

## Standpunkt der ESO

Das Inkrafttreten des Abfallübereinkommens wird von Seiten der ESO grundsätzlich begrüßt, auch wenn die zusätzliche finanzielle Belastung durch die Kosten der Bilgenentölung natürlich zu einem für das Gewerbe ungünstigen Zeitpunkt kommt.

Insgesamt wird das Abkommen – von gewissen Unklarheiten einmal abgesehen – grundsätzlich eine gute Grundlage für die Verteilung der Rechte und Pflichten der Beteiligten bei der Entsorgung und Annahme von Abfällen, der Reinigung des Schiffes und der Kostentragung schaffen. Allerdings erst dann, wenn wirklich für alle Abfallarten ein hinreichend dichtes Entsorgungsnetz vorhanden ist. Erst dann darf die Einhaltung der Vorschriften des Abkommens in allen Teilen überwacht und es müssen zudem beim Fehlen eines Entsorgungsnetzes Übergangsvorschriften eingefügt werden, die genauso lang sind wie die, die für die Einrichtung des Netzes vorgesehen sind. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Fahrgastschifffahrt.

Der wohl unproblematischste Teil ist die Entsorgung des Hausmülls, die als einigermaßen zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Allerdings ist nach Beobachtungen der Schifffahrt hier ein gewisser Trend festzustellen, die Anzahl der zur Verfügung stehenden Mülltonnen eher einzuschränken als auszuweiten. Hier sollte das Abkommen Anlass sein, überall auf eine ausreichende Anzahl von Mülltonnen zu achten.

Sonstige Schiffsbetriebsabfälle sind schwieriger zu entsorgen. Es ist daher dringend erforderlich, hier ein Netz von Annahmestellen zu schaffen und zu hoffen, dass das Übereinkommen dafür sorgen wird, dass entsprechende Annahmestellen eingerichtet werden.

Die Entsorgung von Slops ist ebenfalls problematisch. Der Mengenanfall ist – gemessen am übrigen Abfall – gering. Es stehen jedoch so gut wie keine Annahmestellen zur Verfügung. Wo nichts ist, kann nichts abgegeben werden und wo nichts abgegeben werden kann, kann auch nichts bescheinigt werden.

Im übrigen stellt sich hier die Frage, welchem Zweck eine solche Bescheinigung dienen soll. Wird demnächst geschätzt, wie viel Slop bei einem Schiff anfallen und wie viel demnach bescheinigt sein muss? Wie viel Slop anfällt, hängt nicht zuletzt davon ab, wie gründlich gefegt wird. Bescheinigungen sollten zur Vermeidung unnötiger Bürokratie nur dort verlangt werden, wo sie Sinn machen.

Gegen Teil A des Übereinkommens lässt sich im Grundsatz nichts einwenden, denn eine verursachergerechte Anlastung der Kosten der Bilgenentölung ist letztendlich im Interesse aller Schifffahrtstreibenden.

Über die Art, wie die Anlastung der Kosten erfolgt, kann man sicher unterschiedlicher Meinung sein. Am gerechtesten wäre eine Bezahlung nach der angefallenen Menge. Zudem wäre dies die einzige Methode, die einen Anreiz zu Abfallvermeidung bietet. Auch der Verwaltungsaufwand und damit die Kosten wären sicher geringer.

Die Besorgnis der illegalen Entsorgung ist angesichts des bestehenden Überwachungsnetzes unangebracht. Ich glaube kaum, dass ein Schiff die Chance hat, bei einer illegalen Entsorgung unentdeckt zu bleiben, zumal heute wirklich jeder für dieses Thema sensibilisiert ist.

Die Erhebung der Beiträge über die gebunkerte Menge Gasöl ist aber zumindest der zweitbeste Weg und sollte so durchgeführt werden, wie bisher geplant, nämlich mit einer gleichmäßigen Anlastung der Kosten pro 1000 L Gasöl.

