

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cornelia Behm, Undine Kurth (Quedlinburg), Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/14429 –**

### **Transport und Umladung von Walfleisch in deutschen Häfen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Greenpeace hat Anfang Juli 2013 gegen die Umladung von sechs Containern Finnwalfleisch aus Island im Hamburger Hafen protestiert, die das 336 Meter lange Frachtschiff „Cosco Pride“ der Reederei Seaspans Corporation geladen hatte, welches am 5. Juli 2013 in den Hamburger Hafen eingelaufen war. Das geladene Walfleisch sollte über den Hamburger Hafen nach Japan geliefert werden. Die Zollfahndung hat die Container vorläufig beschlagnahmt und den Fall geprüft, die Container aber später wieder freigegeben ([www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de)).

Finnwale sind eine bedrohte Art. Deutschland hat daher zusammen mit 180 anderen Staaten zum Schutz der Finnwale unter dem Washingtoner Artenschutzabkommen (CITES) den Handel mit ihrem Fleisch verboten. Lediglich Island und Japan widersetzen sich diesem Verbot und dem Walfangmoratorium, das auch für Finnwale gilt. Islands Walfänger jagen trotz internationalen Walfangverbots in dieser Saison wieder 180 bedrohte Finnwale.

Greenpeace hat vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Peter Altmaier, und den zuständigen Behörden sowie dem Land Hamburg Sofortmaßnahmen gefordert, um die aktuelle Umladung im Hamburger Hafen zu verhindern und sie auch in keinem anderen deutschen Hafen zuzulassen. Langfristig solle die Bundesrepublik Deutschland in einem ersten Schritt mit einer freiwilligen Verpflichtung Walfleischumladungen in deutschen Häfen untersagen. Eine derartige Verpflichtung hätten die Niederlande und die Rotterdamer Hafenbehörde bereits erlassen. In einem zweiten Schritt sei eine rechtlich bindende Verpflichtung notwendig, da die Schlupflöcher bei einer freiwilligen Verpflichtung sehr groß sind, wie die aktuellen Entwicklungen in den Niederlanden zeigen. Zudem sind Kontrollen und vor allem Strafen bei der Missachtung der Verpflichtung nicht möglich.

Eine aktuelle rechtliche Analyse von Greenpeace legt dar, dass die USA unter ihrem „Endangered Species Act“ eine rechtliche Möglichkeit gefunden haben, sowohl Importe aber auch den Transit aller Arten, die unter dem „Endangered Species Act“ gelistet sind, auszuschließen. Eine ähnliche Möglichkeit sei auch für die Bundesrepublik Deutschland denkbar.

1. a) Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen für deutsche Behörden, Schiffsladungen von Walfleisch, die dem Washingtoner Artenschutzabkommen (CITES) unterliegen, zu beschlagnahmen und aus dem Verkehr zu ziehen?
- b) Wo verbleibt das Fleisch im Falle einer rechtswirksamen Beschlagnahme?
2. Welche rechtlichen Möglichkeiten und welche rechtlichen Verpflichtungen bestehen für die Behörden, um gegen das Umladen von Walfleisch in deutschen Häfen einzuschreiten und/oder den Weitertransport des Walfleischs zu verhindern?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Einfuhr und Vermarktung von Walfleisch in EU-Mitgliedstaaten ist nach Maßgabe der Artikel 4 und 8 der Verordnung (EG) 338/97 verboten. Die Zollbehörden können gemäß § 51 Absatz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) Ladungen beschlagnahmen, die entgegen den o. a. Vorgaben eingeführt werden.

Der Transit von Walfleisch ist nach Artikel 7 Nummer 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) 338/97 grundsätzlich zulässig, wenn gültige CITES-Ausfuhrdokumente ausgestellt worden sind. Die Voraussetzungen des Artikels 7 Nummer 2, insbesondere das Vorliegen ordnungsgemäßer Dokumente, werden von den jeweils zuständigen Zollbehörden geprüft. Sind entsprechende Dokumente nicht ausgestellt worden, wird die Sendung nach weiteren Maßgaben des Artikels 7 Nummer 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) 338/97 beschlagnahmt.

