

# Überlegungen zur Abwasserentsorgung in Sportboothäfen

Information und Unterlagen für die Besprechung am 22. 1. 2003 ; Ergebnisse der Besprechung

Alle Schiffe einschließlich der Sportboote müssen mit Abwassertanks ausgerüstet werden.

In den Häfen müssen Entsorgungseinrichtungen vorhanden sein.

Für die Entsorgung kann grundsätzlich keine besondere Gebühr verlangt werden.

## **1. Ausrüstungspflicht mit Abwassertanks**

### 1.1 Rechtsgrundlagen

#### 1.1.1 Bereich der Mitgliedstaaten der EG

Die Europäische Gemeinschaft hat am 16.6.1994 eine aus 14 Artikeln und einigen Anlagen bestehende Richtlinie "zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Sportboote " erlassen ( Richtlinie 94/25 EG, Fundstelle: Amtsblatt der EG L 164, S. 13 ff).

Gemäß Ziffer 5.8 der Anlage I der Richtlinie müssen Boote mit Toiletten einen Schmutzwassertank oder Ersatzeinrichtungen haben.

#### 5.8. Schutz gegen Gewässerverschmutzung

Die Boote sind so zu bauen, dass ein unbeabsichtigter Abfluss von verunreinigenden Stoffen ( Öl, Kraftstoff usw.) verhindert wird.

Mit Toiletten ausgestattete Boote müssen verfügen

- a) entweder über Auffangbehälter
- b) oder über Einrichtungen, in denen in Bereichen oder bei Verwendungen, in denen bzw. bei denen die Einleitung von Fäkalien beschränkt ist, die Auffangbehälter vorübergehend untergebracht werden können.

Durch den Bootskörper geführte Toiletten-Abflussrohre müssen ferner mit wasserdicht verschließbaren Ventilen versehen sein.

## Deutsche Umsetzung

Die Richtlinie ist als Zehnte Verordnung zum Gerätesicherheitsgesetz ( Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten - 10. GSGV ) vom 18. Dezember 1995 und durch eine Neufassung der Verordnung über die Vermietung von Sportbooten ( Dritte Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 1995, Artikel 1: Änderung der See-Sportbootvermietungsverordnung vom 7. April 1981 ( BGBl. 1 S. 343 ) ) in deutsches Recht umgesetzt worden ( zu den Einzelheiten wird auf den **Anhang I** verwiesen ).

### 1.1.2 Zusätzliche Grundlagen für den Bereich der Ostsee

Im Bereich der Ostsee müssen alle Schiffe mit Abwassertanks ausgerüstet sein. Neue Fahrzeuge unterliegen der Ausrüstungspflicht ab dem 1.1.2000 ( Helcom – Empfehlung Nr. 21/2; zum Inhalt siehe **Anhang II** ). Vorhandene Fahrzeuge, die vor dem 1.1.2000 gebaut worden sind, müssen bis zum 1.1.2005 ausgerüstet sein.

Die Verpflichtung ergibt sich für alle Ostseeanliegerstaaten aus den Helcom – Empfehlungen. Die Helcom – Empfehlungen beruhen auf dem Abkommen von Helsinki und müssen in nationales Recht umgesetzt werden. Länder, die sowohl dem Helsinki – Abkommen beigetreten sind als auch der EG angehören, müssen ausser den Helcom – Empfehlungen auch die EG – Richtlinien beachten und in nationales Recht umsetzen.

Die Empfehlung, das Helsinki – Abkommen zu erweitern, wird durch eine Umsetzungsempfehlung ( Helcom – Empfehlung Nr. 22.1 , siehe zum Inhalt **Anhang III** ) erweitert. Der entsprechende Teil der Empfehlung lautet:

#### I Anwendung

Nach der neuen Regel 6 der Anlage IV des Helsinki - Übereinkommens ist vorgeschrieben, dass alle Schiffe einschliesslich Sportboote, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut sind, die Bestimmungen der Abschnitte A, C und D der Regel 5 ab 1. Januar 2005 einzuhalten haben. Dies bedeutet, dass alle Schiffe, die über eine Toilette verfügen, eine Abwasser- Rückhalteanlage einzubauen haben, die in einer Hafenauffangeinrichtung entleert werden kann.

Grundsätzlich sind die Abwasser-Rückhalteanlagen und Verbindungsanschlüsse für die Toiletten an Bord nach der Internationalen Norm ISO 8099(1) auszustatten. Dabei können sich möglicherweise auch technische Probleme für die Anwendung dieser Norm bei alten vorhandenen Vergnügungsschiffen, insbesondere bei kleineren Sportbooten ergeben.

.....

Transportable Toiletten, mobile Sammel tanks oder andere Lösungen, die mit einer Abwasser-Rückhalteanlage vergleichbar sind, können als Alternative zu einer fest eingebauten Anlage bestehen bleiben.

.....  
Die Möglichkeit zur Entsorgung von Abwasser aus den Sammel tanks direkt auf See nach den Bestimmungen für das Einleiten von Abwasser kann bestehen bleiben. In diesem Fall muss die Aussenbordverbindung eine Verschlussmöglichkeit besitzen.

Die Helcom Empfehlung ist noch nicht in deutsches Rechts umgesetzt, muß aber in ihrem Inhalt beachtet werden. Die Umsetzung stellt insofern nur eine weitere gesetzgeberische Handlung dar.

## 1.2. Technische Durchführung

Nach der inzwischen erlassenen Vorschrift DIN EN ISO8099 kommen feste oder transportable Sammel tanks in Betracht.

