



REDEKER | SELLNER | DAHS

Rechtliche Rahmenbedingungen für die Schifffahrt in den deutschen Hoheitsgewässern und der AWZ

Peter Kersandt

Vermeidung von Konflikten zwischen Schifffahrt und Meeresnaturschutz
BUND Tagung, Rostock, 27. Mai 2010



Umweltprobleme der Seeschifffahrt



- Einleiten von Öl oder ölhaltigen Rückständen
- Einleiten von Schiffsabwässern
- Eintrag von Schiffsmüll
- Luftverschmutzung
- Verlust von schädlichen flüssigen Massengütern und Verschmutzung durch in verpackter Form beförderte Schadstoffe
- Einsatz von Antifoulingfarben mit TBT oder anderen Organozinnverbindungen
- Schiffslärm
- Einschleppung nichtheimischer Arten durch Ballastwasser und auf der Außenhaut von Schiffen



„Verschmutzung der Meeresumwelt“ ist gemäß Art. 1 Abs. 1 Nr. 4 SRÜ:

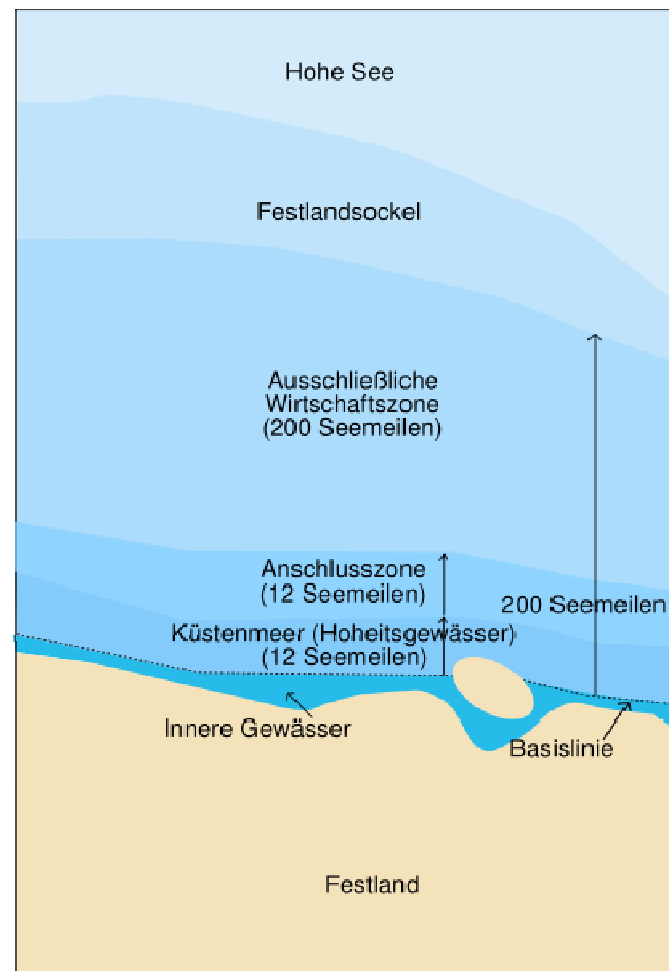
*„die **unmittelbare oder mittelbare Zuführung von Stoffen oder Energie** durch den Menschen in die Meeresumwelt einschließlich der Flussmündungen, aus der sich abträgliche Wirkungen wie eine Schädigung der lebenden Ressourcen sowie der **Tier- und Pflanzenwelt des Meeres**, eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit, eine Behinderung der maritimen Tätigkeiten einschließlich der Fischerei und der sonstigen rechtmäßigen Nutzungen des Meeres, eine Beeinträchtigung des Gebrauchswerts des Meerwassers und eine Verringerung der Annehmlichkeiten der Umwelt **ergeben oder ergeben können.**“*

Zuführung nichtheimischer Arten mit dem Ballastwasser und auf der Außenhaut von Schiffen

