

Prof. dr., Dr. h.c. Marian Paschke, Hamburg¹

MEERESUMWELTSCHUTZRECHT – FORTSCHRITT DURCH INTEGRIERTEN MEERESUMWELTSCHUTZ?

UDK: 341. 225 : 502. 3

Primljeno: 10. X. 2008.

Izvorni znanstveni rad

U listopadu 2007. godine EU je predstavila "Plavu knjigu maritimne politike" pa se od tada od EU očekuje nova vizija i akcijski plan integrirane maritimne politike. Pomenuta *Blue book for Maritime Policy* otvorila je povijesnu priliku da maritimna politika Europske unije ojača zaštitu morskog okoliša. Međutim s tim dokumentom EU još uvijek nije u dovoljnoj mjeri iskoristila pruženu priliku. U svjetlu ugrožavanja morskog okoliša u EU nema koristi od integrirane maritimne politike koja zaštitu morskog okoliša reducira na puke komponente kompleksne maritimne politike. Zaštita okoliša trebala bi naći svoje mjesto unutar buduće maritimne politike koja bi zaštititi morskog okoliša u jednu ruku dala kategorički pravni status, a s druge strane, toj zaštiti morskog okoliša dala istaknutu i posebnu važnost.

Ključne riječi: *Europska unija, Plava knjiga maritimne politike, zaštita morskog okoliša*

I. EINLEITUNG

Die Thematik für unsere Tagung erscheint nicht wenig herausfordernd gewählt. Einen Meeresumweltschutz - verstanden als einen eigenständigen Politikansatz der EU - gibt es letztlich nämlich nicht gibt. Wohl ist es richtig, dass wir in Europa unsere Meere, das Mittelmeer, den Atlantik sowie die Nord- und Ostsee nicht ihrem Schicksal überlassen und sie nicht rechtlich ungeordnet Umweltverschmutzungen ausgesetzt lassen. Wir haben in der Vergangenheit durchaus Anstrengungen unternommen, die Meeresumwelt gegen die sog. anthropozentrischen Einflüsse, also gegen Stoffeinträge, die von Menschen verursacht werden, zu schützen. Wir haben erkannt, wie wichtig es ist, bei der Abfallbeseitigung auf Meeresumweltschutzbelange zu achten, Verschmutzungen durch die Schifffahrt in der Folge von Unfällen oder durch Einleitung von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb zu regeln, Probleme des Fischfangs etwa durch Überfischung und Grundnetzfisherei Ernst zu nehmen oder etwa den Meeresbergbau als Verschmutzungsursache zu reglementieren. Meeresumweltschutz fungiert in all diesen Zusammenhängen als eine Kategorie, die menschliche, in der Regel

¹ Vortrag auf dem Symposium zum Seerecht der Friedrich-Ebert-Stiftung an der Universität Split im Mai 2008. Für die Mitarbeit an der Druckfassung des Vortrages danke ich Frau wiss. Mitarbeiterin Kathrin Kim, Hamburg.

wirtschaftlich erhebliche Tätigkeiten betrifft und diese einschränken soll. Dagegen findet sich, wenn ich recht sehe, der Meeresumweltschutz bisher als eigenständige Kategorie des Europäischen und des Internationalen Rechts ebenso wenig wie im nationalen Recht.

Man mag fragen, ob es eines Schutzes der Meeresumwelt bedarf, der um seiner selbst willen eingreift. Ist es nicht hinreichend und zugleich herausfordernd genug, den Schutz der Meere immer dann zu fordern und zu gewährleisten, wenn der Mensch in das Aquatorium eingreift, wenn er Schifffahrt betreibt, wenn er den Fischfang industrialisiert, wenn er Meeresbergbau betreibt oder wenn wirtschaftliche Aktivitäten vom Lande aus auf die Meeresumwelt Einfluss nehmen? Brauchen wir einen Meeresumweltschutz oder ist ein Umweltschutz für meeresbezogene Aktivitäten hinreichend? Auf diese Fragen wird auf der Grundlage einer Analyse des geltend Rechts und seiner Grundlagen zurückzukommen sein.

Meeresumweltschutz ist nicht ohne weiteres eine rechtliche Kategorie. In der nationalen Rechtsordnung ist nicht einmal der allgemeine, nicht notwendig meeresbezogene Umweltschutz eine Kategorie des Rechts von allgemein anerkannter Bedeutung. Und dort, wo der allgemeine Umweltschutz als staatliche Aufgabe anerkannt ist, hat er vielfach keinen besonders herausgehobenen, seine Bedeutung besonders unterstreichenden Rang. Umweltschutz mit Verfassungsrang bildet weltweit noch immer die Ausnahme.

Die EU hat kürzlich ihr „Blue Book for Maritime Policy“ vorgelegt. Mit ihm verspricht die EU eine neue Vision und einen Aktionsplan für eine integrierte Meerespolitik. Dieses für die Meerespolitik der EU in der Zukunft richtungweisendes Papier der Europäischen Kommission kann auch Bedeutung für den künftigen Meeresumweltschutz haben. Der Stellenwert des Blue Book für den Meeresumweltschutz und dessen Bedeutung für die Fortentwicklung des geltenden Umweltschutzrechts soll im Folgenden behandelt und im Ergebnis kritisch beleuchtet werden.

Das Seerechtsübereinkommen hält die Übereinkommensstaaten in Art. 192 für kategorisch verpflichtet, „die Meeresumwelt zu schützen und zu bewahren“. Es ist dies die wohl bedeutendste Rechtsgrundlage des Meeresumweltschutzes und zugleich eine Grundlage, die darauf hin zu untersuchen ist, wie in ihr der Meeresumweltschutz verstanden wird, als anthropozentrischer oder rein aquazentrisch konzipierte Rechtskategorie (dazu unter II.). Neben dem Seerechtsübereinkommen sind eine Vielzahl weiterer internationaler und regionaler Regelungen mit Bezug zum Meeresumweltschutz verabschiedet worden (dazu unter III.).

