



Umweltschutz Gewässerschutz

Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (aus Abwasser und Abfall)

Diese Hinweise sind sicher nicht vollständig oder abgeschlossen,
sollen jedoch für die Sportschifffahrt eine Gedankenanstregung sein.



Wasser ist die Quelle des (unseres) Lebens.

Unsere wichtigste Ressource, das Wasser, darf nicht weiter belastet werden.

Während der Gewässerschutz seit 1957 Bundesgesetzlich ist (Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) vom 27.07.1957) und somit das Einleiten und Einbringen von Stoffen in Gewässer, einschließlich der Küstengewässer, verbietet, ist spätestens seit November 1973 auch der Schutz der Meere bei den Sportschiffen angekommen.

Mit dem MARPOL-Übereinkommen vom 02.11.1973 ist ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt aufgestellt. Das Vertragswerk besteht aus dem eigentlichen Übereinkommen, zwei Protokollen und sechs Anlagen. Das Übereinkommen enthält allgemeine Regeln, wie z.B. Begriffsbestimmungen und die Festlegung des Anwendungsbereiches. Die Anlagen I bis VI des Übereinkommens regeln die verschiedenen Arten von Verschmutzungen im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb.

Von den Anlagen sind für die Sportschiffahrt im Besonderen die :

- Anlage I Verhütung der Verschmutzung durch Öl
- Anlage IV Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser
- Anlage V Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll

wichtige Anhaltspunkte.

In den Jahren nach 1973 folgte die Bundes- und Landesrechtliche Ausgestaltung, die bis heute anhält. Die Technische Ausformung wird dabei genauso vorangetrieben wie die strafrechtliche Betrachtung der Zuwiderhandlungen.

Alle Gedanken folgen dabei den Leitgedanken des Übereinkommens :

„ ... Im Bewußtsein der Notwendigkeit, die menschliche Umwelt im Allgemeinen und die Meeresumwelt im Besonderen zu schützen,

in der Erkenntnis, daß das vorsätzliche, fahrlässige oder unfallbedingte Freisetzen von Öl und sonstigen Schadstoffen aus Schiffen eine ernsthafte Verschmutzungsursache darstellt,

sowie in Erkenntnis der Bedeutung des Internationalen Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, der ersten mehrseitigen Übereinkunft, die vor allem zu dem Zweck geschlossen wurde, die Umwelt zu schützen, und In Anerkennung des bedeutenden Beitrags, den jenes Übereinkommen zum Schutz der Meere und der Küstenumwelt vor Verschmutzung geleistet hat,

in dem Wunsch, die absichtliche Verschmutzung der Meeresumwelt durch Öl und andere Schadstoffe völlig zu beseitigen und das unfallbedingte Einleiten solcher Stoffe auf ein Mindestmaß zu verringern,

in der Erwägung, daß dieses Ziel am besten durch die Einführung von Vorschriften mit weltweiter Geltung erreicht wird, die sich nicht auf die Ölverschmutzung beschränken –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Allgemeine Verpflichtungen aufgrund des Übereinkommens.

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, diesem Übereinkommen und denjenigen seiner Anlagen, durch die sie gebunden sind, Wirksamkeit zu verleihen, um die Verschmutzung der Meeresumwelt durch das gegen das Übereinkommen verstoßende Einleiten von Schadstoffen oder solche Stoffe enthaltenden Ausflüssen zu verhüten.

...“

Bei Öl (ölhaltigen Stoffen) und Abfällen (jeder Art) ist immer die Verbringung und ordnungsgemäße Behandlung an Land vorzusehen.

Die Ausnahme stellen (reine) Lebensmittelabfälle dar, welche innerhalb und außerhalb von Sondergebieten, mit einer Mindestentfernung vom nächstgelegenen Land von 12 sm, entsorgt werden dürfen.

Sondergebiete sind: Nordsee, Ostsee, Mittelmeer, Schwarzes Meer, Rotes Meer, Gebiete der Golfe, Antarktis und Karibik.

Für die Ostsee bedeutet dies z.B. Pos. 54.696019°N 012.544126°E NOBo (56°) fahrend.

Bei Abwasser (Schiffsabwasser) greifen die gleichen Bestimmungen.

