach § 44 Absatz 2 Satz 2 der See-Umwelt-Verordnung. Im Rahmen der Prüfung der Qualifikation ist sicherzustellen, dass die durch die Stelle beschäftigten Personen gemessen an den Referenzmethoden in der Lage sind, Proben fehlerfrei zu nehmen und zu analysieren. Es

wird die einschlägige Ausbildung und die praktische Erfahrung der Einzelpersonen in den benötigten Bereichen überprüft. Für die Prüfung wird ein Zeitaufwand von 8,65 Stunden pro zu prüfenden Mitarbeitenden erwartet.

Die Aufgaben werden durch den gehobenen Dienst wahrgenommen. Es wird ein Stundensatz von 74,41 Euro pro Stunde zugrunde gelegt entsprechend der Anlage 1 Teil A Abschnitt 1 Nummer 1 der Allgemeinen Gebührenverordnung. Die gemittelte Gebühr von 644 Euro pro Mitarbeitenden errechnet sich daher wie folgt: 8,65 h x 74,41 €/h = 643,65 €.

Ferner beinhaltet die Überprüfung einer Stelle die Überprüfung aller für die Aufgabenerfüllung notwendigen Standardvorgehensweisen, die so genannten SOPs (Standard Operating Procedures). Dieser Aufwand beträgt durchschnittlich fünf bis sechs Tage, was zu einem Wert von 3 221 Euro führt. Die Überprüfung von SOPs stellt hierbei den entscheidenden hohen Aufwand dar, der zusätzlich zu der Überprüfung der Qualifikation des Personals anfällt.

Pro Person, die für die Stelle tätig wird, kommen zum Sockelbetrag in Höhe von 3 221 Euro für die Überprüfung der SOPs somit 644 Euro hinzu, um die jeweilige einschlägige fachliche Qualifikation zu prüfen.

Zu Gebührennummer 158

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie lässt indikative Messgeräte zum Einsatz im Rahmen von Inbetriebnahmeprüfungen nach § 44 Absatz 3 Satz 2 der See-Umwelt-Verordnung zu. Im Rahmen der Zulassung ist sicherzustellen, dass die Messgeräte im Vergleich zu Messungen, die mit der Referenzmethode erfolgt sind, zu gleichen Ergebnissen kommen. Das Gerät muss im Realeinsatz zuverlässig valide Daten generieren. Der Prüfumfang des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie bemisst sich dabei danach, wie viele Größenklassen des Standards nach Regel D-2 des Anhangs zum Ballastwasser-Übereinkommen der Antrag auf Zulassung eines indikativen Messgeräts umfasst.

Da der Zulassungsaufwand aufgrund des Zulassungsumfangs variieren kann, ist eine Rahmengebühr vorgesehen. Die Unter- und Obergrenze dienen der Transparenz und geben den Rahmen vor, in welchem sich die Gebühr bewegen kann. Die Obergrenze deckelt die Einnahmemöglichkeiten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie und dient daher der Transparenz und dem Schutz der Antragsteller, für die die maximale Belastung vorhersehbar ist.

Zu Doppelbuchstabe ee (Anlage Abschnitt 4 Nummer 159)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe c (Anlage Abschnitt 5 Unterabschnitt II Bereich F)

Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage Abschnitt 5 Unterabschnitt II Bereich F Nummer 2503, 2557 bis 2591, 2603 alt)

Zu Gebührennummer 2503

Der Gebührentatbestand über die Erteilung des Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BCH-Zeugnis) wird aufgehoben, weil ein solches Zeugnis nicht mehr erteilt wird (siehe auch Streichung dieses Zeugnisses aus der Anlage 2 der Schiffssicherheitsverordnung).

Zu den Gebührennummern 2557, 2558, 2580, 2590, 2591 und 2603

Diese Gebührennummern werden an den genannten Stellen gestrichen, um diese zu den Gebührennummern 2700 ff. zu verschieben. Die Gebührennummern 2700 ff. enthalten die

Gebührentatbestände für die Berufsgenossenschaft in Bezug auf die See-Umwelt-Verordnung.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage Abschnitt 5 Unterabschnitt II Bereich F Nummer 2603)

Als Folgeänderung zur Aufhebung der Nummer 2603 wird die bisherige Nummer 2604 die neue Nummer 2603.

Zu Doppelbuchstabe cc (Anlage Abschnitt 5 Unterabschnitt II Bereich F Nummer 2604 bis 2608)

Als Folgeänderung zur Aufhebung der Nummer 2603 verschieben sich die bisherigen Gebührennummern 2605 bis 2609 um eine Nummer nach vorne. Die Gebührennummer 2010 wird aufgehoben.