Vor dem Hintergrund der geltenden Regeln ist darzulegen, welche dem Bedeutung dem Meeresumweltschutz im Blue Book zukommt und wie die mit dem Blue Book eingeschlagene Meerespolitik der EU unter dem Aspekt des Meeresumweltschutzes zu bewerten ist (dazu unter IV.).

II. MEERESUMWELTSCHUTZ NACH DEM SEERECHTSÜBEREINKOMMEN

Das Seerechtsübereinkommen (SRÜ) ist ein universelles Übereinkommen, das alle denkbaren seerechtlichen Aspekte erfasst und deswegen auch zu Recht als „Verfassung für die Meere“² betitelt wird. Es ist auch ein Meeresumweltschutzübereinkommen wie Abs. 4 der Präambel deutlich macht: danach soll es „die Nutzung der Meere und Ozeane zu friedlichen Zwecken, die ausgewogene und wirkungsvolle Nutzung ihrer Ressourcen, die Erhaltung ihrer lebenden Ressourcen und die Untersuchung, den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt fördern“.

Das SRÜ regelt in seinem Teil XII den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt und schafft damit einen Rahmen für einen weltweit geltenden Meeresumweltschutz. Es legt allgemein Rechtsgrundsätze zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Meeresverschmutzung fest und enthält zusätzliche Regelungen für die einzelnen Verschmutzungsarten (Verschmutzung vom Lande aus, Abfallbeseitigung auf See, Meeresbergbau, Schifffahrt).

Art. 192 SRÜ, mit dem der Teil XII beginnt und der den Grundsatz des Schutzes und der Bewahrung des Meeresumwelt enthält, gilt als Strukturprinzip des Meeresschutzes, d.h. es handelt sich um eine Rechtsnorm, die im Hinblick auf das „wie“ der Umsetzung – nicht aber über das „ob“ – nur über schwachen normativen Gehalt verfügt.³ In den folgenden Art. 207-212 SRÜ werden weitere Strukturprinzipien des Meeresschutzes anhand der bereits oben genannten Verschmutzungsarten konkretisiert. Die Bestimmungen ihrerseits sind jedoch konkretisierungsbedürftig, so dass es weiterer universeller, regionaler oder nationaler Regelungen zur Ergänzung bedarf. Gegenstand von Art. 213 ff SRÜ ist sodann die Durchsetzung der Schutzbestimmungen durch Flaggenstaaten, Küstenstaaten oder Hafenstaaten bzw. die Staatenverantwortlichkeit.

Während Teil XII SRÜ in den oben beschriebenen Artikeln den Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzungen regelt, enthält das SRÜ in den Teilen zu den Meereszonen AWZ und Hohe See auch jeweils in diesen Teilen integrierte Regelungen zum marinen Arten- und Habitatschutz (vgl. Teile V und VII). Während sich Artenschutz auf die vom Menschen nicht genutzte Fauna und Flora bezieht, die um ihrer selbst willen geschützt werden soll, soll der Habitat- oder Bestandsschutz die vom Menschen genutzten lebenden Ressourcen, also die Fischerei, schützen.

Trotz der Regelungen zum Artenschutz verfolgt das SRÜ insgesamt einen anthropozentrischen Ansatz, d.h. die Umwelt zur Sicherung der Einzel- und Gesamtansprüche des Menschen sind zum Teil zwar indirekt geschützt, aber nicht

² *Graf Vitzthum* (Hrsg.), *Handbuch des Seerechts*, 2006, S. 46; zum englischen Originalausdruck („the overall legal framework for ocean activities“), vgl. UN Doc. A/CONF. 199/20, Report of the World Summit on Sustainable Development, Resolution 2, 24 Abs. 30 lit. a).

³ *Proelß*, *Meeresschutz im Völker- und Europarecht*, 2004, S. 77 m.w.N.

um ihrer selbst willen. Deutlich wird das an der Verschmutzungsdefinition des SRÜ in Art. 1 Abs. 1 Nr. 4. Dort heißt es „Im Sinne dieses Übereinkommens [...] bedeutet „Verschmutzung der Meeresumwelt“ 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 Nutzung des Meeres, eine Beeinträchtigung des Gebrauchswerts des Meerwassers und eine Verringerung der Annehmlichkeiten der Umwelt ergeben oder ergeben können“. Der Meeresumweltschutz nach dem SRÜ ist also keine rein aquazentrisch konzipierte Rechtskategorie.

III. ERGÄNZENDE INTERNATIONALE UND REGIONALE REGELUNGEN DES MEERESUMWELTSCHUTZES

Die Vorschriften des SRÜ konzentrieren sich im Wesentlichen in Kompetenzregelungen und Verpflichtungen der Staaten. Eine nähere inhaltlichen Ausfüllung und Ergänzung hat das SRÜ durch speziellere internationale Übereinkommen erfahren.

Eine wichtige internationale Grundlage ist das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks⁴, das an die Stelle der früheren Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus⁵ und zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge⁶ getreten ist. Es verpflichtet die Vertragsstaaten, alle nur möglichen Maßnahmen zu treffen, um Verschmutzungen zu verhüten und zu beseitigen. Dabei sind das Vorsorge- und das Verursacherprinzip anzuwenden, die neuesten technischen Entwicklungen und Methoden sind durch Anwendung der besten verfügbaren Techniken und der besten Umweltpraxis ggf. einschließlich sauberer Technologie zu berücksichtigen. Das Übereinkommen regelt die Verschmutzung vom Lande aus, das Einbringen und Verbrennen von Stoffen sowie die Verschmutzung durch Offshore-Quellen. Außerdem schafft es die Grundlage für Maßnahmen zum Schutz und zur Erhaltung der Ökosysteme und der biologischen Vielfalt. Die

⁴ Convention for the Protection of the marine Environment of the North-East Atlantic (OSPAR Convention), veröffentlicht im Internet: http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=00340108070000_000000_000000

⁵ Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources (Paris Convention), veröffentlicht im Internet: http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=00340108070000_000000_000000.

⁶ Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft (Oslo Convention), veröffentlicht im Internet: http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=00340108070000_000000_000000.

durch das Übereinkommen eingesetzte OSPAR-Kommission hat vor allem die Aufgabe, für die notwendigen Programme und Maßnahmen zu sorgen.