## 2. Hafenauffangeinrichtungen

### 2.1 Nordsee / Bereich der EG - Staaten

Im Bereich der Nordsee müssen Hafenauffangvorrichtungen entsprechend der EG – Richtlinie Nr. 2000/59 EG vom 27.11.2000 errichtet und für den Schiffsbetrieb vorgehalten werden:

#### Artikel 3

#### Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für

a) alle Schiffe, einschliesslich Fischereifahrzeugen und Sportbooten, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen oder in diesem betrieben werden, unabhängig von ihrer Flagge, ausgenommen Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben werden und vorläufig nur für nichtgewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden:

b) alle Häfen der Mitgliedstaaten, die normalerweise von in den Anwendungsbereich von Buchstabe a) fallenden Schiffen angelaufen werden. Die Mitgliedstaaten ergreifen Massnahmen um sicherzustellen, dass Schiffe,

die vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie gemäss Absatz 1 Buchstabe a) ausgenommen sind, ihre Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, soweit es vernünftig und praktikabel ist, im Sinne dieser Richtlinie entsorgen.

## Artikel 4

### Hafenauffangeinrichtungen

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen, die den Bedürfnissen der Schiffe entsprechen, die normalerweise den Hafen anlaufen, ohne die Schiffe unangemessen aufzuhalten.

(2) Um den Bedürfnissen der Schiffe zu entsprechen, müssen die Auffangeinrichtungen dazu geeignet sein, die Art und Menge der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände der normalerweise diesen Hafen anlaufenden Schiffe aufzufangen, wobei dem Betriebsbedarf der Hafenbenutzer, der Grösse und der geographischen Lage des Hafens, der Art der den Hafen anlaufenden Schiffe sowie den Ausnahmen gemäss Artikel 9 Rechnung zu tragen ist.

(3) Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten von Hafenauffangeinrichtungen an den Hafenstaat fest: diese Verfahren müssen mit denen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in Einklang stehen.

## 2.2. Ostsee – Bereich der Staaten, die dem Helsinki Abkommen beigetreten sind

Im Bereich der Ostsee müssen ebenfalls Hafenauffangeinrichtungen geschaffen werden.

Die Verpflichtung ergibt sich für alle Ostseeanliegerstaaten aus den Helcom – Empfehlungen Nr. 19/7 in Verbindung mit Nr. 21/2 und 19/9 ergänzt durch 22/1. Die Helcom – Empfehlungen beruhen auf dem Abkommen von Helsinki und müssen in nationales Recht umgesetzt werden.

Länder, die sowohl dem Helsinki – Abkommen beigetreten sind als auch der EG angehören, müssen ausser den Helcom – Empfehlungen auch die EG – Richtlinie Nr. 2000/59 EG vom 27.11.2000 beachten.

## 2.3 Umsetzung

Die Bundesrepublik Deutschland überlässt die Umsetzung der multilateralen Vorschriften den einzelnen Bundesländern im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung. Es muss das Wassergesetz des Bundes als Rahmengesetz beachtet werden, die Umsetzung kann aber durch

Landesgesetze oder durch Rechtsverordnungen ( Schleswig – Holstein: Änderung der Sportboothafenverordnung) erfolgen.

Die Bürgerschaft der FHH hat Anfang Dezember 2002 das **Hamburgische Gesetz über Schiffsabfälle und Ladungsrückstände** beschlossen, dass in § 1 sofort und im übrigen zum 1.1.2003 in Kraft tritt.

Die im Gesetzgebungsverfahren federführende Umweltbehörde hat auf der Grundlage des Gesetzes eine **Verordnung über die Erhebung einer Abgabe für die Entsorgung von Schiffsabfällen** entworfen. Hierüber werden mit den Vertretern der Hafenwirtschaft und der Schifffahrt zur Zeit Gespräche geführt.

Es wurde angekündigt, dass die Umweltbehörde ab 1.1.2003 keinerlei Subventionen mehr für die Entsorgung von Schiffsabfällen zahlen werde. Statt dessen solle eine Zahlung entsprechend dem Verordnungsentwurf für eine Standardentsorgung geleistet werden. Zu diesem Zweck sieht die Verordnung eine Einteilung in 7 Gruppen nach einer pauschalierten BRT – Tonnage – Definition durch. In jeder der 7 Gruppen sieht die Standardentsorgung eine bestimmte Mindest- und eine Höchstmenge an Öl und ölhaltigem Wasser und an anderen Schiffsabfällen vor.

Wird die Mindestmenge nicht erreicht oder die Höchstmenge überschritten, muss das Entsorgungsunternehmen direkt mit dem Schiff abrechnen, ein Eintreten der Behörde ist nicht – auch nicht teilweise – vorgesehen.

Von der Anwendung des Gesetzes sind Sportboote " mit einer Zulassung für bis zu 12 Passagiere " ausgenommen ( § 7 Abs. 1 des Gesetzes ). Damit entfällt für sie auch die Anwendung der Verordnung. Sportboote mit einer Zulassung von mehr als zwölf Passagieren unterliegen, wie dem Hamburger Segler Verband auf Nachfrage ausdrücklich bestätigt wurde, der Verordnung und damit sowohl der Melde- als auch der Entsorgungs- und Gebührenpflicht.

Eine besondere Hafenausstattung ist nicht vorgesehen, Der Ordnungsgeber legt seiner Entscheidung die im Hamburger Hafen praktizierte Entsorgung durch Spezialunternehmen zugrunde.

### **3. Gebühren und Kosten**

Für die Benutzung der Hafenauffangvorrichtungen dürfen entsprechend der EG – Richtlinie Nr. 2000/59 EG vom 27.11.2000 **keine besonderen Gebühren ausserhalb der Liegegebühren** erhoben werden:

Artikel 8

Gebühren für Schiffsabfälle

(1)

Die Mitgliedsstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für die

Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle, einschliesslich der Behandlung

und Entsorgung der Abfälle, durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden.

