

(VkB1. 10/2010 Nr. 59 S. 180)

Nr. 59 **Gemeinsame Mitteilung der Vertragsparteien des Helsinki- und des OSPAR-Übereinkommens für die Schifffahrt über**

- **Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm<sup>1</sup> für den Ballastwasser-Austausch im Nordostatlantik und in der Ostsee und**
- **Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch durch Schiffe, die die Ostsee verlassen und den Nordostatlantik auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchqueren**

Im Vorgriff auf das Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) haben die Vertragsparteien des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR-Übereinkommen) und des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen) Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch im Nordostatlantik und in der Ostsee (Leitlinien von 2008<sup>2</sup>) und Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch durch Schiffe, die die Ostsee verlassen und den Nordostatlantik durchqueren (Leitlinien von 2009<sup>3</sup>) erarbeitet. Diese Leitlinien haben die Vertragsparteien des Helsinki- und des OSPAR-Übereinkommens über eine Gemeinsame Mitteilung und über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) bekannt gemacht.

Das Ballastwasser-Übereinkommen regelt, wie die Einschleppung fremder Arten und Organismen, die zu Umweltbeeinträchtigungen führen können, begrenzt wird. Es wurde am 16. Februar 2004 von der Internationalen Konferenz über Ballastwassermanagement für Schiffe angenommen und tritt zwölf Monate nach seiner Unterzeichnung durch 30 Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 35 % des Bruttoreumgehalts der Handels-

flotte der Welt ausmachen, in Kraft. Deutschland hat sich gemeinsam mit den übrigen Ostseeanrainern am 15. November 2007 im Baltic Sea Action Plan politisch verpflichtet, das Übereinkommen bis 2010, spätestens jedoch 2013 zu ratifizieren.

Gegenstand beider Leitlinien sind insbesondere die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen nach den „Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4)“. Diese wurden vom IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) am 22. Juli 2005 mit Resolution MEPC.127(53) verabschiedet. Sie sollen die Regierungen, die zuständigen Behörden, Schiffskapitäne, Betreiber und Eigentümer von Schiffen und die Hafenbehörden sowie andere beteiligte Parteien bei der Umsetzung des Übereinkommens unterstützen.

Schiffe, die das Meeresgebiet des OSPAR-Übereinkommens und des Helsinki-Übereinkommens anlaufen und solche, die die Ostsee verlassen und den Nordostatlantik durchqueren, werden aufgefordert, die Leitlinien ab sofort auf freiwilliger Basis anzuwenden. Diese Leitlinien ersetzen nicht die Vorschriften des Ballastwasser-Übereinkommens und gelten nicht mehr, wenn das Ballastwasser-Übereinkommen in Kraft tritt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie begrüßen die Leitlinien und befürworten ausdrücklich deren Anwendung.

Die Gemeinsame Mitteilung der Vertragsparteien des Helsinki- und des OSPAR-Übereinkommens und die beiden Leitlinien werden zusammen mit den Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 5.5.2010  
WS 24/6247.4/3

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Im Auftrag  
Ulrich Kowallik

<sup>1</sup> Norm für die Ballastwasser-Behandlung, die für Schiffe, die den Ballastwasser-Austausch nach Regel D-1 des Ballastwasser-Übereinkommens durchführen, eine effektive Volumenerneuerung von mindestens 95 Prozent des Ballastwassers vorsieht.

<sup>2</sup> Veröffentlicht als IMO-Rundschreiben (BWM.2/Circ.14) vom 28.08.2008.

<sup>3</sup> Veröffentlicht als IMO-Rundschreiben (BWM.2/Circ.22) vom 14.08.2009.