In den neuen Gebührennummern 2604 bis 2608 werden die Rechtsgrundlagen für die Erteilung der Inventarbescheinigung und der Recyclingfähigkeitsbescheinigung aktualisiert. Bislang waren diese Regelungen in der See-Umweltverhaltensverordnung enthalten. Mit der Neufassung werden die Erteilungsvorschriften in die Schiffssicherheitsverordnung verschoben. Deshalb wird bei der Umschreibung der Gebührentatbestände nunmehr auf die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und auf das Übereinkommen von Hongkong verwiesen.

Zu Doppelbuchstabe dd (Anlage Abschnitt 5 Unterabschnitt II Bereich F Nummer 2700 ff.)

Zu Gebührennummer 2700

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation führt die vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen nach § 10 der See-Umwelt-Verordnung durch. Der Zeitbedarf für die Bearbeitung kann stark variieren, denn er richtet sich nach der Schwierigkeit, ein neues Produkt vorläufig zu bewerten. Je nachdem, ob es vergleichbare Stoffe gibt, wie vollständig die zur Verfügung stehenden Daten sind oder Ähnliches. Zudem ist der Aufwand abhängig davon, wie stark die anderen Beteiligten des Tri-Partite Agreements nachfragen. Schließlich steigt der Aufwand auch stark an, wenn es zahlreiche Länder anzuschreiben gilt, da deren Einsprüche und Ideen angenommen und verarbeitet werden müssen, oft in Rücksprache mit dem Bundesinstitut für Risikobewertung. Daher ist die Gebühr als Zeitgebühr ausgestaltet.

Zu Gebührennummer 2701

Die Gebührennummer 2701 über die Zulassung des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen ist bislang in der Nummer 2557 enthalten. Die Rechtsgrundlage wurde aufgrund der Regelung der Zuständigkeit zur Zulassung dieses Handbuchs in der See-Umwelt-Verordnung entsprechend angepasst.

Zu Gebührennummer 2702

Die Gebührennummer 2702 über die Zulassung der Einleitrate von unbehandeltem Abwasser enthält den bisherigen Gebührentatbestand 2580. Der Gebührentatbestand sowie die Rechtsgrundlage wurden entsprechend den Anpassungen in der See-Umwelt-Verordnung geändert.

Zu Gebührennummer 2703

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation erteilt die Genehmigung für das Einleiten von Schiffsabwasser in Polargewässer mit einem

Eisbedeckungsgrad von über 1/10. Hierfür fällt eine Festgebühr in Höhe von 132 Euro an. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Prozessbausteine				
lfd. Nummer	**Org.**	**Bezeichnung**	**Ø Zeitaufwand in min**	**Kosten je Baustein in Euro**
1	Zeugnispool (ZP)	Empfängt Antrag	2,5	4,99
2	ZP	bearbeitet Antrag	10,0	19,95
3	Referat Maschine (M)	prüft Antragsunterlagen	36	71,82
4	ZP	leitet Forderung zur Mängelbeseitigung an Reeder weiter	10	19,95
5	ZP	bereitet Zulassung vor	2,5	4,99
6	ZP	prüft Zulassung	2,5	4,99
7	ZP	Ausstellung	2,5	4,99
		Summe	**66,0**	**131,68**

Zu Gebührennummer 2704

Diese Gebührennummer über die Befreiung nach MARPOL Anlage VI Regel 3 Absatz 2 ist bislang in der Nummer 2590 geregelt. Entsprechend den Änderungen in der See-Umwelt-Verordnung wurde die Rechtsgrundlage aktualisiert.

Zu Gebührennummer 2705

Die Gebührennummer 2705 zur Gestattung eines emissionsmindernden schiffsbezogenen technischen Verfahrens enthält den bisherigen Gebührentatbestand 2591. Die Formulierung des Gebührentatbestands sowie die Rechtsgrundlage wurden an die Änderungen in der See-Umwelt-Verordnung angepasst.

Zu Gebührennummer 2706

Diese Gebührennummer über die Zulassung des Ballastwasser-Behandlungsplans ist bislang in der Nummer 2603 geregelt. Entsprechend den Änderungen in der See-Umwelt-Verordnung wurden die Formulierung des Gebührentatbestands und die Rechtsgrundlage aktualisiert.