(2)

Das Kostendeckungssystem für die Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen darf Schiffen keinen Anreiz bieten, ihre Abfälle auf See einzubringen. Zu diesem Zweck gelten die folgenden Grundsätze für Schiffe, die keine Fischereifahrzeuge und keine Sportboote mit einer Zulassung für bis zu zwölf Passagiere sind:

a) Alle Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, leisten unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Einrichtungen einen wesentlichen Beitrag zu den in Absatz 1 genannten Kosten. Die diesbezüglichen Regelungen können die Einbeziehung der Gebühr in die Hafengebühren oder eine gesonderte Pauschalgebühr vorsehen. Die Gebühren können unter anderem abhängig von der Kategorie, dem Typ und der Grösse des Schiffes differenziert gestaltet werden.

b) Der gegebenenfalls vorhandene Kostenanteil der nicht durch die unter Buchstabe a) genannte Gebühr gedeckt wird, wird auf der Grundlage der Art und der tatsächlichen Menge der entladenen Schiffsabfälle gedeckt.

c) Die Gebühren können gesenkt werden, wenn der Kapitän des Schiffes nachweisen kann, dass das Schiff aufgrund seines Umweltmanagements, der Bauart, der Ausrüstung und des Betriebs geringere Mengen an Schiffsabfällen erzeugt.

(3)

Um sicherzustellen, dass die erhobenen Gebühren fair, transparent und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen, sollten den Hafenbenutzern die Höhe der Gebühren und deren Berechnungsgrundlage erläutert werden

(4)

Die Kommission legt innerhalb von drei Jahren nach dem in Artikel 16 Absatz 1 Genannten Zeitpunkt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die Auswirkungen der Verschiedenartigkeit der Kostendeckungssysteme nach Absatz 1 auf die Meeresumwelt und die Formen der Abfallströme bewertet werden. Dieser Bericht wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und Vertretern der Häfen erstellt.

Die Kommission wird erforderlichenfalls anhand dieser Bewertung einen Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie durch Einführung eines Systems Vorlegen, wonach alle Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, unabhängig von der Benutzung der Einrichtungen einen angemessenen Anteil, und zwar wenigstens ein Drittel, der in Absatz 1 genannten Kosten tragen, oder eines alternativen Systems, das gleichwertige Auswirkungen hat.

Absatz 2 soll zunächst sicherstellen, dass kleine Sportboote und Fischereifahrzeuge in den Häfen nicht in die allgemeine Kalkulation des Liegegeldes einbezogen werden sollen. Damit sollen sie nicht zu den Kosten herangezogen werden, die durch die Entsorgung ladungsbezogener Abfälle entstehen. Diese Ausnahme heisst aber nicht, dass in Spezialhäfen ( Sportboothäfen und Fischereihäfen ) eine Gebühr ausserhalb der Liegegebühr erhoben werden kann. Hier ist vielmehr Absatz 1 anzuwenden. Für den Bereich des Hamburger Hafens befindet sich dieser Bereich noch in der Abstimmung, da die Gebührenerhebung über die noch zu erlassende Verordnung geregelt werden soll.

#### **4. Bemerkungen zu den absehbaren Änderungen in Zukunft**

1.

Es werden im deutschen Bereich Hafenauffangeinrichtungen gebaut werden müssen. Dabei werden keine Unterschiede zwischen Nord- und Ostseebereich zu machen sein. Der Umstand, dass im Bereich der Ostseehäfen zusätzlich die Helcom – Empfehlungen berücksichtigt werden müssen, ergibt sich lediglich daraus, dass nicht alle Ostseeanrainerstaaten EG – Mitglieder sind. Im Regelungsbereich nähern sich EG – Richtlinien und Helsinki – Abkommen einander an.

Die Einzelheiten ergeben sich für Hamburg entsprechend dem jetzt erlassenen Gesetz aus

Verwaltungsakten, die für die einzelnen "Häfen" von der zuständigen Behörde in Zukunft erlassen werden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der Hamburger Hafen zur Zeit von der Behörde noch als Ganzes begriffen und nicht nach einzelnen Hafenanlagen oder Betreibern aufgeteilt wird. Ob hier eine Änderung eintreten wird, ist zur Zeit noch nicht absehbar. Aus der Sicht des Hamburger Segler Verbandes besteht deshalb zur Zeit keine Veranlassung, tätig zu werden.

Die generelle Melde- und Entsorgungspflicht für den Hamburger Hafen betrifft Sportboote erst ab einer Zulassung von mehr als 12 Passagieren. Da für Sportboote keine solche Zulassung vorgesehen ist und auch nicht erteilt wird, fehlt es bereits an der gesetzlich beschriebenen Grundlage für eine Anwendung.

Etwas anderes gilt für Traditionsschiffe, die über eine entsprechende Zulassung verfügen müssen. Für nicht in Hamburg beheimateten Traditionsschiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, besteht ab dem 1.1.2003 eine Anmeldepflicht, wobei ein von der Umweltbehörde entworfenes Formular zu benutzen ist. Es muss ferner entsorgt werden.

Die geplante Verordnung ist nach ihrem derzeitigen Entwurf nicht von Interesse für die Sportschifffahrt. Die vorgesehene und in dem Verordnungsentwurf näher definierte "Standartentsorgung" kann auf Sportboote nicht zutreffen, da sie die vorgesehenen Mengen nicht erreichen können. So ist z. B. für Schiff der Gruppe 1 ( Schiffe bis 999 brt) eine Mindestmenge von 3 cbm Öl / ölhältigem Abwasser vorgesehen. Da die Verordnung auf alle Schiffe, die den Hafen anlaufen und der Entsorgungspflicht unterliegen, anwendbar sein muss, dieser Anforderung aber offenbar nicht genügt, würden bei Verstößen Einspruchsverfahren aussichtsreich sein.