## Gemeinsame Mitteilung der HELCOM- und OSPAR-Vertragsparteien für die Schifffahrt über

- **Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch im Nordostatlantik und in der Ostsee und**

- **Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch durch Schiffe, die die Ostsee verlassen und den Nordostatlantik auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchqueren**

### 1. Einführung

1.1 Die Aufnahme und das Einleiten von Ballastwasser sind wesentliche Bestandteile des Schiffsbetriebs, wobei große Schiffe viele Tausend Tonnen Wasser benötigen, um ihre Stabilität, ihren Tiefgang und ihre Manövrierfähigkeit zu erhalten. In diesem Ballastwasser sind Hunderte von mikroskopisch kleinen Organismen enthalten, die von dem Schiff zu neuen Zielorten befördert werden. Die überwiegende Mehrheit dieser Organismen überlebt die Reise nicht, allerdings können sich die überlebenden Organismen in einer neuen Umgebung etablieren, wenn die biologischen und physikalischen Bedingungen günstig sind. Es liegen zahlreiche gut belegte Beispiele aus allen Teilen der Welt über die negativen Auswirkungen der durch Ballastwasser eingeschleppten nichtheimischen Arten vor. Solche nichtheimischen Arten können schwerwiegende ökologische, wirtschaftliche und gesundheitliche Auswirkungen verursachen, insbesondere wenn sie sich invasiv verhalten.

1.2 Als Reaktion darauf hat die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) durch ihren Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) in langjähriger Arbeit ein internationales Regelwerk erarbeiten lassen, um die schädlichen Auswirkungen der Beförderung von Wasserorganismen im Ballastwasser von Schiffen zu verhüten.

### 2. IMO-Übereinkommen

2.1 Vom 9. bis 13. Februar 2004 wurde eine Diplomatische Konferenz zur Annahme des „Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen“ (Übereinkommen) abgehalten. Dieses Übereinkommen stellt zum ersten Mal ein internationales Regelwerk bereit und wird 12 Monate nach seiner Unterzeichnung durch 30 Staaten, die 35 % des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, in Kraft treten. Das frühestmögliche Anwendungsdatum dieses Übereinkommens ist 2009, allerdings unterliegt dieses Datum der Entschließung der IMO-Versammlung A.1005(25), die festlegt, dass „Ein Schiff, das Regel B-3 Absatz 3 unterliegt und im Jahr 2009 gebaut wurde, Regel D-2 bis zu seiner zweiten jährlichen Besichtigung nicht erfüllen muss, spätestens jedoch am 31. Dezember 2011“.

2.2 Das Übereinkommen setzt der Industrie zwei Normen – die erste eine Norm für den Ballastwasser-Austausch und die zweite eine Norm auf der Basis der Ballastwasser-Aufbereitung. Diese Normen werden nachstehend aufgeführt:

- **D-1-Norm** – Ballastwasser-Austausch (Austausch von mindestens 95 % des Ballastwasservolumens) oder bei Anwendung der Durchpumpmethode – ein dreimaliges Durchpumpen des Volumens jedes Ballastwassertanks.
- **D-2-Norm** – von der Verwaltung zugelassene Ballastwasser-Behandlungssysteme<sup>4</sup>, die Ballastwasser aufbereiten bis zu einem Wirkungsgrad von:
  - weniger als 10 lebensfähigen Organismen pro Kubikmeter mit einer Größe von mindestens 50 Mikrometer und
  - weniger als 10 lebensfähigen Organismen pro Milliliter mit einer Größe von weniger als 50 Mikrometer und mindestens 10 Mikrometer.

Die Konzentrationen von Indikatormikroben dürfen nicht höher sein als: a) toxische Vibrio cholerae (O1 und O139): 1 koloniebildende Einheit (KBE) je 100 ml oder 1 KBE je Gramm Zooplankton; b) Escherichia coli: 250 KBE je 100 ml; c) Darm-Enterokokken: 100 KBE je 100 ml.

Diese Werte gelten wie in Regel B-3 des Übereinkommens dargelegt für unterschiedliche Schiffe zu unterschiedlichen Zeiten.

