

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (in der Fassung des Protokolls von 1978; im Folgenden: MARPOL-Übereinkommen) hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Inhalt und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrats gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Es hat nicht politischen Charakter. Es ist nicht erforderlich, eine allfällige unmittelbare Anwendung des Protokolls im innerstaatlichen Rechtsbereich durch einen Beschluss gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 4 B-VG, dass dieser Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist, auszuschließen. Das MARPOL-Übereinkommen sieht gemäß seinem Art. 16 Abs. 2 lit. f (ii) iVm lit. f (iii) bezüglich der durch das Protokoll eingeführten Anlage VI eine vereinfachte Änderung im Sinn des Art. 50 Abs. 2 Z 1 B-VG vor. Da durch das Protokoll keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereichs der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrats gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Das MARPOL-Übereinkommen bildet das zentrale völkerrechtliche Regelwerk zur Begrenzung umweltrelevanter Auswirkungen des internationalen Seeschiffsverkehrs. Das Übereinkommen wurde 1973 in London abgeschlossen und trat erst nach Annahme eines ergänzenden Protokolls 1978 in Kraft. Es hat 161 Vertragsstaaten, die fast die gesamte globale Handelsschifffahrt repräsentieren (98,9% der Weltonnage). Österreich ist dem Übereinkommen 1988 beigetreten (BGBl. Nr. 434/1988).

Das MARPOL-Übereinkommen enthält sechs Anlagen, die detaillierte technische Umweltvorschriften vorsehen. Für Österreich gelten bislang fünf dieser Anlagen. Anlage VI, welche durch das Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (im Folgenden: Protokoll), eingefügt wurde, ist noch ausständig. Anlage VI gilt derzeit für 108 MARPOL-Vertragsstaaten (über 97% Weltonnage), darunter die meisten EU-Mitgliedstaaten (ausgenommen Österreich, Tschechische Republik, Ungarn).

Die Anlage VI enthält wesentliche Bestimmungen zur Reduktion von Luftschadstoffen und klimarelevanten Emissionen aus dem internationalen Seeschiffsverkehr und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrssektors. Mit dem Beitritt zum Protokoll wird den verkehrs-, klima- und innovationspolitischen Zielsetzungen der österreichischen Bundesregierung entsprochen, auch wenn Österreich derzeit keine eigene Seeflotte unterhält.

Durch den Beitritt zum Protokoll wird Österreich zudem in die Lage versetzt, wichtige umweltpolitische Entscheidungen mitzutragen. Die MARPOL-Anlagen werden häufig geändert, um technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Eine besonders bedeutende Änderung der Anlage VI wird Ende 2026 im Umweltausschuss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) behandelt: Die Einführung eines Regelwerks, um Treibhausgasemissionen stark zu reduzieren – bis hin zu Netto-Null-Emissionen im Jahr 2050 (IMO Net-Zero Framework).

Österreich ist hinsichtlich Änderungen der Anlage VI nur dann stimmberechtigt, wenn es bis dahin Vertragspartei des Protokolls ist. Der Beitritt dient somit auch dem Ziel, die Stimmberechtigung Österreichs bei dieser wichtigen Entscheidung zu ermöglichen und damit dem Interesse Österreichs an der Zielsetzung der Dekarbonisierung der internationalen Seeschifffahrt Rechnung zu tragen.

Die durch das Protokoll eingeführte Anlage VI wurde seit der Annahme im Jahr 1997 häufig geändert. Eine konsolidierte Fassung der Anlage VI wurde am 17. Juni 2021 angenommen. Seither wurde die Anlage VI weitere viermal geändert. Der aktuelle Wortlaut des Protokolls ergibt sich daher aus einer Zusammenschau von sechs Dokumenten: Dem ursprünglichen Protokoll von 1997, der konsolidierten Änderung der Anlage VI von 2021, sowie den vier nachfolgenden Änderungen (Dezember 2022; Juli 2023; März 2024; Oktober 2024).

Die Durchführung des Protokolls wird voraussichtlich keine finanziellen Auswirkungen haben. Sofern es dennoch zu solchen kommen sollte, finden die damit verbundenen Kosten ihre Bedeckung im Budget des zuständigen Ressorts.