Ähnliche Regelungen enthält das Übereinkommen von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets - Helsinki-Übereinkommen⁷. Das Übereinkommen enthält allgemeine Grundpflichten und regelt die Verschmutzung vom Lande aus, die Abfallbeseitigung auf See, Verpflichtungen der Schifffahrt, die Verhütung der Verschmutzung durch den Meeresbergbau sowie die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Verschmutzungsvorfällen. Außerdem wird der Naturschutz einbezogen. Die nach dem Übereinkommen eingesetzte Helsinki-Kommission sorgt für die notwendigen Durchführungsmaßnahmen.

Mit der Espoo-Konvention aus dem Jahr 1991⁸ haben die Vertragsstaaten eine völkerrechtliche Verpflichtung zur umfassenden gegenseitigen Beteiligung von Behörden und Bürgern an Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen geschaffen. Für solche Vorhaben ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen, bei der eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit der zu beteiligenden Behörden erfolgt.⁹ Ein dem entsprechendes Übereinkommen, die sog. Aarhus-Konvention¹⁰ des Jahres 1998 für Programme und Pläne geschaffen.¹¹

In Ergänzung zu den internationalen Übereinkommen sind politische Absprachen z.B. im Rahmen der Internationalen Nordseeschutzkonferenzen und der Regierungschefs- und Ministerkonferenzen der Ostseeanliegerstaaten getroffen worden. Die dabei beschlossenen Deklarationen sind nicht rechtsverbindlich, haben aber Bedeutung als politische Absichtserklärungen.

Mittelbar dienen zahlreiche EG-Richtlinien dem Meeresumweltschutz, so vor allem die Richtlinien zum Gewässerschutz, zur Chemikaliensicherheit und zur Abfallentsorgung. Wichtigster Ordnungsrahmen für den Gewässerschutz ist die Wasserrahmenrichtlinie¹², die auch dem Schutz der Meerestwasser dient. Ein Vorschlag der Kommission für eine Meeresstrategie-Richtlinie befindet sich noch in der Beratung.

Entsprechend der anthropogenen Quellen der Bedrohung der Meeresumwelt wird die Meeresverschmutzung traditioneller Weise nach ihrer Herkunft eingeteilt, die im Folgenden einzeln betrachtet werden:

⁷ Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, veröffentlicht im Internet: http://www.helcom.fi/Convention/en_GB/convention/.

⁸ Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo-Konvention), veröffentlicht im Internet: <http://www.unece.org/env/eia/>.

⁹ Vgl. dazu *Stiegel*, Das Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen - Espoo-Übereinkommen, 2001

¹⁰ Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-making and Access to Justice in Environmental Matters, veröffentlicht im Internet: <http://www.unece.org/env/pp/>.

¹¹ Vgl. dazu *Dolde*, NVwZ 2006, 857 ff.; *Alleweldt*, DÖV 2006, 621 ff.

¹² EU Water Framework Directive, veröffentlichte im Internet: http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index_en.html

1. Schutz gegen Meeresverschmutzungen vom Lande

Nach dem Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks haben die Vertragsstaaten alle nur möglichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Verschmutzung vom Lande aus zu verhüten und zu beseitigen. Zu diesem Zweck sind Programme und Maßnahmen festzulegen, bei denen die besten verfügbaren Techniken und die beste Umweltpraxis zu berücksichtigen sind; nach dem Grad der Gefährlichkeit der Stoffe sind Prioritäten mit dem Ziel festzulegen, zu einer Verringerung und schrittweise zu einer Einstellung zu gelangen.

Nach dem Helsinki-Übereinkommen dürfen bestimmte gefährliche Stoffe nicht in die Ostsee eingeleitet werden. Im Übrigen verpflichtet auch dieses Übereinkommen die Vertragsparteien, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um die vom Lande ausgehende Verschmutzung auf ein Mindestmaß zu beschränken.

2. Schutz gegen Beseitigung von Abfällen auf See

Bei der Abfallbeseitigung auf See handelt es sich darum, dass an Land anfallende Industrieabfälle, Klärschlamm und Baggergut mit Schiffen nach See transportiert und dort eingebracht oder auf eigens dafür eingesetzten Verbrennungsschiffen verbrannt werden. Diese Verschmutzungsursache hat in den umweltpolitischen Diskussionen in der Vergangenheit eine besondere Rolle gespielt, obwohl sie im Vergleich zu den Einleitungen vom Lande aus nur zu einem ganz geringen Teil zur Schadstoffbelastung des Meeres beiträgt.

Seit Ende 1989 ist die Beseitigung von Abfällen auf See in Deutschland völlig eingestellt. Diese Haltung hat sich inzwischen auch international weitestgehend durchgesetzt. Übergangsweise werden gegenwärtig noch einige Industrieabfälle und Klärschlamm von Großbritannien und Irland eingebracht. Daneben erfolgt auch die Einbringung von Baggergut nach Maßgabe der für die Abfallbeseitigung auf See geltenden Regelungen.

Die Abfallbeseitigung auf See ist nach dem Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks und dem Helsinki-Übereinkommen grundsätzlich verboten. Beide Übereinkommen lassen Ausnahmen für Baggergut zu; für den Bereich des Nordostatlantiks sind auch inerte Stoffe natürlichen Ursprungs ausgenommen. Das weltweite Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen¹³ erlaubt noch für weniger gefährliche Stoffe eine Einbringung. Eine Revision dieses Übereinkommens, die Ende 1996 erfolgt ist und ein generelles Einbringungsverbot vorsieht, ist noch nicht in Kraft getreten.

¹³ Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, veröffentlicht im Internet: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=681

3. Verschmutzung durch die Schifffahrt

Meeresverschmutzungen durch die Schifffahrt können durch Unfälle verursacht werden, bei denen gefährliche Stoffe ins Meer gelangen. Verschmutzungen entstehen auch durch Betriebs- und Ladungsrückstände, die ins Meer eingeleitet werden.

a. Schiffsunfälle

Zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch Unfälle müssen Schiffe, die von See kommend die inneren Gewässer anlaufen oder aus ihnen auslaufen, besondere Bedingungen nach der Anlaufbedingungsverordnung¹⁴ einhalten. Diese Schifffahrtspolizeiverordnung dient der Umsetzung entsprechender EG-Richtlinien und beinhaltet vor allem Meldepflichten und eine ständige Hörwache auf UKW-Sprechfunk. Dadurch soll zum einen die Möglichkeit verbessert werden, in Gefahrensituationen verkehrsregelnd einzugreifen. Zum anderen werden dadurch die bei einem Unfall notwendigen Maßnahmen erleichtert.