2.3 Artikel 13 Absatz 3<sup>5</sup> des Übereinkommens legt fest:

„Zur Förderung der Ziele dieses Übereinkommens bemühen sich Vertragsparteien, die ein gemeinsames Interesse daran haben, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte und Ressourcen in einem bestimmten geographischen Gebiet, zu schützen, insbesondere Vertragsparteien, die an umschlossene oder halbumschlossene Meere angrenzen, unter Berücksichtigung charakteristischer regionaler Eigenheiten die regionale Zusammenarbeit, auch durch den Abschluss regionaler Übereinkünfte in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen, zu verstärken. Die Vertragsparteien bemühen sich, in Zusammenarbeit mit den Vertragsparteien regionaler Übereinkünfte einheitliche Verfahren zu erarbeiten.“

Daher haben die Vertragsparteien des OSPAR- und des Helsinki-Übereinkommens: Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Island, Irland, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, die Russische Föderation, Spanien, Schweden, die Schweiz und das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland zusammengearbeitet, um freiwillige vorläufige Leitlinien zur Ballastwasser-Behandlung im Nordostatlantik und in der Ostsee zu erarbeiten,

<sup>4</sup> Diese Übersetzung entspricht nicht der zu Grunde liegenden englischen Version der Gemeinsamen Mitteilung. Darin ist die Rede von Ballast Water Treatment Systems, was mit Ballastwasser-Aufbereitungssysteme zu übersetzen wäre. Aus dem Zusammenhang mit Regel D-2 lässt sich jedoch zweifelsfrei herleiten, dass hier Ballastwasser-Behandlungssysteme (engl. Ballast Water Management Systems) gemeint sind.

<sup>5</sup> Der Wortlaut von Artikel 13 des Ballastwasser-Übereinkommens ist in der zu Grunde liegenden englischen Version der Gemeinsamen Mitteilung zum Teil falsch zitiert worden ist. Der hier vorliegenden Übersetzung liegt der maßgebliche Übereinkommenstext zu Grunde.

um die Gefahr des Eindringens nichtheimischer Arten durch Ballastwasser vor Inkrafttreten des Übereinkommens zu verringern. Diese Leitlinien werden ebenfalls von der Europäischen Kommission unterstützt.

**3.0 Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch im Nordostatlantik und in der Ostsee und Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch durch Schiffe, die die Ostsee verlassen und den Nordostatlantik auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchqueren**

- 3.1 Diese beiden Leitlinien sind Teil von zwei unabhängigen vorläufigen Strategien, die auf der Grundlage des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR-Übereinkommen) und des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen) erarbeitet werden. Die beiden Kommissionen, die das OSPAR- und das Helsinki-Übereinkommen durchführen, erkannten nach Erörterung, dass beiden Strategien die hauptsächlichen Managementoptionen gemeinsam waren. Dies führte zur Erarbeitung der Allgemeinen Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch im Nordostatlantik und in der Ostsee, die auf den Übereinkommensvorschriften für den Ballastwasser-Austausch beruhen. Dann wurden zweite Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch durch Schiffe, die die Ostsee verlassen und den Nordostatlantik auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchqueren, erarbeitet.
- 3.2 Zur Verringerung der Gefahr, dass nichtheimische Arten durch den Ballastwasser-Austausch in das OSPAR-Meeresgebiet eindringen, wird von Schiffen, die die Gewässer des Nordostatlantiks anlaufen, erwartet, dass sie diese freiwilligen Leitlinien gemäß Anhang 1 ab dem 1. April 2008 anwenden. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Leitlinien insbesondere an die Schiffe gerichtet sind, die von transatlantischen Routen oder an Westafrika vorbei führenden Routen das OSPAR-Meeresgebiet anlaufen. Sie gelten nicht für Schiffe, die aus dem Mittelmeer in das OSPAR-Gebiet einfahren.
- 3.3 Von Schiffen, die die Ostsee verlassen und die OSPAR-Meeresgebiete auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchqueren, wird erwartet, dass sie die freiwilligen Leitlinien gemäß Anhang 2 ab dem 1. Januar 2010 anwenden.
- 3.4 Es ist anzumerken, dass der Inhalt dieser Leitlinien mit Inkrafttreten des Übereinkommens verbindlich wird. Jedoch sind diese Leitlinien nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens nicht mehr anzuwenden, wenn Schiffe die D-2-Qualitäts-Norm des Übereinkommens anwenden müssen.
- 3.3 Es ist auch anzumerken, dass weitere Leitlinien und geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Gefahr, die sich aus der Einschleppung nichtheimischer Arten durch Ballastwasser ergibt, in nächster Zeit für

Schiffe, die zwischen den Häfen innerhalb der OSPAR- und HELCOM-Regionen verkehren, erarbeitet und verteilt werden.