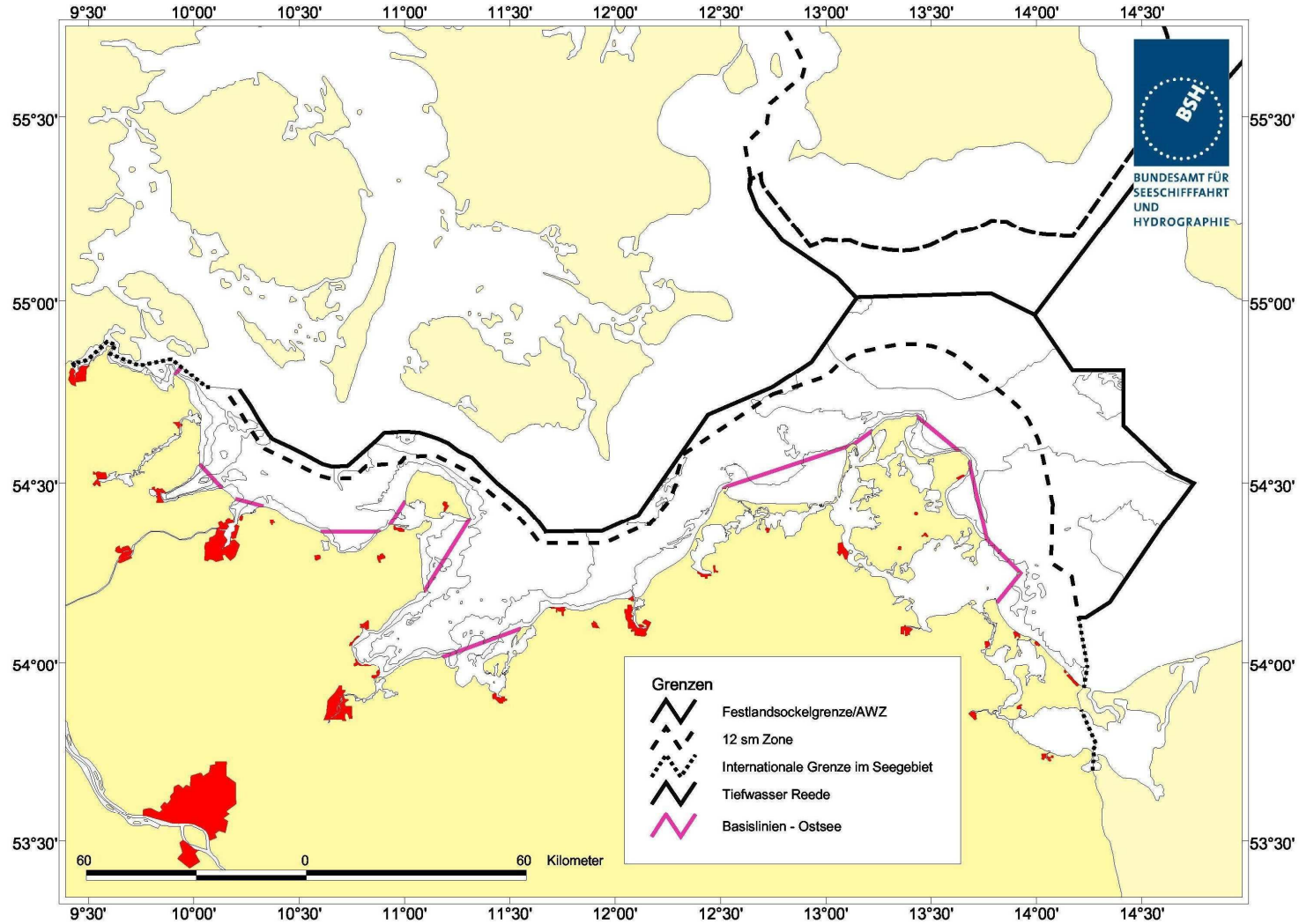


- Spezialregelung des Art. 196 Abs. 1 SRÜ:
„Die Staaten ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt, die sich aus der ... absichtlichen oder zufälligen Zuführung fremder oder neuer Arten in einen bestimmten Teil der Meeresumwelt, die dort beträchtliche und schädliche Veränderungen hervorrufen können, ergibt.“
- Internationales Übereinkommen zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (BWM-Übereinkommen)
 - verbindliche Regeln für das Ballastwasser-Management, die sich an die Vertragsparteien als Flaggenstaaten richten
 - Anlage, Regel C-1: Möglichkeit der Festlegung zusätzlicher Maßnahmen in bestimmten, geographisch festgelegten Gebieten durch eine/mehrere Vertragspartei/en

Seevölkerrechtliche Zonierung des Meeres



Ostsee - Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)



BSH / M5212 - Stand: 03.03.2004

Befugnisse des Küstenstaats in den „Hoheitsgewässern“ (innere Gewässer und Küstenmeer)



➤ **Innere Gewässer:**

- uneingeschränkte Souveränität des Küstenstaats einschließlich des Rechts, Nutzung und Schutz von Umwelt und Natur mit Wirkung *erga omnes* zu regeln
- Beschränkungen der Schifffahrt in Schutzgebieten zulässig (z. B. Befahrensregelungen und -verbote nach der NPBefVMVK)

➤ **Küstenmeer (12-sm-Zone):**

- Souveränität des Küstenstaats durch Recht aller Staaten auf friedliche Durchfahrt (*innocent passage*) beschränkt
- Erlass von Vorschriften über die friedliche Durchfahrt zum Schutz der Umwelt einschließlich der Küste möglich, jedoch hinsichtlich Bau, Besatzung und Ausrüstung nicht über die IMO-Regeln/-Normen hinaus
- Festlegung von Schifffahrtswegen und Verkehrstrennungsgebieten möglich, jedenfalls soweit es die Sicherheit der Schifffahrt erfordert

Rechtsetzungs- und Durchsetzungsbefugnisse des Küstenstaats in der AWZ (200-sm-Zone)