Das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL-Übereinkommen)¹⁵ und die zur Durchführung erlassenen internationalen Tanker-Codes der IMO legen im Einzelnen bauliche Anforderungen und Größenbeschränkungen fest, um im Falle einer Beschädigung den Austritt von Öl und Chemikalien auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Dazu gehört für größere Öltanker auch das Erfordernis einer Doppelhülle.

Das Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungen¹⁶, das durch das Protokoll von 1973 auf andere Schadstoffe ausgedehnt worden ist ermächtigt die Küstenstaaten, auch auf Hoher See - d.h. außerhalb des Hoheitsbereichs (der Begriff „Hohe See“ entspricht noch der Rechtslage vor dem Seerechtsübereinkommen) - alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, um bei einem Unfall Gefahren für die Küsten zu verhindern.

Um die Bekämpfung von Verschmutzungen zu intensivieren, ist 1990 das internationale Übereinkommen über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung beschlossen worden.¹⁷ Durch das Protokoll von 2000 ist es auf andere gefährliche Stoffe erweitert worden.¹⁸ Internationale Regelungen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Verschmutzungen

¹⁴ German Ordinance on Requirements for the Entry of Vessels into German Internal Waters, veröffentlicht im Internet: <http://www.bshl.de/downloads/anlaufbedingungsverord.pdf>.

¹⁵ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Marpol), veröffentlicht in Internet: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258.

¹⁶ International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (Oilpol), veröffentlicht im Internet: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258.

¹⁷ International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), veröffentlicht im Internet: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=682.

¹⁸ Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (OPRC-HNS Protocol), veröffentlicht im Internet: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=682.

bestehen schon länger auf regionaler Ebene. Für den Bereich der Nordsee gilt das Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe.¹⁹ Für den Ostseebereich ist die Zusammenarbeit im Helsinki-Übereinkommen geregelt.

Bei Ölverschmutzungen durch Tankschiffe bestehen Entschädigungsregelungen nach dem Haftungsübereinkommen von 1992²⁰ und dem Fondsübereinkommen von 1992²¹. Die Regelungen gelten für Schäden in den Hoheitsgewässern und den ausschließlichen Wirtschaftszonen, bzw. den auf das Küstenmeer angrenzenden Gebieten, die sich nicht mehr als 200 sm von der Basislinie erstrecken. Für Tankschiffe ist eine Haftpflichtversicherung vorgeschrieben. Der Versicherungsnachweis ist durch eine Ölhaftungsbescheinigung zu erbringen. Sofern im Einzelfall Versicherungsleistungen nicht zu erhalten sind, tritt unter bestimmten Voraussetzungen der hierfür gegründete internationale Fonds ein.

Das internationale Bunkerölübereinkommen²², das eine entsprechende Haftung auch für Ölverschmutzungen durch andere Schiffe vorsieht, ist zwar von Deutschland ratifiziert worden, völkerrechtlich aber noch nicht in Kraft getreten.

b. Verschmutzung durch den Schiffsbetrieb

Das MARPOL-Übereinkommen verbietet grundsätzlich das Einleiten von Öl und ölhaltigen Gemischen (Anlage I). Ausnahmen gelten seewärts bestimmter Mindestentfernungen vom Lande aus, soweit sie außerhalb von Sondergebieten (z.B. Nordsee, Ostsee, Mittelmeer) liegen. Dabei dürfen niedrig bemessene Höchstkonzentrationen bzw. -mengen nicht überschritten werden. Um die Beachtung der Einleitverbote sicherzustellen, sind technische Einrichtungen und Betriebsverfahren vorgeschrieben, insbesondere getrennte Ballasttanks für größere Tanker, ausreichende Slop-Tanks und Tanks für Ölschlämme, Überwachungs- und Kontrollsysteme, Separatoren, Filteranlagen und Tankwaschverfahren. Alle Schiffe müssen regelmäßig besichtigt werden und Zeugnisse mit sich führen, aus denen sich die Einhaltung der Anforderungen ergibt. Alle einschlägigen Vorgänge müssen in ein Öltagebuch eingetragen werden. Die Vertragsstaaten werden verpflichtet, für ausreichende Auffanganlagen in den Häfen zu sorgen. Außerdem muss an Bord ein Notfallplan für Ölverschmutzungen mitgeführt werden.

Ferner enthält Anlage II des MARPOL-Übereinkommens weitreichende Einleitverbote für schädliche flüssige Stoffe, die als Massengut befördert werden, also für Ladungsreste von Chemikaliertankern. Chemikalienrückstände dürfen,

¹⁹ Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil, veröffentlicht im Internet: <http://fletcher.tufts.edu/multi/texts/BH539.txt>.

²⁰ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), veröffentlicht im Internet: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=660&topic_id=256.

²¹ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention), veröffentlicht im Internet: http://www.transportrecht.org/dokumente/FondsUe1992_engl.pdf.

²² International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, veröffentlicht im Internet: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=666

abhängig von der Eingruppierung in vier verschiedene Gefahrenklassen, überhaupt nicht oder nur in sehr geringen Höchstkonzentrationen und -mengen seewärts einer Mindestentfernung vom Lande aus und außerhalb von Sondergebieten ins Meer eingeleitet werden. Die Ladungsreste auf Chemikalientankern müssen durch bauliche und technische Einrichtungen so begrenzt werden, dass sie grundsätzlich nur noch in der Menge anfallen, die ins Meer eingeleitet werden darf. Chemikalientankschiffe müssen regelmäßig besichtigt werden. Mit besonderen Zeugnissen ist die Einhaltung dieser Anforderungen nachzuweisen. In den Häfen müssen ausreichende Auffanganlagen vorhanden sein. Für bestimmte Stoffe und in Sondergebieten wird verbindlich eine Entsorgung im Entladehafen vorgeschrieben. Alle einschlägigen Vorgänge sind in ein Ladungstagebuch einzutragen.