**Anlässlich der Besprechung vom 22.1.2003 hat der Vorsitzende des City Sport Hafens, Herr von Allwörden, auf eine zweifelhafte Situation hingewiesen, die sich aus der Vermischung von normalem Abwasser ( Toiletten und sonstige Einrichtungen ) und ölhaltigem Bilgewasser ergeben.**

Zu diesem Punkt müssen folgende Feststellungen getroffen werden:

- Der Fehler ergibt sich daraus, dass in der Umsetzung der Verordnung nicht mehr zwischen den verschiedenen Abwasserarten unterschieden wird, sondern nur noch von Öl und ölhaltigem Abwasser gesprochen wird. Da Abwasser und Bilgewasser auf grossen Schiffen getrennt gelagert wird, ist der Verordnungsentwurf offensichtlich nicht für die Anwendung bei Sportbooten geeignet, auch wenn Sportboot mit der Zulassung von zwölf Passagieren erfasst werden sollen.
- Der gleiche Fehler dürfte in der Helcom – Empfehlung Nr. 21/2 ( siehe untern Anhang II ) enthalten sein. Dort heisst es zu der neu einzufügenden Regel 7:

Regel 7: Pflicht zum Einleiten von Abfällen in eine Hafenauffanganlage

A. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Schiffsabfälle“ bezeichnet alle Rückstände, die während des Schiffsbetriebs erzeugt werden, **einschliesslich ölhaltiger Rückstände aus den Maschinenräumen, Abwasser und Müll** im Sinne der Anlage V zu MARPOL 73/78, ladungsbezogene Abfälle, einschliesslich, jedoch nicht begrenzt auf überschüssige und verschüttete Stoffe beim Laden/Entladen, Stauholz, Stützbalken, Paletten, Schalungs- und Verpackungsmaterial, Sperrholz, Papier, Karton, Draht- und Stahlbinder;
2. der Ausdruck „Laderückstände“ bezeichnet die Überreste von Ladungsmaterial an Bord in den Laderäumen, die nach Abschluss der Entladevorgänge beseitigt werden müssen.

#### B. Einleiten von Abfällen in eine Hafenauffanganlage

Vor dem Auslaufen müssen die Schiffe alle Schiffsabfälle aus dem Schiffsbetrieb, die im Ost-seegebiet in Übereinstimmung mit MARPOL 73/78 und diesem Übereinkommen nicht ins Meer beseitigt werden dürfen, in eine Hafenauffanganlage einleiten. Vor dem Auslaufen müssen alle Laderückstände in Übereinstimmung mit den Anforderungen von MARPOL 73/78 in eine Hafenauffanganlage eingeleitet werden.

Zu Recht weist Herr von Allwörden darauf hin, dass diese Bestimmungen mit den Vorschriften für die Abwasserentsorgung in Hamburg nicht vereinbar sind. Es ist deshalb zum empfehlen, auch in Zukunft in den Sporthäfen die Möglichkeit vorzuhalten, ölhaltiges Bilgenwasser getrennt von anderen Flüssigkeiten zu sammeln und zu entsorgen.

2.

Zu beachten ist der mehrfache Hinweis auf transportable Auffangeinrichtungen. Im ( Land ) – Campingbetrieb gehören transportable Tanks, die in normale Toiletten entsorgt werden, inzwischen zum Standart.

Es muss deshalb geprüft werden, ob Entsorgungseinrichtungen für transportable Einrichtungen vorgehalten werden.

Die Benutzung solcher Einrichtungen dürfte die erforderliche Zeit für die Entsorgung erheblich verkürzen, da ein gesondertes Anlegen an Entsorgungspontons entfällt.

Solange keine Chemikalien benutzt werden, dürfte eine Entsorgung über normale Toilettenanlagen möglich sein.

In diesem Punkt wäre es wünschenswert, mehr über Erfahrungen aus dem Campingbereich zu wissen.

3.

Es ist anzunehmen, dass eigene Kläranlagen, wie sie im Handel auch für Boote angeboten werden, nicht erlaubt sein werden, da die Kläranlagen nach der Dehydrierung einen Verbrennungsprozess vorsehen.

In diesem Punkt müsste mit dem Hersteller solcher Anlagen Kontakt aufgenommen werden um festzustellen, ob die Anlagen gesetzeskonform betrieben werden können.

## Anhang I

### Ausrüstungspflicht für Sportboote

Hinweise zur zehnten Verordnung zum Gerätesicherheitsgesetz (Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten - 10. GSGV)

Wesentlicher Inhalt der deutschen Rechtsverordnungen ist die Bestimmung, daß sämtliche Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m, die für Sport- und Freizeitwecke bestimmt sind, sowie Wasserfahrzeuge, die gleichzeitig auch für Charter- oder Schulungszwecke verwendet werden können, sofern sie für Sport- und Freizeitwecke in den Verkehr gebracht werden, ein CE Kennzeichen tragen müssen, wenn sie nach dem 15. Juni 1998 erstmals auf den Markt der Gemeinschaft oder eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gelangen.

Die Erteilung eines CE Kennzeichens für ein Boot oder ein Bauteil besagt, daß das Sportboot den Sicherheitsanforderungen des § 2 der zehnten Verordnung zum Gerätesicherheitsgesetz (Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten - 10. GSGV) vom 18. Dezember 1995 entspricht, der wiederum auf den Anhang zur EG Richtlinie verweist, und daß die in Artikel 8 Nr. 1 bis 3 der Richtlinie 94/25/EG vorgeschriebenen Verfahren der EG - - Konformitätsbewertung eingehalten sind, das heißt, daß ein Abnahmeverfahren durch eine zur Abnahme zugelassene Gesellschaft stattgefunden hat.

Ohne CE Kennzeichen dürfen sie weder verkauft noch **auf deutschen Wasserstraßen in Betrieb genommen** werden:

Die insoweit maßgebliche Vorschrift ist die

Dritte Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 1995

Artikel 1

.....