Besonderer Teil

1. Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (in der Fassung des Protokolls von 1978):

Zur Präambel:

Erklärt wird, dass die Vertragsstaaten bereits an das bestehende Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt gebunden sind und nun erkennen, dass zusätzlich auch die Luftverschmutzung durch Schiffe ein wichtiges Problem darstellt. Es wird festgestellt, dass es notwendig ist, Maßnahmen zu ergreifen, um diese Form der Umweltbelastung zu verhindern und zu bekämpfen.

Dabei wird speziell auf den internationalen Umweltgrundsatz des Vorsorgeprinzips, wonach frühzeitig gehandelt werden soll, und zwar auch wenn wissenschaftliche Erkenntnisse noch nicht vollständig sind, Bezug genommen.

Es wird erklärt, dass dieses Ziel am besten durch eine Ergänzung des bestehenden Übereinkommens erreicht werden kann, nämlich durch ein neues Protokoll. Dieses Protokoll soll die bisherigen Regelungen erweitern und so einen besseren Schutz der Umwelt gewährleisten.

Insgesamt erweitert das Protokoll das bestehende Übereinkommen um verbindliche Regelungen zur Reduzierung der Luftverschmutzung durch Schiffe und stärkt damit den internationalen Umweltschutz im Seeverkehr.

Zu Art. 1:

Dieser Artikel legt fest, dass das Protokoll das bestehende Übereinkommen von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung ergänzt und verändert.

Zu Art. 2:

Durch diesen Artikel wird eine neue Anlage VI eingeführt, die Vorschriften zur Verhütung der Luftverschmutzung durch Schiffe enthält.

Zu Art. 3:

Dieser Artikel bestimmt, dass das Übereinkommen und das Protokoll gemeinsam als ein einheitliches Regelwerk gelten und zusammen ausgelegt werden müssen. Außerdem gilt jede Bezugnahme auf das Protokoll gleichzeitig auch für die dazugehörige Anlage.

Zu Art. 4:

Hier wird geregelt, dass Änderungen an Anlage VI nach den bestehenden Verfahren des Übereinkommens erfolgen, wobei nur die Staaten berücksichtigt werden, die an diese Anlage gebunden sind.

Zu Art. 5:

Dieser Artikel legt fest, dass nur Staaten, die bereits Vertragsparteien des Protokolls von 1978 sind, Vertragsparteien dieses Protokolls werden können.

Da Österreich dieses Protokoll nicht während des zur Unterzeichnung vorgesehenen Zeitraums unterzeichnet hat, muss es diesem gemäß Abs. 1 lit. c beitreten um Vertragspartei zu werden.

Zu Art. 6:

Das Protokoll tritt in Kraft, sobald mindestens 15 Staaten beigetreten sind, die zusammen mindestens 50 Prozent der weltweiten Handelsflotte repräsentieren. Für später beitretende Staaten tritt es jeweils drei Monate nach Hinterlegung ihrer Urkunde in Kraft, wobei das Protokoll in der jeweils geänderten Fassung gilt.

Zu Art. 7:

Dieser Artikel erlaubt es Vertragsparteien, das Protokoll nach Ablauf von fünf Jahren zu kündigen, wobei die Kündigung nach zwölf Monaten wirksam werden würde. Eine Kündigung des Protokolls von 1978 führt automatisch auch zur Kündigung dieses Protokolls.

Zu Art. 8:

Der Generalsekretär der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) übernimmt die Rolle des Verwahrers und ist dafür zuständig, die Vertragsstaaten über wichtige Vorgänge wie Beitritte, Inkrafttreten und Kündigungen zu informieren sowie das Protokoll beim Sekretariat der Vereinten Nationen zu registrieren.

Zu Art. 9:

Dieser Artikel legt fest, dass das Protokoll in sechs verschiedenen Sprachen abgefasst ist und alle Sprachfassungen gleichermaßen verbindlich sind.

Zur Anlage VI:**Zu Kapitel 1: Allgemeines****Regel 1 – 2:**

Mit diesen Regeln werden der grundsätzliche Anwendungsbereich sowie die Begriffsbestimmungen festgelegt.

Regel 3:

Diese Regel bestimmt eine generelle Ausnahme für bestimmte Emissionen.

Regel 4:

Damit wird einer Vertragspartei ermöglicht, einen gleichwertigen Ersatz für die in Anlage VI vorgeschriebenen technischen Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte zu gestatten.