- Mindestens 12 sm vom nächstgelegenen Land - Schiff auf seinen Kurs - Mindestgeschwindigkeit 4 kn –

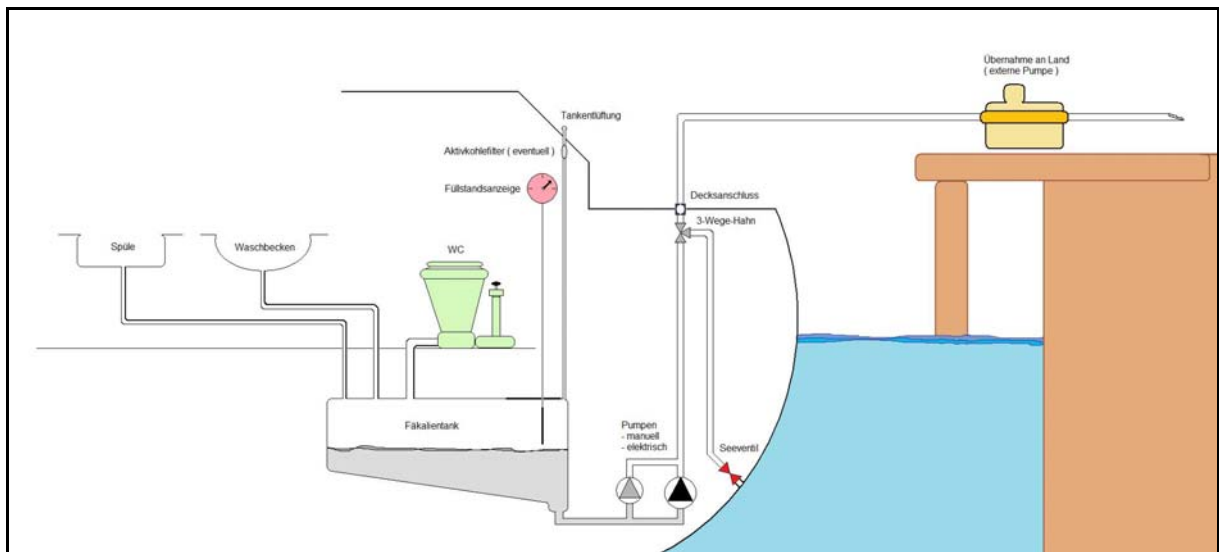
Verwirrung und Missverständnisse kommen durch die Regelungen zur Ausstattung, Nach- oder Umrüstung auf. Alle diese Regelungen stellen die technische Beschaffenheit an Bord in den Vordergrund und „sichern“ die Möglichkeit der direkten Einleitung ab. Das Einleitverbot ist davon nicht betroffen und wird in keinem Fall außer Kraft gesetzt.

Dieses Bedeutet ganz klar, dass auf einem nicht entsprechend ausgerüsteten Schiff, die Abwässer abgebenden Einrichtungen innerhalb der 12 sm Grenze nicht benutzt werden dürfen. Diesen Zustand muß der Schiffseigner / Schiffsführer absichern!

Schiffseigner sind daher gehalten, ab dem 01.Januar 2005, bei entsprechender Ausstattung Ihrer Schiffe eine entsprechende Nach- Umrüstung vorzunehmen. Dieses eben auch schon aus Eigeninteresse, da bei einer Kontrolle, so dem Verdacht begegnet werden kann.

Bei allen Schiffen ist daher ein Rückhaltesystem mit einem Decksanschluss (entsprechend ISO 8099) vorzusehen. Die Bemessung des Fäkalientanks sollte sich an der Größe des „Frisch“wassertanks orientieren, da ja diese Menge Wasser auch aufgefangen werden muß. Bei seegehenden Yachten (über 12 sm) kann dieses System dann um einen Seeauslass ergänzt werden.

Hier bietet sich an, unterhalb des Decksanschluss, mittels eines 3 Wege Hahns, denn Anschluß an den Seeauslaß vorzusehen, der aus Sicherheitsüberlegungen mit einem direkten (am Auslaß) Seeventil gesichert ist. Auf nicht seegehenden Chartersyachten kann dieses Ventil mit einem Schloss gesichert werden. Die Platzierung des 3 Wege Ventil mittschiffs, direkt unter Deck, sichert zusätzlich durch den damit eingebauten Staubogen (Einstau- Rückstauschutz).



Angesichts der Tatsache, dass Verstöße gegen diese Regelungen mit erheblichen Geldbußen geahndet werden, sollte bei Schiffseignern und Schiffsführern ein hohes Interesse an der Umsetzung dieser Regelungen bestehen.