2. § 1 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1)

Diese Verordnung gilt für Sportboote, die zur Teilnahme am Verkehr auf den Seeschiffsstrassen und den seewärts angrenzenden Gewässern des deutschen Küstenmeeres in Betrieb genommen oder gewerbsmäßig vermietet werden. Sportboote im Sinne dieser Verordnung sind Wasserfahrzeuge mit und ohne Maschinenantrieb, die für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden, sowie Wassermotorräder und andere motorisierte Wassersportgeräte, soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist. Als Vermietung im Sinne dieser Verordnung gilt die Überlassung eines Sportbootes an den Mieter ohne Gestellung eines Bootsführers oder einer Besatzung."

3. Nach 1 wird folgender neuer 2 eingefügt:

§ 2

Inbetriebnahme von Sportbooten

(1) Sportboote im Sinne des 1 Abs. 2 und 4 der Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten vom 18. Dezember 1995 (BGBl. 1 S. 1936), die nach dem 15. Juni 1998 erstmals auf den Markt der Gemeinschaft oder eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gelangen, dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie mit der CE-Kennzeichnung im Sinne des 4 Abs. 1 und 2 der vorgenannten Verordnung versehen sind.

(2) Wassermotorräder und andere motorisierte Wassersportgeräte dürfen zur Teilnahme am Verkehr nur in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einem gültigen amtlichen Kennzeichen nach 4 der Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffsstrassen verkehrenden Kleinfahrzeugen vom 21. Februar 1995 (BGBl. 1 S. 226), die durch 9 der Verordnung vom 31. Mai 1995 (BGBl. 1 S. 769) geändert worden ist, versehen sind."

Der deutsche Gesetzgeber hat bei der Umsetzung der Konstruktionsanforderungen den Weg der direkten Bezugnahme auf die technischen Bestimmungen des Anhangs 1 der Richtlinie 94/25/EG gewählt und keine eigene Regelung getroffen.

Übergangsregelung für den Altbestand

Ausgenommen sind von dieser Regelung

I. alle Sportboote,

- "Altbestandregelung" -

1.

( Regel für den Kauf von Alt- und Neubauten, die vor dem 16.6.1998 fertiggestellt werden )

die gemäß § 6 ( Übergangsbestimmungen ) der Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten - 1 0. GSGV) vom 18. Dezember 1995

a) den am 16. Juni 1994 im Geltungsbereich dieser Verordnung geltenden Bestimmungen entsprechen und

b) vor dem 16. Juni 1998 im Sinne der EG Norm in den Verkehr gebracht ( d. h. hergestellt oder verkauft ) werden.

Beide Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um dieser Bestimmung zu genügen.

2.

(Regel für die Benutzung von Alt- und Neubauten, die vor dem 16.6.1998 fertiggestellt werden )

die gemäß § 1 Abs. 1 der See -Sportbootvermietungsverordnung vom 7. April 1981 (BGBl. 1 S. 343) zur Teilnahme am Verkehr auf den Seeschiffsstraßen und den seewärts angrenzenden Gewässern des deutschen Küstenmeeres in Betrieb genommen oder gewerbsmäßig vermietet werden, wenn sie vor dem 15. Juni 1998 erstmals auf den Markt der Gemeinschaft oder eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gelangen sind ( Umkehrschluß aus § 2 der See-Sportbootvermietungsverordnung )

II. alle Sportboote

- "Katalogregelung für Alt- und Neubestand" -

die in dem nachfolgenden Katalog aufgeführt sind:

1. ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge, einschließlich Rennruderboote und Trainingsruderboote,
2. Kanus und Kajaks, Gondeln und Tretboote sowie aufblasbare Spielgeräte oder Badehilfen ohne Vorrichtungen für Besegelung oder Außenbordantrieb,
3. Segelsurfbretter,
4. motorbetriebene Surfbretter, Wassermotorräder und ähnliche Wasserfahrzeuge,
5. Originalfahrzeuge und vorwiegend mit Originalmaterialien angefertigte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Wasserfahrzeugen,
6. Versuchsboote, solange sie nicht auf dem Markt der Gemeinschaft oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in den Verkehr gebracht werden,
7. den Eigengebrauch gebaute Boote, solange sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nicht auf dem Markt der Gemeinschaft oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in den Verkehr gebracht werden,
8. unbeschadet des Absatzes 2, Fahrgastschiffe im Sinne des 3 Abs. 1 Nr. 1 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. 1 S. 238), zuletzt geändert durch Artikel 10 Abs. 1 der Verordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. 1 S. 3822),
9. Tauchfahrzeuge,
10. Luftkissenfahrzeuge,
11. Tragflügelboote.

Nicht im Bereich der EG hergestellte Fahrzeuge

Die EG - Richtlinie sieht keine Vorschriften für Fahrzeuge vor, die nicht im Bereich der EG hergestellt worden sind. Hieraus folgt zunächst, daß außerhalb der EG hergestellte Fahrzeuge in den Bereich der EG importiert werden können.

Durch die verschärfende Umsetzung des Deutschen Rechts, das auch die Benutzung von dem

Vorhandensein des C E Kennzeichens abhängig macht, wird eine Benutzung nach dem 15.6.1989 hergestellter ausländischer Fahrzeuge praktisch verboten. Alle vorher importierten und in Dienst gestellten Fahrzeuge fallen unter die "Altbestandsregelung".

## **Anhang II**

Hafenauffangeinrichtungen, Ergänzung des Helsinki – Abkommens

HELCOM-Empfehlung 21/2\*)

Angenommen am 20. März 2000 im Zusammenhang mit Artikel 20 (1) des Helsinki-Obereinkommens von 1992

\*Aufgrund des Inkrafttretens am 31. Dezember 2000 werden durch diese Empfehlung die HEL COM- Empfehlungen 14/8 und 19/7 ersetzt.