Verpackte Schadstoffe dürfen nach Anlage III des MARPOL-Übereinkommens nicht ins Meer eingeleitet und nur unter Beachtung der Vorschriften über geeignete Verpackung, richtige Kennzeichnung, Beförderungspapiere, Bescheinigungen und Listen sowie Stauung und Sicherung befördert werden.

Nach Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens ist das Einleiten von Schiffsabwasser ins Meer grundsätzlich verboten. Ausnahmen gelten, wenn das Schiff über eine Anlage zur Behandlung und Wiederaufbereitung von Abwasser verfügt oder wenn die Einleitungen in einer bestimmten Entfernung vom Lande aus erfolgen. Die Schiffe müssen über die notwendigen technischen Einrichtungen, insbesondere Sammeltanks verfügen. Auch zur Einhaltung dieser Vorschriften sind Zeugnisse und Besichtigungen vorgesehen. In den Häfen müssen Auffanganlagen vorhanden sein. Diese fakultative Anlage IV ist seit September 2003 in Kraft.

Für Schiffsmüll legt Anlage V des MARPOL-Übereinkommens weitgehende Verbote fest. Kunststoffgegenstände dürfen nicht auf See beseitigt werden, anderer Müll nur außerhalb von Sondergebieten und seewärts bestimmter Entfernungen vom Lande aus. In den Häfen muss für ausreichende Auffanganlagen gesorgt werden.

Mit dem MARPOL-Protokoll von 1997 ist das Übereinkommen um eine Anlage VI ergänzt worden, die Regeln zur Verhütung der Luftverschmutzung durch Schiffe enthält. Diese Anlage ist am 19. 5. 2005 völkerrechtlich in Kraft getreten.²³

Zwei weitere noch nicht in Kraft getretene Übereinkommen verbieten die Verwendung von TBT bei Schiffsanstrichen und regeln das Einleiten von Ballastwasser.

Nach dem Helsinki-Übereinkommen ist zusätzlich auch das Verbrennen von an Bord entstandenen Abfällen im Küstenmeer verboten.

²³ The Protocol of 1997, veröffentlicht im Internet: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#30.

4. Verschmutzung durch Meeresbergbau

Der Meeresbergbau, insbesondere die Erdöl- und Erdgasförderung, hat erhebliche Auswirkungen auf die Meeresumwelt. Zum einen besteht die Gefahr, dass bei der Förderung anfallende Rückstände und Abfälle ins Meer gelangen, zum anderen können Unfälle zu erheblichen Verschmutzungen führen. Das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks verpflichtet die Vertragsparteien, die Verschmutzung durch Offshore-Quellen zu verhüten und zu beseitigen. Hierzu werden Programme und Maßnahmen festgelegt, um die Einleitung oder Emission von Stoffen zu reduzieren, die bei Offshore-Tätigkeiten verwendet werden. Die Beseitigung von ausgedienten Offshore-Anlagen auf See ist weitgehend verboten. Auch das Helsinki-Übereinkommen verpflichtet zu Maßnahmen, um eine Verschmutzung der Ostsee durch die Erforschung oder Ausbeutung des Meeresbodens und seines Untergrundes zu verhüten.

5. Maritimer Naturschutz in der EU

Nicht zuletzt gefördert durch die einschlägigen internationalen Übereinkommen und europäisches Gemeinschaftsrecht gewinnt der marine Naturschutz zunehmend an Bedeutung. Als internationale Rechtsgrundlagen sind vor allem das RAMSAR-Übereinkommen²⁴ und das Übereinkommen vom 5.6.1992 über die biologische Vielfalt²⁵ zu nennen. Auch OSPAR- und Helsinki-Übereinkommen verpflichten zu Natur- und Artenschutz.

Auf europäischer Ebene enthalten die FFH-Richtlinie²⁶ und die Vogelsschutzrichtlinie²⁷ der EG wichtige Naturschutzvorgaben.

IV. MEERESPOLITIK IN DER EU - BLUE BOOK

Am 10. Oktober 2007 präsentierte die Europäische Kommission ein „Blue Book“²⁸ für eine integrierten europäischen Meerespolitik. Die Rechtsnatur des Blue Book ist von der Kommission nicht näher präzisiert worden; letztlich handelt es sich wohl zunächst nicht mehr als ein rechtlich unverbindliches Ideen- oder Konzeptionspapier. Zumindest politische Bedeutung erlangt es durch zugleich

²⁴ The Ramsar Convention on Wetlands, veröffentlicht im Internet: <http://www.ramsar.org/>.

²⁵ Convention on Biological Diversity, veröffentlicht im Internet: <http://www.cbd.int/>.

²⁶ Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora (FFH Directive), O. J. L 206 , 22/07/1992 P. 0007 – 0050, veröffentlicht im Internet: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992L0043:EN:HTML>.

²⁷ Council Directive 79/409/EEC of 2 April 1979 on the conservation of wild birds, O.J. L 103, 25.4.1979, p. 1–18, veröffentlicht im Internet: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31979L0409:EN:NOT>.

²⁸ „Blue Book for Maritime Policy“, veröffentlicht unter: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/>.

vorgelegten detaillierten Aktionsplan, einer Auswirkungsbeurteilung und einem Bericht über die breit angelegte Beratung mit den betroffenen Interessengruppen.

Die Vision der Europäischen Kommission, die hinter der Idee einer integrierten Meerespolitik steht, zielt auf einen grundlegend veränderten Umgang mit dem Meer als Gegenstand unserer Lebenswelt. Die Kommission hält eine fundamentale Neuorientierung in dem Sinne für geboten, dass die EU ihre Politik in Sachen Ozeane und Meere nicht länger mit Hilfe isolierter und sektoraler Maßnahmen managen soll. Daher will die Kommission ein gemeinsames sektorübergreifendes Konzept für maritime Angelegenheiten entwickeln. Eine solche integrierte Meerespolitik basiert auf der Einsicht, dass die Entwicklung meeresbezogener Maßnahmen auf koordinierte Weise erfolgen muss, wenn die gewünschten Ergebnisse erzielt werden sollten.