Zu Gebührennummer 2707

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation führt die Inbetriebnahmeprüfung eines Ballastwasser-Behandlungssystems nach § 44 Absatz 1 der See-Umwelt-Verordnung durch. Grundsätzlich erfolgt die Inbetriebnahmeprüfung im Rahmen von Besichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaften. Die Prüfungstätigkeit der Berufsgenossenschaft erstreckt sich höchstens auf die Prüfung der Unterlagen. Da der Umfang der zu prüfenden Unterlagen, wie Pläne und Zulassungsunterlagen, je nach Anlage und Schiff unterschiedlich ist, kann kein fester Wert angegeben werden. Daher ist die Gebühr als Zeitgebühr ausgestaltet.

Zu Gebührennummer 2708

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation führt eine eigene Inbetriebnahmeprüfung eines Ballastwasser-Behandlungssystems nach § 44 Absatz 5 der See-Umwelt-Verordnung durch, wenn das Umgebungswasser für die Inbetriebnahmeprüfung nicht geeignet ist. Grundsätzlich erfolgt die Inbetriebnahmeprüfung im Rahmen von Besichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaften. Die Prüfungstätigkeit der Berufsgenossenschaft erstreckt sich höchstens auf die Prüfung der Unterlagen. Da der Umfang der zu prüfenden Unterlagen, wie Pläne und Zulassungsunterlagen, je nach Anlage und Schiff unterschiedlich ist, kann kein fester Wert angegeben werden. Daher ist die Gebühr als Zeitgebühr ausgestaltet.

Zu Gebührennummer 2709

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation ist zuständig für die Befreiung von der Pflicht, ein Mülltagebuch nach § 55 Absatz 3 der See-Umwelt-Verordnung zu führen. Eine Befreiung von der Mülltagebuchpflicht hängt von den alternativen Maßnahmen ab. Diese können unterschiedlich sein, wie beispielsweise das Sammeln des Mülls an Land, die Abgabe über städtische Entsorgung oder innerhalb der Reederei. Die Prüfung der Gegebenheiten ist individuell und nicht pauschal festlegbar, da die Angaben detailliert überprüft werden. Eine Abrechnung ist daher nach Zeitaufwand vorgesehen, da die gebührenfähigen Leistungen und die damit verbundenen Zeitaufwände für jeden einzelnen Fall stark variieren.

Zu Gebührennummer 2710

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation lässt elektronische Tagebücher auf Antrag nach § 58 Absatz 3 der See-Umwelt-Verordnung zu. Hierfür fällt eine Festgebühr in Höhe von 165 Euro an. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Prozessbausteine				
lfd. Nummer	**Org.**	**Bezeichnung**	**Ø Zeitaufwand in min**	**Kosten je Baustein in Euro**
1	Zeugnispool (ZP)	Empfängt Antrag	2,5	4,99
2	ZP	bearbeitet Antrag	20	39,90
3	M	prüft Antragsunterlagen	40	79,80
4	ZP	leitet Forderung zur Mängelbeseitigung an Reeder weiter	12,5	24,94
5	ZP	bereitet Zulassung vor	2,5	4,99
6	ZP	prüft Zulassung	2,5	4,99
7	ZP	Ausstellung	2,5	4,99
		Summe	**82,5**	**164,60**

Zu Gebührennummer 2711

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation lässt elektronische Aufzeichnungssysteme auf Antrag des Herstellers nach § 58 Absatz 4 der See-Umwelt-Verordnung zu. Hierfür fällt eine Festgebühr in Höhe von 140 Euro an. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Prozessbausteine

lfd. Nummer	Org.	Bezeichnung	Ø Zeitaufwand in min	Kosten je Baustein in Euro
1	Zeugnispool (ZP)	empfängt Antrag	2,5	4,99
2	ZP	bearbeitet Antrag	20	39,90
3	Referat Nautik (N) oder Referat Maschine (M)	prüft Antragsunterlagen	40	79,80
4	ZP	bereitet Zulassung vor	2,5	4,99
5	ZP	prüft Zulassung	2,5	4,99
6	ZP	Ausstellung	2,5	4,99
		Summe	**70**	**139,66**

Zu Gebührennummer 2712

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation lässt elektronische Tagebücher im Rahmen der Einflaggung eines Schiffes, das bereits eine Zulassung von einem anderen Flaggenstaat besitzt, nach § 58 Absatz 5 der See-Umwelt-Verordnung zu. Hierfür fällt eine Festgebühr in Höhe von 140 Euro an. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Prozessbausteine				
lfd. Nummer	**Org.**	**Bezeichnung**	**Ø Zeitaufwand in min**	**Kosten je Baustein in Euro**
1	Zeugnispool (ZP)	Empfängt Antrag	2,5	4,99
2	ZP	bearbeitet Antrag	20	39,90
3	N und / oder M	prüft Antragsunterlagen	40	79,80
4	ZP	bereitet Zulassung vor	2,5	4,99
5	ZP	prüft Zulassung	2,5	4,99
6	ZP	Ausstellung	2,5	4,99
		Summe	**70**	**139,66**

Zu Gebührennummer 2713

Diese Gebührennummer über die Genehmigung des bordeigenen Notfallplanes war bislang in der Nummer 2558 enthalten. Aufgrund der Neufassung der See-Umweltverhaltensverordnung wurde die Rechtsgrundlage angepasst.