- 3.4 Weitere Informationen über diese Strategien befinden sich unter:

<http://www.mcga.gov.uk> zur OSPAR-Strategie zur Behandlung von Ballastwasser  
[http://www.helcom.fi/BSAP/ActionPlan/otherDocs/en\\_GB/roadmap/](http://www.helcom.fi/BSAP/ActionPlan/otherDocs/en_GB/roadmap/) zum HELCOM-Zeitplan

**4.0 Weitere Informationen sind erhältlich bei:**

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)  
 Frau Schröder  
 Bernhard-Nocht-Str. 78  
 20359 Hamburg  
 Tel: +49 (0) 40 3190-7410  
 Fax: +49 (0) 40 3190-5000  
<http://www.bsh.de/>  
 Email: Karin.Schroeder@bsh.de

Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Transport und Verkehrswirtschaft (DS)  
 Herr Steinbock  
 Reimerstwierte 2  
 20457 Hamburg  
 Tel: +49 (40) 36137-217  
 Fax: +49 (40) 361377 -204  
<http://www.see-bg.de/>  
 Email: Holger.Steinbock@bg-verkehr.de.de

**Anhang 1**

**Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch im Nordostatlantik und in der Ostsee**

1. Im Vorgriff auf das Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation wird von Schiffen, die das Meeresgebiet
- des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR-Übereinkommen) und
  - des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen)

anlaufen, erwartet, dass sie ab dem 1. April 2008 auf freiwilliger Basis die folgenden Leitlinien zur Verringerung der Gefahr des Eindringens nichtheimischer Arten durch Ballastwasser anwenden. Diese Leitlinien richten sich an Schiffe, die unter Artikel 3 des Ballastwasser-Übereinkommens fallen, wobei die Ausnahmen in Regel A-3 dieses Übereinkommens zu berücksichtigen sind. Diese Leitlinien ersetzen nicht die Vorschriften des Ballastwasser-Übereinkommens, bilden allerdings den ersten Teil vorläufiger regionaler Ballastwasser-Behandlungsstrategien für den Nordostatlantik und die Ostsee gemäß Artikel

13 Absatz 3. Diese Leitlinien gelten nicht mehr, wenn ein Schiff in der Lage ist, die D-2-Norm dieses Übereinkommens anzuwenden, oder wenn das Ballastwasser-Übereinkommen in Kraft tritt und Schiffe die D-2-Norm anwenden müssen.

2. Ist die Sicherheit eines Schiffes in irgendeiner Weise durch den Ballastwasser-Austausch gefährdet, so soll dieser unterbleiben. Darüber hinaus gelten diese Leitlinien nicht für das Aufnehmen oder das Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten, das für die Schiffssicherheit in Notfallsituationen oder zur Rettung von Menschenleben auf See in den Gewässern des Nordostatlantiks und der Ostsee erforderlich ist.
3. Diese Gewässer werden wie folgt bestimmt:
  - die inneren Gewässer und die Küstenmeere der Vertragsparteien des OSPAR- und des Helsinki-Übereinkommens, die ebenfalls Mitgliedstaaten der IMO\* sind, das jenseits des Küstenmeeres gelegene und an dieses angrenzende Meer, das den Hoheitsbefugnissen des Küstenstaates unterliegt, soweit es durch das Völkerrecht anerkannt ist, und die Hohe See, einschließlich des Bodens und Untergrunds all dieser Gewässer, innerhalb der folgenden Begrenzungen:
 