Ergänzungen zu Anlage IV, Verhütung von Verschmutzungen durch Schiffe des Helsinki-Obereinkommens von 1992

Die Kommission,

.....

beschliesst:

- a) die Ergänzung der Anlage IV des Obereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes im Zusammenhang mit dem Anhang 1 zu dieser Empfehlung (entsprechend dem Anhang zur HELCOM - Empfehlungen 14/8 und 19/7);
- b) den Hinterlegerstaat zu bitten, die Änderungen den Vertragsparteien mit der Empfehlung der Kommission zu Annahme mitzuteilen; und
- c) zu entscheiden, dass die angenommenen Ergänzungen am 31. Dezember 2000 in Kraft treten sollen;

gibt die Empfehlung an die Regierungen derjenigen Vertragsparteien, die eine Ausschliessliche Wirtschaftzone eingerichtet haben, die Regel 8 der Anlage IV auch in dieser Zone in Verbindung mit internationalem Recht anzuwenden;

.....

## Anhang 1

Der nachfolgende Text wird in Anlage IV des Helsinki - Übereinkommens ergänzt:

In Anlage IV des Helsinki- Übereinkommens wird eine neue Regel 6 eingefügt:

### Regel 6:

Einleiten von Abwasser durch andere Schiffe

#### A. Einhaltung der Bestimmungen

Alle anderen Schiffe, einschliesslich Sportboote, die in Abschnitt B der Regel 5 nicht genannt sind und die über Toiletten verfügen, müssen die Bestimmungen der Abschnitte A, C und D der Regel 5 wie folgt einhalten:

- a) ab 1. Januar 2005 für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut sind, und
- b) nach Inkraftsetzung dieser Regel für Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2000 gebaut sind.

#### B. Abwasser-Rückhalteanlagen für Toiletten

Die in Abschnitt A genannten Schiffe müssen mit Abwasser-Rückhalteanlagen für Toiletten nach den von der Helsinki - Kommission angenommenen Richtlinien ausgerüstet sein.

#### C. Auffanganlagen

(1) Regel 5 Abschnitt E Absatz 1 ist in geeigneter Weise auch für die in Abschnitt A genannten Schiffe anzuwenden.

(2) Damit die Rohrleitungen der Auffanganlagen mit der Abflussleitung der in Abschnitt A genannten Schiffe verbunden werden können, sind beide Leitungen mit einem genormten Abflussanschluss nach den von der Helsinki - Kommission angenommenen Richtlinien auszustatten.

In Anlage IV des Helsinki- Obereinkommens wird die neue Regel 7 eingefügt:

### Regel 7: Pflicht zum Einleiten von Abfällen in eine Hafenauffanganlage

#### C. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Schiffsabfälle“ bezeichnet alle Rückstände, die während des Schiffsbetriebs erzeugt werden, einschliesslich ölhaltiger Rückstände aus den Maschinenräumen, Abwasser und Müll im Sinne der Anlage V zu MARPOL 73/78, ladungsbezogene Abfälle, einschliesslich, jedoch nicht begrenzt auf überschüssige und verschüttete Stoffe beim Laden/Entladen, Stauholz, Stützbalken, Paletten, Schalungs- und Verpackungsmaterial, Sperrholz, Papier, Karton, Draht- und Stahlbinder;
2. der Ausdruck „Laderückstände“ bezeichnet die Überreste von Ladungsmaterial an Bord in den Laderäumen, die nach Abschluss der Entladevorgänge beseitigt werden müssen.

#### D. Einleiten von Abfällen in eine Hafenauffanganlage

Vor dem Auslaufen müssen die Schiffe alle Schiffsabfälle aus dem Schiffsbetrieb, die im Ostseegebiet in Übereinstimmung mit MARPOL 73/78 und diesem Übereinkommen nicht ins Meer beseitigt werden dürfen, in eine Hafenauffanganlage einleiten. Vor dem Auslaufen müssen alle Laderückstände in Übereinstimmung mit den Anforderungen von MARPOL 73/78 in eine Hafenauffanganlage eingeleitet werden.

#### C. Ausnahmen

- (1) Die Verwaltung kann Ausnahmen vom obligatorischen Einleiten aller Abfälle in eine Hafenauffanganlage unter Berücksichtigung der Notwendigkeit besonderer Vorkehrungen gestalten, z. B. für Fahrgastfährschiffe im Kurzstreckenverkehr. Die Verwaltung unterrichtet die Helsinki - Kommission über die gewährten Ausnahmen.
- (2) Im Falle von unzulänglichen Auffanganlagen haben die Schiffe das Recht, Abfälle ordnungsgemäss an Bord zu stauen, um sie dann in die nächstgelegene geeignete Hafenauffanganlage einzubringen. Die Hafenbehörde oder der Bereederer stellt den Schiffen eine Bescheinigung über unzureichende Auffanganlagen aus.
- (3) Es soll Schiffen gestattet sein, geringe Abfallmengen an Bord mit sich zu führen, für die der Aufwand eines Einleitens in die Hafenauffanganlagen zu gross wäre.

In Anlage IV des Helsinki- Übereinkommens wird die neue Regel 8 eingefügt:

#### Regel 8: Verbrennung von Schiffsabfällen an Bord

##### A. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Regel bezeichnet der Begriff "Verbrennung von Schiffsabfällen an Bord" die absichtliche Verbrennung von Schiffsabfällen zur thermischen Entsorgung.

##### B. Verbot

Die Vertragsparteien sollen jegliche Verbrennung von Schiffsabfällen an Bord von Schiffen aller Nationalitäten, die ihre Hoheitsgebiete befahren, verbieten.

HELCOM - Empfehlung 21/2

Anhang 2

Der folgende Wortlaut ersetzt den bisherigen Text der Regel 4 des Helsinki- Obereinkommens:

Regel 4: Anwendung der Anlagen von MARPOL 73/78

Vorbehaltlich der Regel 5 wenden die Vertragsparteien die Bestimmungen der Anlagen 1 bis V zu MARPOL 73/78 an.