Die Vorschläge der Kommission fußten auf einem intensiven Konsultationsprozess, der mit einem im Juni 2006 veröffentlichten Grünbuch²⁹ begonnen hatte. Bisher hatte keine andere Anhörung ein derart lebhaftes Echo ausgelöst: Rund 490 Beiträge erreichten die Kommission. Aus über 200 Veranstaltungen - größtenteils von Interessenvertretern organisiert - trafen Stellungnahmen ein. Neben allen europäischen Organen übermittelten auch mehrere nationale und einige regionale Parlamente ihre Ansichten und Analysen. Der gemeinsame Tenor der Beiträge lautete: Die Entscheidungsprozesse dauern zu lang, mögliche Synergien werden nicht genutzt, die politische Planung in den einzelnen Sektoren läuft unkoordiniert nebeneinander her oder widerspricht sich gar. Daraus folgerte man, dass die Behörden, die die Meere vor zu starkem Seeverkehr, Verschmutzung, illegaler Fischerei und Schmuggel schützen können, eine gemeinsame Strategie brauchen und stärker zusammenarbeiten müssen.

Die Liste der Maßnahmen, welche die Kommission im Einzelnen vorschlägt, umfasst 26 Positionen. Sie erstrecken sich auf die Entwicklung nationaler Raumplanungsverfahren im maritimen Bereich, eine umfassende Seeverkehrsstrategie, die Schaffung eines „Europäischen Seeverkehrsraums ohne Hindernisse“, eine neue Hafenpolitik und die Nachprüfung von Ausnahmeregelungen im Arbeits- und Sozialrecht für die maritime Wirtschaft. Aufgegeben hat die Europäische Kommission ihre ursprünglich verfolgten Ideen, ein europäisches Seeschiffsregister einzurichten und eine europäische Küstenwache zu schaffen.

Den Maßnahmen liegt folgender strategischer Ansatz zugrunde: Bei der Entwicklung neuer Pläne, wie zum Beispiel für die Hafenstädte, sollen die Bedürfnisse anderer Sektoren wie etwa Tourismus, Umweltschutz, Arbeitsmarktpolitik von Anfang an mit berücksichtigt werden. Ferner soll eine gemeinsame Datenbank den Zugang zu geologischen, physikalischen, chemischen, biologischen und ökologischen Forschungsergebnissen ebnen. Schließlich sollen die Überwachungsmechanismen der verschiedenen Sektoren

²⁹ Grünbuch: Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere, veröffentlicht unter: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/com_2006_0275_de_part2.pdf.

- Satellitenbeobachtung, Positionsmeldesysteme, Umweltschutzbeobachtungen – integriert werden.

Diese Ziele lassen sich nach Angaben der Kommission durch den Einsatz von 6,5 Millionen Euro für Koordination und Forschung erreichen. Seit die Europäische Kommission im Oktober 2007 eine integrierte Meerespolitik vorgeschlagen und die Staats- und Regierungschefs diese auf der Tagung des Europäischen Rates am 14. Dezember 2007 bestätigt haben, sind beim Aufbau eines kohärenten Rahmens zur Förderung von Synergien und zur Lösung potenzieller Konflikte zwischen den einzelnen meeresbezogenen Politikbereichen schon Fortschritte erzielt worden: Gemäß ihrem im Oktober 2007 vorgelegten Aktionsplan hat die Kommission bereits Vorschläge zur Bekämpfung der illegalen Fischerei, zur Förderung der Entwicklung der EU-Häfen und Hafenstädte, zur Anpassung des sozialrechtlichen Rahmens für Arbeitsplätze in der Seefahrt sowie zur verbesserten Vereinbarkeit von Energie- und Meerespolitik vorgelegt. Sie hat außerdem Bestandsaufnahmen im Bereich der Meeresüberwachungssysteme sowie der Tätigkeiten und Zuständigkeitsbereiche der Mitgliedstaaten im Offshore-Bereich durchgeführt.

Die integrierte Meerespolitik wird auch den Meeresumweltschutz betreffen. Gegenstand dieser neuen Meerespolitik sind nicht nur der Zugang der europäischen maritimen Wirtschaft einschließlich der maritimen Dienstleistungen zu den internationalen Märkten sowie die nachhaltige wissenschaftliche Erforschung und kommerzielle Erschließung von Tiefseegebieten; ebenso werden auch berücksichtigt der weltweiten biologischen Vielfalt der Meere, die fortlaufende Verbesserung der Schiffssicherheit und die Gefahrenabwehr im Seeverkehr, die Reduzierung der Umweltverschmutzung durch Schiffe sowie die Bekämpfung illegaler Praktiken in internationalen Gewässern - allesamt Aspekte zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes.

V. MEERESUMWELTSCHUTZ – QUO VADIS?

1. Blue Book als Fortschritt für den Meeresumweltschutz?

Die integrierte Meerespolitik nach dem Blue Book beruht auf einer Konzeption, die auf die Herausforderungen der Zeit an den Meeresumweltschutz nicht genügt. Wer als ersten Schwerpunkt „optimale Bedingungen für eine nachhaltige Nutzung der Ozeane und Meere“ propagiert, verschreibt sich dem Ziel eines Wachstums der maritimen Wirtschaft und der Steigerung der Effizienz des Seeverkehrs in einem europäischen Seeverkehrsraum und einer Hafenpolitik mit der die Funktionalität und Multifunktionalität der Häfen gesteigert werden sollen. Dieser Ansatz soll als Politikansatz der Kommission nicht pauschal kritisiert werden. Er ist nur kein Ansatz zur Stärkung des Meeresumweltschutzes.