- ▶ Kein küstenstaatliches Staats-/Hoheitsgebiet, sondern lediglich funktional beschränkte Hoheitsrechte des Küstenstaats
- ▶ Hoheitsbefugnisse des Küstenstaats zum Schutz und zur Bewahrung der Meeresumwelt einschließlich des Ökosystem-, Habitat- und Artenschutzes stehen der Freiheit der Schifffahrt gegenüber
- ▶ Küstenstaat kann (und muss) den von der IMO aufgestellten Regeln und Normen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe „Wirksamkeit verleihen“
- ▶ Schutz von bestimmten Meeresgebieten vor den Auswirkungen der Schifffahrt (z. B. durch Systeme der Schiffswegführung, Verkehrstrennungsgebiete oder *areas to be avoided*) bedarf der Mitwirkung der anderen Staaten im Rahmen der IMO

Schutz von bestimmten Meeresgebieten vor den Auswirkungen der Schifffahrt



- Festlegung von Sondergebieten (*special areas*) nach dem MARPOL-Übereinkommen und IMO-Resolution A.927(22)
- Festlegung von Gebieten nach Art. 211 Abs. 6 lit. a) und b) SRÜ
- Ausweisung von *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSAs):
 - IMO-Resolution A.982(24) vom 01.12.2005
 - Schutz bestimmter Meeresgebiete vor den ökologischen Gefahren durch die Schifffahrt, wie der Verschmutzung durch Öl- und Schadstoffeinträge, der Einschleppung schädlicher Wasserorganismen und von Bakterien, Lärm, physischer Einwirkungen auf marine Organismen und ihre natürlichen Lebensräume (z. B. Verschüttung von Habitaten und Kollision von Schiffen mit Meeressäugetieren)

Ökologische Kriterien für die Ausweisung eines Gebiets als PSSAs



- Einzigartigkeit oder Seltenheit (*uniqueness or rarity*)
 - kritischer Lebensraum (*critical habitat*)
 - Abhängigkeit (*dependency*)
 - Repräsentativität (*representativeness*)
 - Vielfalt (*diversity*)
 - Produktivität (*productivity*)
 - Laich- oder Brutplätze (*spawning or breeding grounds*)
 - Natürlichkeit (*naturalness*)
 - Intaktheit (*integrity*)
 - Fragilität (*fragility*) und
 - biogeographische Bedeutung (*bio-geographic importance*)
- Zusätzlich muss das betreffende Gebiet in Bezug auf seine anerkannten Merkmale besonderen Gefahren durch die Seeschifffahrt ausgesetzt sein.



- Ausweisung von Sondergebieten (*special areas*) nach Anlagen I, II und V sowie von SECAs (*SOx Emission Control Areas*) nach Anlage VI zu MARPOL 73/78
- Einrichtung von Systemen der Schiffswegeführung (*ships' routing systems*) und Schiffsberichtssystemen (*ship reporting systems*) nach SOLAS 74, etwa die Ausweisung eines PSSA als „zu meidendes Gebiet“ (*area to be avoided*)
- weitere Maßnahmen, die auf den Schutz besonderer Meeresgebiete vor Schäden durch die Seeschifffahrt gerichtet sind, soweit sich diese Maßnahmen auf eine genau bestimmte rechtliche Grundlage stützen lassen

Umsetzung im deutschen Naturschutzrecht am Beispiel des § 57 BNatSchG (I)



- (1) Die Auswahl von **geschützten Meeresgebieten im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und des Festlandsockels** erfolgt durch das Bundesamt für Naturschutz unter Einbeziehung der Öffentlichkeit mit Zustimmung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. [...]
- (2) Die Erklärung der Meeresgebiete zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Absatz 2* erfolgt durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit unter Beteiligung der fachlich betroffenen Bundesministerien durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

* z. B. Naturschutzgebiet, Nationalpark, Biosphärenreservat, Landschaftsschutzgebiet, geschützter Landschaftsbestandteil

Umsetzung im deutschen Naturschutzrecht am Beispiel des § 57 BNatSchG (II)



(3) *Für die Auswahl von Gebieten im Sinne des § 32 Absatz 1 Satz 1* und die Erklärung von Gebieten im Sinne des § 32 Absatz 2** zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Absatz 2 im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und des Festlandsockels ist § 32 **vorbehaltlich** nachfolgender Nummern 1 bis 5 entsprechend anzuwenden:*

1. **Beschränkungen ... der Schifffahrt ... sind nicht zulässig;** Artikel 211 Absatz 6 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen sowie die weiteren die Schifffahrt betreffenden völkerrechtlichen Regelungen bleiben **unberührt**.

...

* Auswahl von Gebieten nach FFH- und Vogelschutzrichtlinie

** Unterschutzstellung der FFH- und Vogelschutzgebiete nach nationalen Schutzgebietskategorien

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Rechtsanwälte Berlin, Bonn, Brussels, Leipzig, London

www.redeker.de

REDEKER | SELLNER | DAHS