diejenigen Teile des Atlantischen Ozeans und des Nördliche Eismeereres und ihrer Nebengewässer, einschließlich der Ostsee, die nördlich von 36° nördlicher Breite und zwischen 42° westlicher Länge und 51° östlicher Länge liegen, jedoch ausschließlich des Mittelmeeres und seiner Nebengewässer bis zum Schnittpunkt des Breitenkreises 36 ° nördlicher Breite und des Längenkreises 5° 36' westlicher Länge;
  - derjenige Teil des Atlantischen Ozeans, der nördlich von 59° nördlicher Breite und zwischen 44° westlicher Länge und 42° westlicher Länge liegt.
4. Jedes Schiff, das diese Gewässer anläuft, soll über einen Ballastwasser-Behandlungsplan verfügen, der den Richtlinien über die Ballastwasser-Behandlung und die Erarbeitung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (IMO-Entscheidung MEPC.127(53)) entspricht.
5. Jedes Schiff, das diese Gewässer anläuft, soll Aufzeichnungen über jeden Ballastwasser-Betriebsvorgang führen.
6. Schiffe, die diese Gewässer anlaufen, sollen ihr gesamtes Ballastwasser entsprechend der D-1-Norm des Ballastwasser-Übereinkommens, mindestens 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei einer Wassertiefe von mindestens 200 m, austauschen.

Dies schließt Schiffe ein, die den Atlantik im Transit durchfahren, oder die die Gebiete des OSPAR- und des Helsinki-Übereinkommens auf Routen, die an der westafrikanischen Küste vorbei führen, anlaufen. Sie gelten nicht für Schiffe, die das Gebiet aus dem Mittelmeer anlaufen. Abbildung 1 zeigt eine Landkarte, in der diese Gebiete angegeben sind.

7. Wurde dieser Austausch nicht vorgenommen, so wird von den Schiffen erwartet, dass sie den Austausch (entsprechend der D-1-Norm) in Gewässern durchführen, die mindestens 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt sind und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 m im Nordostatlantik. (Wenn dies aus betrieblichen Gründen nicht möglich ist, soll dieser Austausch so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt stattfinden, in jedem Fall jedoch mindestens 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 m). Es soll beachtet werden, dass diese Kriterien nirgendwo in der Ostsee vorliegen. Abbildung 1 zeigt eine Landkarte, in der diese Gebiete angegeben sind.
8. Die Freisetzung von Sedimenten während der Reinigung von Ballasttanks soll nicht innerhalb von 200 Seemeilen von der Küstenlinie des Nordostatlantiks oder in der Ostsee erfolgen.

\* Die Vertragsparteien des OSPAR- bzw. des Helsinki-Übereinkommens, die ebenfalls Mitgliedstaaten der IMO sind, sind die folgenden: Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Island, Irland, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, die Russische Föderation, Spanien, Schweden, die Schweiz und das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland. Diese Leitlinien werden ebenfalls von der Europäischen Kommission unterstützt.