Bezeichnend ist, dass auch die anderen mit der Blue Book-Politik angestrebten Schwerpunkte das Thema Meeresumweltschutz nicht einmal benennen. Einen Schwerpunktbereich bildet die Meeresumweltschutzpolitik der Europäischen Union offenbar nicht. So wird neben der nachhaltigen Nutzung der Meere als zweiter Schwerpunkt wird die meereswissenschaftliche Forschung genannt. Sie soll dem Ziel dienen, ein besseres Verständnis der Folgen menschlicher Betätigung für die Meere zu fördern und das Wachstum der maritimen Wirtschaft von der Verschlechterung der Meeresumwelt abkoppeln. Meeresumweltschutz rangiert auch insofern als eine Kategorie neben anderen ohne erkennbare Prioritäten für den Meeresumweltschutz.

Nicht anders verhält es sich mit dem dritten Schwerpunktbereich: der Steigerung der Lebensqualität in den Küstenregionen. Wer an dieser Stelle mehr Meeresumweltschutz als Ziel der Blue Book-Politik erwartet, wird enttäuscht. Genannt werden die Ziele der Steigerung des Küsten- und Meerestourismus, der Einrichtung von Datenbanken für Finanzierungsförderungen und der Katastrophenschutz.

Mit dem vierten Ziel, die Führungsrolle Europas im maritimen Bereich zu stärken, mag man konform gehen. In der Tat ist die Optimierung des Zugangs der europäischen maritimen Wirtschaft zum Meer eine bedeutende Grundlage für die Fortführung ihre Führungsrolle im maritimen Bereich. Nur liegt die damit gedachte Priorität beim Marktgeschehen und nicht beim Meeresumweltschutz.

Den fünften Schwerpunkt, mehr Aufmerksamkeit für das maritime Europa zu schaffen, ist aus Sicht des Meeresumweltschutzes vor allem dann begrüßenswert, wenn dieser, nämlich der Meeresumweltschutz mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit und in den beteiligten Wirtschaftskreisen erfährt.

2. Kategorisierung und Priorisierung des Meeresumweltschutzes

Die Blue Book-Politik läßt ungeachtet aller verdienstvollen Ansätze die kardinale Aufgabe unserer Zeit außerhalb ihres Blickfeldes: Angesichts des von der Europäischen Union selbst beklagten Zustandes der Meere ist die Zeit reif für eine Kategorisierung und Priorisierung einer Meeresumweltschutzpolitik. Meeresumweltschutz darf nicht als eine Kategorie neben andern Kategorien maritimer Politik gehandelt werden. Eine integrierte Meerpolitik verschafft dem Meeresumweltschutz keinen besseren Status als ihn der Meeresumweltschutz schon hat. Vielmehr läuft Meeresumweltschutz in einer integrierten Meerpolitik Gefahr, zu einer Subkategorie relativiert und damit vernachlässigt zu werden.

Meeresumweltschutz ist als Aufgabe unserer Zeit zu begreifen und rechtlich zu definieren. Dazu ist es zunächst und vor allem erforderlich, Meeresumweltschutz überhaupt als notwendige Aufgabe unserer zu begreifen. Es ist nicht nur bemerkenswert, dass die fünf grundlegenden Zielsetzungen des Blue Books der EU den Meeresumweltschutz nicht eigenständig aufführen, es ist auch ein angesichts der Bedeutung der Aufgabe konzeptioneller Mangel des Blue Books.

Die Aufnahme der Zielsetzung Meeresumweltschutz in das Blue Book alleine reicht allerdings nicht, um den Anforderungen an nachhaltigen Meeresumweltschutz gerecht zu werden. Hinzukommen muss eine Priorisierung des Meeresumweltschutzes. Die Priorisierung als künftige Aufgabe eines modernen Meeresumweltschutzes sollte sowohl auf der Ebene der politischen Aufgabe als auch für den rechtlichen Schutz der Meeresumwelt erfolgen.

Das Seerechtsübereinkommen bietet für die Fortentwicklung des Meeresumweltschutzrechts zu einer prioritären Kategorie die hervorragenden konzeptionellen Grundlagen. Diese sind auf nationale, europäischer und internationaler Ebene fortzuentwickeln. Das Blue Book der EU bietet insofern keinen Fortschritt. Meeresumweltschutz wird darin weder rechtlich kategorisiert noch priorisiert. Meeresumweltschutz wird vielmehr in anderen Zielsetzungen integriert und damit relativiert. Eben darin liegt ein konzeptioneller Mangel der Blue Book-Politik.

3. Das Beispiel „Umweltverträglichkeitsprüfung“

Am Beispiel der Umweltverträglichkeitsprüfung soll gezeigt werden, was mit der Kategorisierung und Priorisierung von Meeresumweltschutz gemeint ist. Nach der Espoo-Konvention³⁰ hat bei bestimmten Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu erfolgen. Die Konvention ist auch auf bestimmte Vorhaben mit maritimem Bezug anzuwenden.

Kategorisierung des Meeresumweltschutzes bedeutet dabei, dass zunächst die umweltbezogenen Auswirkungen des Vorhabens zu bestimmen sind. Bei den von der Espoo-Konvention allein erfassten Vorhaben mit grenzüberschreitender Dimension muss es dabei um die Bestimmung der projektweiten umweltbezogenen Auswirkungen über die nationalstaatlichen Grenzen hinweg gehen.

Die Espoo-Konvention in der geltenden Fassung enthält zwar Festlegungen oder Erläuterungen zum Umfang der nach den Konventionsregeln vorzulegenden Umweltdokumentation. Sie sieht aber an keiner Stelle eine Verpflichtung zur Vorlage einer projektweiten Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Die Regeln bleiben auch in ihrer grenzüberschreitenden Dimension einer (staaten-) nachbarschaftlichen und deswegen eben nicht projektweiten Konzeption verhaftet.

Der Rechtsbegriff der grenzüberschreitenden Auswirkungen wird in Art. 1 Ziff. viii) der Konvention definiert. Diese Definitionsnorm erfasst die Umweltauswirkungen „innerhalb eines Gebiet unter der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei, infolge einer geplanten Tätigkeit, deren natürlicher Ursprung sich ganz oder teilweise in einem Gebiet unter der Hoheitsgewalt einer anderen Vertragspartei befindet“. Der Rechtsbegriff der grenzüberschreitenden

³⁰ Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo-Convention), veröffentlicht im Internet: <http://www.unece.org/env/eia/>

Umweltauswirkungen hat in der Espoo-Konvention somit einen auf das der Hoheitsgewalt der Vertragsparteien unterliegende Gebiet begrenzten Bezug. Grenzüberschreitende Auswirkungen sind nach dem Wortlaut der Konvention solche Umwelteinflüsse, die sich grenzüberschreitend in einem Gebiet unter der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei auswirken.