Zu Artikel 5 (Außerkrafttreten)

Artikel 5 regelt das Außerkrafttreten der bisherigen See-Umwelt-Verhaltensverordnung, die durch die See-Umweltverordnung ersetzt wird.

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten nach Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Die Verordnung soll schnellstmöglich in Kraft treten. Die Regelungen der internationalen Übereinkommen und die EU-Verordnungen gelten bereits national. In erster Linie werden die Zuständigkeiten der Behörden konkretisiert und Ordnungswidrigkeiten geregelt. Zudem sollen Gebühren erhoben werden können. Daher kommt ein quartalsweises Inkrafttreten zur Bündelung (vgl. Ziffer I.4 des Arbeitsprogramms der Bundesregierung Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau 2018) nicht in Betracht.

Anlage zur Begründung

Übersicht über die nach der See-Umwelt-Verordnung anzuwendenden Entschließungen und Rundschreiben:

Entschließungen und Rundschreiben	**Veröffentlichung**	**SeeUmwV**
Internationaler Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code) (Entschließung MEPC.264(68))	VkBl. 2015 S. 843, Anlagenband B 8146	§ 4 Nr. 7, §§ 13, 52 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b, Nr. 2 Buchst. b, Nr. 3, § 59 Abs. 2, § 60 Abs. 2 Nr. 3, 9, 13, 18, 20, 21, 22
Richtlinien für die Befreiung von unbemannten Bargen ohne eigenen Antrieb (UNSP) von bestimmten Besichtigungs- und Zertifizierungsanforderungen nach dem MARPOL-Übereinkommen (Rundschreiben MEPC.1/Circ.892)	VkBl. 2022 S. 594	§ 7
Empfehlung für Normen für die Einleitrate von unbehandelten Abwässern von Schiffen (Entschließung MEPC.157(55))	VkBl. 2007 S. 590	§ 12
Richtlinien für den Einbau von Abwasserrückhalteanlagen und genormten Abwasseranschlüssen an Bord vorhandener Fischereifahrzeuge, Arbeitsschiffe und Sportboote, Anhang zu der Empfehlung 22/1	VkBl. 2008 S. 122	§ 18 Abs. 1
Richtlinien von 2017 für die Durchführung der Anlage V von MARPOL (Entschließung MEPC.295(71))	VkBl. 2019 S. 834	§ 19 Abs. 1
Richtlinien von 2012 für die Ausarbeitung von Müllbehandlungsplänen hinsichtlich der Einhaltung der Regel 10 der revidierten Anlage V von MARPOL (Entschließung MEPC.220(63))	VkBl. 2012 S. 838	§ 20
Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2021 (Entschließung MEPC.340(77))	VkBl. 2023 S. 194	§ 24 Abs. 2, § 25 Abs. 2, § 30 Nr. 1 § 52 Abs. 1 Nr. 6
Richtlinien von 2020 für eine bordseitige Probenentnahme von ölhaltigem Brennstoff, der an Bord eines Schiffes verwendet oder befördert werden soll (Rundschreiben MEPC.1/Circ.889)	VkBl. 2022 S. 592	§ 26 Abs. 1 S. 2
Richtlinien von 2019 für die bordseitige Probenahme zur Überprüfung des Schwefelgehalts von an Bord von Schiffen verwendetem ölhaltigen Brennstoff (Rundschreiben MEPC.1/Circ.864/Rev.1)	VkBl. 2025 S. 111	§ 26 Abs. 1 S. 3, § 29 Abs. 1 Nr. 1