### **Anhang III**

Hafenauffangeinrichtungen

HELCOM-Empfehlung 22/1

(Mit dieser Empfehlung wird die HELCOM Recommendation 19/9 ergänzt ).

Angenommen am 21 März 2001 im Zusammenhang mit Artikel 20(1), b) des Helsinki-Obereinkommens

Einbau von Abwasser-Rückhalteinrichtungen und standardisierten Anschlüssen für Toiletten an Bord von vorhandenen Fischereischiffen, Arbeitsschiffen und Vergnügungsschiffen

Die Kommission,

unter Hinweis auf Artikel 9 des internationalen Obereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes von 1992 (Helsinki- Übereinkommen) betreffend spezieller Massnahmen zur Verhinderung von schädlichen Auswirkungen auf die Meeresumwelt des Ostseegebietes durch den Betrieb von Vergnügungsschiffen;

ebenso unter dem Hinweis auf die Ostsee - Strategie über Hafenauffangeinrichtungen für Abfälle aus dem Schiffsbetrieb und damit verbundene Maßnahmen im Sinne einer wirksamen Verhinderung von betriebsbedingten Einleitungen und zur Verhinderung von illegalen Einbringungen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See, um auf diese Weise eine Verschmutzung des Ostseegebietes zu verhüten;

unter weiterem Hinweis darauf, dass aufgrund der HELCOM - Empfehlung 21/2 eine neue

Regel 6 in die Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens aufgenommen ist, welche vorschreibt, dass alle Schiffe einschliesslich Sportboote, die in Abschnitt B der Regel 5 des Helsinki-Übereinkommens nicht genannt sind und die vor dem 1. Januar 2000 gebaut sind und über Toiletten verfügen, die Bestimmungen der Abschnitte A, C und D der Regel 5 in Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens ab 1. Januar 2005 einhalten müssen;

ausserdem unter Hinweis darauf, dass gemäss der HELCOM-Empfehlung 19/9 den Regierungen der Vertragsparteien empfohlen wird zu gewährleisten, dass zum Zeitpunkt des Inkrafttretens von Regel 7 der Anlage IV des Übereinkommens von 1974, nun ersetzt durch Regel 6 der Anlage IV des Helsinki - Übereinkommens von 1992, alle Abwasser-Rückhalteinrichtungen und Verbindungsanschlüsse für Toiletten an Bord nach der Internationalen Norm ISO 8099 ausgestattet sind;

unter Berücksichtigung von zahlreichen technischen Schwierigkeiten bei der Anwendung der Internationalen Norm ISO 8099 für alle vorhandenen Vergnügungsschiffe;

sowie unter Berücksichtigung, dass die Maritime Kommission auf ihrer 23. Sitzung vereinbart hat, dass sie vor dem Inkrafttreten der Regel 7 von Anlage IV des Übereinkommens von 1974, nun ersetzt durch die Regel 6 der Anlage IV des Helsinki - Übereinkommens von 1992, entsprechende Richtlinien für Abwasser-Rückhalteinrichtungen für Toiletten ausarbeiten wird, die auf Vergnügungsschiffen, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut sind, und insbesondere auch auf kleineren Sportbooten angewendet werden können;

stimmt darin überein, dass die beigefügte Richtlinie (vgl. Regel 6 Abschnitt B und Abschnitt C Nummer 2 der Anlage IV des Helsinki - Übereinkommens) auf vorhandenen Fischereischiffen, Arbeitsschiffen und Vergnügungsschiffen bis spätestens zum 1.1.2005 anzuwenden sind (vgl. Regel 6 Abschnitt A Buchstabe a) der Anlage IV des Helsinki - Übereinkommens von 1992);

bittet die Regierungen der Vertragsparteien, über die Einführung dieser Empfehlung und der Richtlinie gemäss Artikel 16 (1) des Helsinki - Übereinkommens zu berichten.

## Anhang

Richtlinie für den Einbau von Abwasser-Rückhalteinrichtungen und standardisierten Anschlüssen für Toiletten an Bord von vorhandenen Fischereischiffen, Arbeitsschiffen und Vergnügungsschiffen

## Inhalt

- I Anwendung
- II Begriffsbestimmungen
- III Technische Anforderungen für Abwasser-Rückhalteinrichtungen in vorhandenen Schiffen
- IV Einbau von Decksanschlüssen für die Entsorgung von Abwassersammeltanks in vorhandenen Schiffen

## V Transportable Toiletten und mobile Abwassersammeltanks

### I Anwendung

Nach der neuen Regel 6 der Anlage IV des Helsinki - Übereinkommens ist vorgeschrieben, dass alle Schiffe einschliesslich Sportboote, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut sind, die Bestimmungen der Abschnitte A, C und D der Regel 5 ab 1. Januar 2005 einhalten haben. Dies bedeutet, dass alle Schiffe, die über eine Toilette verfügen, eine Abwasser-Rückhalteinrichtung einzubauen haben, die in einer Hafenauffangeinrichtung entleert werden kann. Grundsätzlich sind die Abwasser-Rückhalteinrichtungen und Verbindungsanschlüsse für die Toiletten an Bord nach der Internationalen Norm ISO 8099(1) auszustatten. Dabei können sich möglicherweise auch technische Probleme für die Anwendung dieser Norm bei alten vorhandenen Vergnügungsschiffen, insbesondere bei kleineren Sportbooten ergeben.

In dieser Richtlinie werden Hinweise für den Einbau von angemessenen Abwasser-Rückhalteinrichtungen und Entsorgungsanschlüssen in vorhandenen Schiffen gegeben, die über eine Toilette ohne einen Sammeltank oder über eine Toilette mit einem Sammeltank zur ausschliesslichen Entsorgung auf See verfügen. Transportable Toiletten, mobile Sammeltanks oder andere Lösungen, die mit einer Abwasser-Rückhalteinrichtung vergleichbar sind, können als Alternative zu einer fest eingebauten Anlage bestehen bleiben.