Nach dem Wortlaut dieser von den Urhebern der Konvention ausdrücklich als Regelung zur „Begriffsbestimmung“ verfassten Norm des Art. 1 umfasst der Begriff der „grenzüberschreitenden Auswirkungen“ solche Umweltauswirkungen, die ein Gebiet unter der Hoheitsgewalt einer anderen Vertragspartei betreffen.

Der maritime Bereich der Außenwirtschaftszone (einschließlich des Meeresbodens und des Meeresuntergrundes) unterliegt nach dem Seerechtsübereinkommen (SRÜ) einer „besonderen Rechtsordnung“. Der die Außenwirtschaftszone bildende Bereich des Meeres gehört nicht zum Staatsgebiet des Küstenstaates und betrifft nicht ein „Gebiet unter der Hoheitsgewalt“ der Vertragsstaaten der Espoo-Konvention. Angesichts dieser völkerrechtlichen Ausgangslage erlaubt es die Espoo-Konvention nicht, den Rechtsbegriff der „grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen“ auf territorial ungebundene, projektweite Umweltauswirkungen zu erstrecken.

Außerhalb meeresbezogener Sachverhalte und ohne konkreten Bezug auf die Espoo-Konvention ist vereinzelt eine über die territorialen nachbarstaatlichen Grenzen hinausreichende Wirkungsbetrachtung im internationalen Umweltvölkerrecht gefordert worden.³¹ Dafür ist insbesondere die Erwägung herangezogen worden, dass eine solche übergreifende Betrachtungsweise im Sinne eines effektiven Umweltschutzes rechtspolitisch wünschenswert erscheint. De lege lata ist allerdings die Frage, ob ein projektweiter Ansatz für die Reichweite von Umweltverträglichkeitsprüfungen im grenzüberschreitenden Raum Regelungsgegenstand der Espoo-Konvention ist, sowohl für den territorialen Bereich als für den maritimen Bereich zu verneinen.

An dieser Stelle hat eine neue Kategorisierung des Meeresumweltschutzes anzusetzen. Grenzüberschreitende Vorhaben mit grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen haben nicht nur nachbarstaatliche sondern eben projektweite Auswirkungen auf die Umwelt. Ein modernes Meeresumweltschutzrecht darf nicht an den nachbarstaatlichen Beziehungen und Grenzen halt machen. Es ist eine hervorragende Aufgabe der Rechtspolitik die projektweiten Umweltauswirkungen erfassen zu können und eben damit überhaupt zu kategorisieren.

Die Priorisierung des Meeresumweltschutzes wäre der weitere für einen effizienteren Meeresumweltschutz erforderliche und gebotene Schritt. In den Rechtsbegriffen der Espoo-Konvention würde dies bedeuten, dass die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung im nationalen Genehmigungsverfahren für das Vorhaben nicht nur im Sinne von Art. 6 Abs. 1 „gebührend berücksichtigt“

³¹ Vgl. *Epiney*, Das „Verbot erheblicher grenzüberschreitender Umweltbeeinträchtigungen“, AVR 1995, S. 309 ff., 332; *Beyerlin*, Grenzüberschreitender Umweltschutz und allgemeines Völkerrecht, FS für Doehring (1989), S. 37 ff., 46.

werden, sondern eben „vorrangig berücksichtigt“ werden. Hat ein Vorhaben im Sinne der Espoo-Konvention erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, so sind diese bei den erforderlichen Genehmigungsverfahren nicht nur zu berücksichtigen, sondern sie sollten de lege ferenda vorrangig und also mit Priorität berücksichtigt werden.

In einer solchen Fortentwicklung des Meeresumweltschutzes läge ein sachgerechter Ansatz für eine moderne Meeresumweltschutzpolitik und ein zielführendes Anliegen der EU Blue Book-Meerespolitik.

VI. ABSCHLIESSENDE THESEN

Mit dem Blue Book öffnet sich für die EU-Meerespolitik eine historische Chance, den Meeresumweltschutz zu stärken. Diese Chance hat die Europäische Union mit dem vorliegenden Blue noch nicht hinreichend genutzt. In Anbetracht des von der Europäischen Union selbst beklagten Zustandes der Meere bedarf es nicht einer integrierten Meerespolitik, die Meeresumweltschutz zur bloßen Komponente einer komplexer verstandenen Meerespolitik macht. Der Meeresumweltschutz sollte in der künftigen Meerespolitik einen Standort haben, der erstens dem Meeresumweltschutz einen kategorialen rechtlichen Status verschafft und der dem Meeresumweltschutz zweitens eine hervorragende, prioritäre Bedeutung beimisst.

LEGAL GROUNDS OF THE PROTECTION OF THE SEA- RELEVANCE OF ENVIRONMENTAL PROTECTION OF THE SEA AND THE BLUE BOOK OF THE EUROPEAN COMMISSION FOR AN INTEGRATED ENVIRONMENTAL POLICY

The EU presented the „Blue Book for Maritime Policy“ in October 2007. Herewith, the EU is expecting a new vision and action plan for an integrated maritime policy. The Blue Book opens up a historical chance for the EU maritime policy to enhance marine environmental protection. With the present Blue Book, the European Union has not sufficiently exploited this chance yet. In the light of the deterioration of the marine environment that the European Union itself deplors, there is no use of an integrated maritime policy that reduces the maritime environmental protection to mere components of a complex maritime policy. The environmental protection should find a place within the future maritime policy that on the one hand grants marine environmental protection a categorical legal status and, on the other side, attributes the marine environmental protection an outstanding and particular relevance.

Key words: *European Union, Blue Book for Maritime Policy, marine environmental protection*