Entschließungen und Rundschreiben	Veröffentlichung	SeeUmwV
Richtlinien von 2022 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten (Entschließung MEPC.364(79))	VkBl. 2024 S. 195	§ 31 Abs. 1
Richtlinien von 2022 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts für vorhandene Schiffe (EEXI) (Entschließung MEPC.350(78))	VkBl. 2022 S. 896	§ 31 Abs. 2 S. 1
Richtlinien von 2022 über Besichtigungen im Hinblick auf den erreichten Energieeffizienz-Kennwert für vorhandene Schiffe (EEXI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber (Entschließung MEPC.351(78))	VkBl. 2022 S. 902	§ 31 Abs. 2 S. 2
Richtlinien von 2022 für die Erstellung eines Schiffsenergieeffizienz-Managementplans (SEEMP) (Entschließung MEPC.346(78))	VkBl. 2022 S. 857	§§ 32, 33 Abs. 1 S. 1
Richtlinien von 2017 für die Risikobewertung nach Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens (G7) (Entschließung MEPC.289(71))	VkBl. 2019 S. 425	§ 40 Nr. 2
Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (Entschließung MEPC.127(53), korrigiert durch MEPC 53/24/Add.1/Corr.1), die durch die Entschließung MEPC.306(73) geändert worden ist	VkBl. 2010 S. 188; 2020 S. 364	§ 41 Abs. 1 Nr. 1
Code für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen (BWMS-Code) (Entschließung MEPC.300(72))	VkBl. 2019 S. 389	§ 42 Abs. 3 S. 1, § 44 Abs. 1 S. 2, Abs. 4
Verfahren für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen, die aktive Substanzen verwenden (G9) (Entschließung MEPC.169(57))	VkBl. 2012 S. 616	§ 42 Abs. 3 S. 2
Leitlinien von 2020 für Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen (Rundschreiben BWM.2/Circ.70/Rev.1)	VkBl. 2022 S. 283	§ 44 Abs. 1 S. 1, Abs. 5 S. 1
Protokoll für die Überprüfung von Geräten zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften für Ballastwasser (Rundschreiben BWM.2/Circ.78)	VkBl. 2025 S. 85	§ 44 Abs. 3 S. 2 Nr. 2
Richtlinien für die Entnahme von Proben aus dem Ballastwasser (G2) (Entschließung MEPC.173(58))	VkBl. 2011 S. 477	§ 44 Abs. 4
Vorläufige Anleitung zur Anwendung des Ballastwasser-Übereinkommens auf Schiffe, die in Gebieten mit herausfordernden Wasserqualitätsbedingungen eingesetzt sind (Entschließung MEPC.387(81))	VkBl. 2025 S. 97	§ 45 Abs. 1 S. 1

Entschließungen und Rundschreiben	Veröffentlichung	SeeUmwV
Anleitung für Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Ballastwasser-Übereinkommens (Rundschreiben BWM.2/Circ.62)	VkBl. 2025 S. 84	§ 45 Abs. 1 S. 1
Richtlinien von 2023 für die Erstellung des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien (Entschließung MEPC.379(80))	VkBl. 2025 S. 112	§ 46 Abs. 2
Richtlinien von 2011 für die Erstellung eines Schiffsrecyclingplans (SRP) (Entschließung MEPC.196(62))	VkBl. 2018 S. 370	§ 47 Abs. 1
Richtlinien von 2012 für die Überprüfung von Schiffen im Rahmen des Übereinkommens von Hongkong (Entschließung MEPC.223(64))	VkBl. 2018 S. 421	§ 49
Anleitung für die Aufzeichnung von Betriebsvorgängen im Öltagebuch Teil I – Betriebsvorgänge im Maschinenraum (Alle Schiffe) (Rundschreiben MEPC.1/Circ.736/Rev.2)	VkBl. 2016 S. 415	§ 52 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a
Technische NO_X-Vorschrift 2008 (Entschließung MEPC.177(58)) mit Änderungen von 2016 nach Entschließung MEPC.272(69) und von 2019 nach Entschließung MEPC.317(74)	VkBl. 2010 S. 290, Anlagenband B 8133; 2018 S. 189; 2020 S. 854	§ 52 Abs. 1 Nr. 5
Richtlinien für die Verwendung elektronischer Tagebücher im Rahmen von MARPOL (Entschließung MEPC.312(74))	VkBl. 2020 S. 707	§ 53 Abs. 2, 3 Nr. 2 Buchst. a, § 56 Abs. 2, § 58 Abs. 3 S. 1
Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen (Entschließung MEPC.54(32)), mit Änderung von 2000 nach Entschließung MEPC.86(44)	VkBl. 1994 S. 833; 2002 S. 97, Anlagenband B 8163; Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer, Heft 23/2002	§ 59 Abs. 1 Nr. 1
Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe (Entschließung MEPC.85(44)), mit Änderung von 2005 nach Entschließung MEPC.137(53)	VkBl. 2002 S. 97, Anlagenband B 8163; Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer, Heft 23/2002; VkBl. 2009 S. 393	§ 59 Abs. 1 Nr. 2