Wenn man nicht die tatsächlich anfallende Menge abrechnet, dann wird sich kaum ein Weg finden, auf gerechte Art und Weise Differenzierungen vorzunehmen. Die Menge an Bilge, die auf einem Schiff entsteht, hängt jeweils von vielen Faktoren ab, wie z.B. von der Sorgfalt im Maschinenraum, von den Intervallen der Ölwechsel und Filterwechsel oder von der Art des Waschens im Maschinenraum, Stichwort Eimer und Lappen oder Schlauch.

Auch die Menge des Gasölverbrauchs hängt ab von der Einsatzzeit des Schiffes, den transportierten Mengen, der Leistungsstärke des Motors und nicht zuletzt von der Fahrweise des Schiffsführers.

Ungerecht erscheint es im Augenblick auch, dass beim Bunkern in einem Staat, der nicht Mitglied des Abkommens ist, keine Beiträge abgebucht werden

Letztendlich ließe sich an vielen Stellen ansetzen, um eine Differenzierung vorzunehmen, allerdings wird das System mit jeder Abweichung von der einheitlichen Berechnung komplizierter und damit teurer. Eine gleichmäßige Berechnung nach der Menge des gebunkerten Gasöls erscheint unter dem Strich am gerechtesten. Wenn man die Tür zu Differenzierungen einmal aufmacht, wird man sie schwer wieder geschlossen bekommen. Angesichts des Verhältnisses der Gebühr zu den Gasölkosten eines Schiffes glaube ich aber, dass alle mit einer gleichmäßigen Gebühr sollten leben können.

Zum Abschluss noch kurz ein paar grundsätzliche Bemerkungen:

Das Abkommen bedarf nach Auffassung der ESO in der Praxis noch einiger Änderungen und Verbesserungen.

Als aller erstes muss es deutlich gegenüber allen Beteiligten kommuniziert werden. Dass es überhaupt ein Abfallübereinkommen gibt, ist vielen Beteiligten auf der Landseite nicht oder nicht mehr im Bewusstsein und der Inhalt ist schon gar nicht

mehr bekannt. Einige Partikuliere haben in den letzten Wochen die Probe aufs Exempel gemacht und Umschlagsbetriebe mit dem Muster der Entladebescheinigung konfrontiert. Sie ernteten nur ungläubiges Staunen bis Entsetzen – nicht eine einzige Umschlagsstelle konnte damit etwas anfangen.

Allein schon die Gewöhnungsphase wird daher für alle Beteiligten eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen, was nach der langen Verweildauer des Übereinkommens in der Schublade auch nicht weiter verwunderlich ist. Es sollte deshalb selbstverständlich sein, dass die Überwachung der Einhaltung der Regelungen, insbesondere die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten, noch für einen angemessenen Zeitraum auszusetzen ist.

So ist z.B. die Abgabe von Waschwasser auf deutschen Wasserstraßen nur vereinzelt möglich. Der Schiffsführer bzw. der Frachtführer ist der Leidtragende, der mit dem Einleitungsverbot und der Verpflichtung zur Abgabe ziemlich allein dasteht.

Auch werden sicher nicht alle Umschlagsanlagen kurzfristig davon zu überzeugen sein, ein besenreines bzw. gewaschenes Schiff abzuliefern und dies auch noch zu dokumentieren.

Die Entladebescheinigung enthält viel Überflüssiges und zudem ist unklar, wer sie überhaupt mitbringen muss.

Letztendlich wird der Schiffsführer bzw. Frachtführer der Leidtragende vieler Unklarheiten sein.

Daher insgesamt unsere Bitte an die ZKR:

- Übergangsfristen dort, wo die Herstellung der Entsorgungsinfrastruktur Zeit braucht,
- Verzicht auf die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, bis das Übereinkommen sich eingespielt hat,
- eine Prüfung, welche Dokumente wirklich erforderlich sind und dort eine möglichst schlanke Ausgestaltung,
- die Auflage eines Merkblattes, in dem die Rechte und Pflichten der einzelnen Beteiligten klar aufgezeigt werden.