Die Möglichkeit zur Entsorgung von Abwasser aus den Sammeltanks direkt auf See nach der Bestimmungen für das Einleiten von Abwasser kann bestehen bleiben. In diesem Fall muss die Aussenbordverbindung eine Verschlussmöglichkeit besitzen.

### II Begriffsbestimmungen

Der Begriff Abwasser-Rückhalteinrichtungen bedeutet eine miteinander verbundene sanitäre Einrichtung einschliesslich der Toilette, Schläuche, Leitungen, eines Sammeltanks und eines Decksanschlusses, die für den Gebrauch an Bord von kleineren Sportbooten zum Aufnehmen, Sammeln, Ablassen und Entsorgen von Abwasser ausgestattet ist.

Der Ausdruck Decksanschluss bezeichnet einen Anschluss auf dem Deck, an dem die Schläuche der Hafenauffanganlage für die Entsorgung des Abwassers angeschlossen werden können.

Vorhandene Schiffe sind alle Schiffe, einschliesslich Fischereischiffe, Arbeitsschiffe oder Vergnügungsschiffe, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut sind, und

- a) die einen Bruttoreumgehalt von weniger als 200 RT haben;
- b) die einen Bruttoreumgehalt von weniger als 200 RT haben und die für eine Beförderung von nicht mehr als 10 Personen zugelassen sind,
- c) die keinen vermessenen Bruttoreumgehalt haben und die für eine Beförderung von nicht mehr als 10 Personen zugelassen sind.

Der Begriff transportabler Sammeltank bezeichnet einen Tank, der so gebaut ist, dass er für die Entsorgung seines Inhalts herausgenommen werden kann.

### III Technische Anforderungen für Abwasser-Rückhalteinrichtungen in vorhandenen Schiffen

Die Abwasser-Rückhalteinrichtungen sollte so bald wie möglich in Übereinstimmung mit der Norm ISO 8099 für kleinere Wasserfahrzeuge -Toiletten-Abfall-Sammel-Anlagen- eingebaut werden.

Technische Anforderungen für Sammelbehälter und Entsorgungsschläuche;

Der Entsorgungsschlauchinnendurchmesser sollte in Abhängigkeit von der Tankkapazität der Norm ISO 8099 entsprechen, um dem Vakuumdruck zu widerstehen oder alternativ mit einem Luftleitungssystem für den Tank ausgerüstet sein, das während des Abpumpvorganges geöffnet ist.

Für den Fall, dass Abwasser im Schlauch verbleibt, sollte ein geruchsdichtes Schlauchmaterial verwendet werden.

Technische Anforderungen für Decksanschlüsse

Für den Entsorgungsanschluss an Deck muss eine Öffnung mit einem Durchmesser von 38 mm verwendet werden (sofern mit einem Innengewinde versehen, sollte das Gewinde mit G 1 1/2 nach der Norm ISO 228-1 ausgebildet sein). Alternativ kann eine Öffnung mit einem Durchmesser von 45 mm oder 50 mm verwendet werden.

Der Decksanschluss muss mit dem entsprechenden ISO-Symbol gekennzeichnet sein.

Der Schlauch des Decksanschlusses muss von der Armatur mindestens 300 mm gerade verlaufen, um der Absaugpistole ein korrektes Arbeiten zu ermöglichen.

Der Decksanschluss sollte nach den Installationshinweisen des Herstellers eingebaut werden.

Sicherheit

Um zu verhindern, dass Wasser durch den Aussenbordanschluss in das Schiff eindringt, muss eine Seearmatur eingebaut werden, wenn sich die Toilette unter der Wasserlinie befindet oder die Gefahr besteht, dass der Toilettenrand unter die Wasserlinie gerät, wenn sich das Schiff auf die Seite dreht.

### IV Einbau von Decksanschlüssen für die Entsorgung von Abwassersammelbehältern in vorhandenen Schiffen

Die allgemein üblichen Möglichkeiten für den Einbau von Decksanschlüssen sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Die in Bild 1 dargestellte Ausführung kann als die technisch am Besten geeignete Lösung für das Abpumpen eines Sammelbehälters angesehen

werden, da die Y-Armatur - wie in Bild 2 und Bild 3 dargestellt - verstopfen und auch leicht zu einer Undichtigkeit führen könnte.

Bild 1: Die Absaugausführung eines Abwassersammeltanks durch eine Kontrollöffnung. Der Absaugschlauch zum Deck kann bequem durch die Kontrollöffnung eingebaut werden, ohne den Tank abzumontieren.

Bild 2: Die Absaugausführung eines Abwassersammeltanks mit dem Einbau einer Y-Armatur zwischen dem Tankablauf und dem Aussenbordanschluss.

Bild 3: Die Absaugausführung eines Abwassersammeltanks mit einer Abwasserpumpe. Eine verschliessbare Y-Armatur muss dann verwendet werden, wenn die Pumpe so ausgeführt ist, dass sie dem Vakuumdruck nicht standhalten kann.

## I Transportable Toiletten und mobile Abwassersammeltanks

Als Alternative kann eine transportable Toilette oder ein mobiler Sammel-tank unter der Voraussetzung benutzt werden, dass sie in einer Hafenauffangeinrichtung entleert werden können.

## II Verwendung von Chemikalien in Abwassersammeltanks

Es dürfen nur Chemikalien in fest eingebauten oder transportablen Sammel-tanks verwendet werden, die keine schädlichen Auswirkungen auf die Meeresumwelt haben.

### 1. Im Falle einer Überarbeitung gilt der letzte Entwurf der ISO-Norm