Zu Kapitel 2: Besichtigung, Ausstellung von Zeugnissen und Überwachungsmaßnahmen**Regel 5 – 11:**

Diese Regeln sind gemäß Regel 5.1 und 6.1 für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 400 nicht anzuwenden. Da in Österreich nur Schiffe mit einer Bruttoreumzahl unter 300 registriert werden können, sind diese Regeln für Österreich nicht anwendbar.

Zu Kapitel 3: Vorschriften über die Bekämpfung von Emissionen aus Schiffen**Regel 12:**

Damit wird für alle Schiffe die absichtliche Freisetzung von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, verboten.

Regel 13:

Damit werden Grenzwerte für Stickoxide (NO_x) für Schiffsdieselmotoren (jeweils abhängig von Baujahr) mit einer Antriebsleistung von mehr als 130 kW festgelegt. Dabei gelten aber seit der Änderung von Regel 13 durch EntschlieÙung MEPC.328(76) die strengen Tier-III-Grenzwerte gemäß Regel 13.5.2 nicht für Schiffe mit einer Länge von weniger als 24 Metern, die Erholungszwecken dienen.

Regel 14:

Damit wird der im Treibstoff erlaubte Schwefelgehalt für alle Schiffe festgelegt.

Regel 15:

Damit werden Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) auf Tankschiffen geregelt.

Regel 16:

Damit wird für alle Schiffe festgelegt, dass Verbrennungsanlagen an Bord zertifiziert sein müssen und nur bestimmte Abfälle verbrannt werden dürfen. Kleinere Yachten sind seit der Änderung von Regel 16 durch EntschlieÙung MEPC.328(76) daher davon nur betroffen, wenn sie eine (zertifizierte) Verbrennungsanlage an Bord haben.

Regel 17:

Damit werden die Vertragsparteien verpflichtet, Einrichtungen für die Entnahme von ozonabbauenden Stoffen und Rückständen aus Abgasreinigungsanlagen (Scrubbern) in ihren Häfen bereitzustellen. Diese müssen so beschaffen sein, dass der Schiffsbetrieb nicht unangemessen verzögert wird.

Regel 18:

Diese Regel legt betreffend Qualitätsstandards fest, dass Kraftstoffe frei von anorganischen Säuren und chemischen Abfällen sein müssen, die die Sicherheit des Schiffs gefährden oder die Meeresumwelt zusätzlich belasten könnten. Die Pflicht zur Aufbewahrung der Bunker Delivery Notes (BDN) gilt gemäß Regel 18.5 nicht für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl unter 400.

Zu Kapitel 4: Regeln betreffend Kohlenstoffintensität der internationalen Seeschifffahrt**Regel 19 – 29:**

Kapitel 4 ist in der Stamfassung des Protokolls nicht enthalten, sondern wurde erst durch eine Reihe von EntschlieÙungen eingeführt und sukzessive ergänzt. Die Regeln 19–29 sowie 30–31 sind in der durch EntschlieÙung MEPC.328(76) angenommenen überarbeiteten Fassung der Anlage VI enthalten. Regel 27 wurde zudem durch die EntschlieÙung MEPC.385(81) um die Absätze 14 und 15 erweitert.

Der Inhalt der Regel 19, die bereits in der Stammfassung enthalten war und ursprünglich Vorschriften für Bohrplattformen und sonstige Plattformen enthalten hat, ist inzwischen in den Bestimmungen des Kapitel 4 aufgegangen.

Das gesamte Kapitel 4 gilt gemäß Regel 19.1 nicht für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl unter 400. Da in Österreich nur Schiffe mit einer Bruttoreumzahl unter 300 registriert werden können, sind diese Regeln für Österreich nicht anwendbar.

Zu Kapitel 5: Überprüfung der Einhaltung dieser Anlage

Regel 30 – 31:

Kapitel 5 ist ebenfalls nicht in der Stammfassung des Protokolls enthalten. Entschließung MEPC.328(76) beinhaltet die derzeitigen Fassungen der Regeln 30 und 31.

Das Kapitel verpflichtet die Vertragsparteien die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens durch das Auditsystem der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) überprüfen zu lassen.