Gemäß § 51 Absatz 2 BNatSchG beschlagnahmtes Fleisch wird von den Behörden in Gewahrsam genommen oder der Verfügungsberechtigten Person unter Auferlegung eines Verfügungsverbot überlassen, bis die Entscheidung über die Einziehung gemäß § 51 Absatz 2 Satz 3, 4 BNatSchG getroffen wird.

3. Welche Maßnahmen haben Bundesbehörden über die vorläufige Beschlagnahme hinaus gegen die „Cosco Pride“ ergriffen, bzw. welche werden sie noch ergreifen?

Die erforderlichen CITES-Ausfuhrdokumente für das in den fraglichen Behältern enthaltene Walfleisch waren von Island ausgestellt worden, konnten aber bei Ankunft der Cosco Pride nicht vorgelegt werden. Die Container wurden daraufhin auf Betreiben der Reederei abgeladen. Eine Beschlagnahme durch den Zoll fand nicht statt. Für weitere Maßnahmen gegen die Reederei der Cosco Pride bestand keine Grundlage.

4. Zu welchem Prüfergebnis ist der Zoll nach der Beschlagnahme gekommen, und welche Sanktionen wurden gegen den
  - a) Eigentümer des Walfleisches,
  - b) Transporteur des Walfleischesveranlasst?

Zu Frage 4a

Unter Berücksichtigung der Antwort zu Frage 3 waren für die Sendung von den zuständigen isländischen Stellen ordnungsgemäße Ausfuhrdokumente ausgestellt worden und den Zollbehörden nach dem Abladen der Container im Ham-

burger Hafen zugänglich gemacht worden. Die Dokumente wurden zunächst von Zollbehörden und sodann durch das Bundesamt für Naturschutz überprüft. Die beabsichtigte Durchfuhr stand mit Artikel 7 Nummer 2 der Verordnung (EG) 338/97 im Einklang. Voraussetzungen zur Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens gegen den Eigentümer des Walfleischs sind nicht erfüllt.

Zu Frage 4b

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Zu welchem Prüfergebnis ist der Zoll bezüglich einer möglichen Falschdeklaration der Container („frozen fish“ anstatt „frozen whale meat“) gekommen, und welche rechtlichen Schritte wurden unternommen?

Für die Sendung mit Walfleisch waren ordnungsgemäße artenschutzrechtliche Ausfuhrdokumente ausgestellt worden.

Die Deklaration als „frozen fish“ fand sich nur in der Stauliste der Cosco Pride. Die Stauliste dient nur der Schiffsführung, z. B. im Hinblick auf die Verstaubedingungen (z. B. Kühlung), und nicht der Anmeldung beim Zoll. Für die aus den Niederlanden kommenden Transitcontainer bestand vor dem Löschen weder eine zoll- noch eine artenschutzrechtliche Anmeldepflicht in Deutschland. Die auf Grund des Abladens notwendigen zollrechtlichen Behandlungen waren nicht zu beanstanden.

6. Welche Maßnahmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Hamburger Behörden gegen die „Cosco Pride“ ergriffen?

Eine Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg in Bezug auf die Durchfuhr von Walfleisch besteht nicht.

7. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um in Zukunft Walfleischtransporte durch deutsche Häfen zu stoppen bzw. stoppen zu können?
8. Wird die Bundesregierung sich für ein rechtlich verbindliches Verbot der Durchfuhr von Walfleisch durch deutsche Häfen einsetzen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat die Frage eines solchen Verbotes noch nicht abschließend beraten.

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Peter Altmaier, hat sich in einem Schreiben vom 9. Juli 2013 an die deutschen Häfen gewandt. Er hat die ablehnende Haltung der Bundesregierung gegenüber dem kommerziellen Walfang betont und die Hafengebtreiber gebeten, auf einen freiwilligen Verzicht auf den Walfleischtransport bei den in ihren Häfen tätigen Unternehmen hinzuwirken. Die am aktuellen Transportvorgang beteiligten Reedereien haben sich vom Walfleischtransport distanziert.

Die von Transit von Walfleisch aus Island betroffenen Mitgliedstaaten stehen über mögliche Reaktionen im Kontakt.