2. Änderungen von MARPOL Anlage VI durch Resolution MEPC.328(76) vom 17. Juni 2021:

Die Resolution führte die umfassend überarbeitete Fassung von MARPOL Anlage VI (2021 Revision) ein, die die zentralen Regeln zur Luftverschmutzung durch Schiffe aktualisierte. Des Weiteren erfolgten die Verschärfung und Präzisierung der Anforderungen zu Schwefeloxiden (SO_x), Stickoxiden (NO_x) und Feinstaubemissionen; die Integration und Weiterentwicklung von Energieeffizienz- und Klimaschutzmaßnahmen für Schiffe, insbesondere im Hinblick auf den IMO-Klimarahmen; die Anpassung technischer und operativer Standards, u. a. zu Emissionskontrollgebieten (Emission Control Area – ECA), Kraftstoffanforderungen und Motorenstandards sowie die Aktualisierung und Konsolidierung bestehender Vorschriften zur besseren Struktur und Klarheit der Anlage VI.

3. Änderungen von MARPOL Anlage VI durch Resolution MEPC.361(79) vom 16. Dezember 2022:

Es erfolgte die Einführung des Mittelmeer-Emissionskontrollgebietes für Schwefeloxide (SO_x) und Feinstaub. Innerhalb dieser Emissionskontrollgebiete gelten strengere Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe gemäß MARPOL Anlage VI. Die geografischen Grenzen der Emissionskontrollgebiete wurden genau festgelegt (u. a. Straße von Gibraltar, Dardanellen und nördlicher Eingang des Suezkanals). Für das Mittelmeer-Emissionskontrollgebiet gelten Übergangsregelungen und bestimmte Anforderungen aus Regel 14 werden bis 1. Mai 2025 teilweise ausgesetzt. Außerdem wurden die Küstenstaaten der Region aufgefordert, MARPOL Anlage VI schnellstmöglich und vollständig umzusetzen.

4. Änderungen von MARPOL Anlage VI durch Resolution MEPC.362(79) vom 16. Dezember 2022:

Damit sollen regionale Abfall- und Empfangseinrichtungen in der Arktis eingeführt werden, wobei bestimmte Staaten hierfür regionale Vereinbarungen nutzen können. Es wurden erweiterte Anforderungen für Bunker Delivery Notes (BDN) definiert, insbesondere um Angaben zum Flammpunkt des Brennstoffs (oder Bestätigung ≥ 70 °C). Die Meldepflichten für die IMO-Datenbank zum Brennstoffverbrauch (DCS) wurden um detailliertere Angaben zu Schiffsdaten, Verbrauch, Fahrtstrecken und Energieeffizienzkennzahlen (z. B. CII, EEDI/EEI) überarbeitet.

5. Änderungen von MARPOL Anlage VI durch Resolution MEPC.385(81) vom 22. März 2024:

Es erfolgte die Einführung und Klarstellung von Vorschriften für niedrigflammpunktige und gasförmige Brennstoffe (inkl. neuer Definitionen). Bei Motorentausch (auch Ersatz von Dampfsystemen) sollen die aktuellen NO_x-Grenzwerte (Tier II/III) gelten. Es erfolgten weiters Anpassungen bei den SO_x-Feinstaubvorschriften und der Brennstoffdokumentation (erweiterte Angaben im Bunkerlieferschein). Die IMO-Datenbank (DCS) wurde um zusätzliche Daten (z. B. Transportarbeit), einer höheren Detailtiefe und einem verbesserten Zugang ausgebaut. Das IAPP-Zertifikat wurde geändert und Berichtspflichten erweitert (Anhang IX).

6. Änderungen von MARPOL Anlage VI durch Resolution MEPC.392(82) vom 4. Oktober 2024:

Die kanadische Arktis und die Norwegische See wurden als Emissionskontrollgebiete festgelegt, um dort entsprechend NO_x- und SO_x-Grenzwerte zu regeln. Es erfolgten die Einführung neuer NO_x-Tier-III-Vorschriften für die Norwegische See ab dem 1. März 2026, inklusive einer Definition, wann ein Schiff als neu gebaut gilt. Regel 13 (NO_x-Grenzwerte) und Regel 14 (SO_x-Grenzwerte) wurden um das kanadische Arktische Emissionskontrollgebiet und die Norwegische See ergänzt. Auch wurde das Formblatt für das

Internationale Zeugnis zur Verhütung der Luftverschmutzung (IAPP-Zeugnis) aktualisiert. Im Anhang VII zu Anlage IV wurden die genauen Grenzen der Emissionskontrollgebiete aktualisiert.