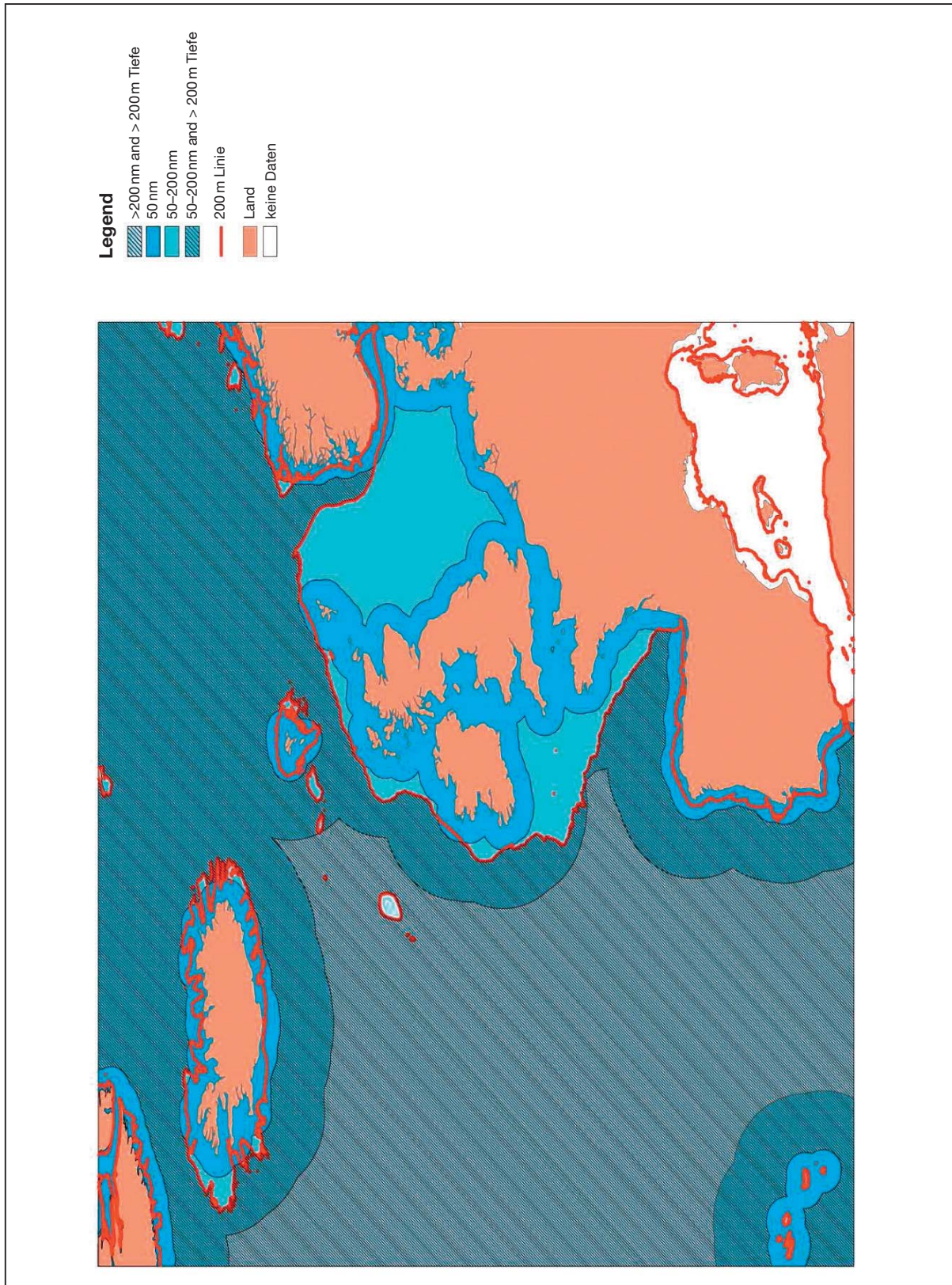


Abbildung 1: Landkarte Nordwesteuropas mit den Umrissen der 200 und 50 Seemeilen Begrenzungen und der Gebiete mit 200 m Wassertiefe

## Anhang 2

### Allgemeine Leitlinien über die freiwillige vorläufige Anwendung der D-1-Norm für den Ballastwasser-Austausch durch Schiffe, die die Ostsee verlassen und den Nordostatlantik auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchqueren

1. Im Vorgriff auf das Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation wird von Schiffen, die aus dem Meeresgebiet
  - des Übereinkommens zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen)
 durch das Gebiet
  - des Übereinkommens zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR-Übereinkommen)
 fahren, erwartet, dass sie ab dem 1. Januar 2010 auf freiwilliger Basis die folgenden Leitlinien zur Verringerung der Gefahr des Eindringens nichtheimischer Arten durch Ballastwasser anwenden. Diese Leitlinien richten sich an Schiffe, die unter Artikel 3 des Ballastwasser-Übereinkommens fallen, wobei die Ausnahmen in Regel A-3 dieses Übereinkommens zu berücksichtigen sind. Diese Leitlinien ersetzen nicht die Vorschriften des Ballastwasser-Übereinkommens, bilden allerdings einen weiteren Teil vorläufiger regionaler Ballastwasser-Behandlungsstrategien für den Nordostatlantik und die Ostsee gemäß Artikel 13 Absatz 3. Diese Leitlinien gelten nicht mehr, wenn ein Schiff in der Lage ist, die D-2-Norm dieses Übereinkommens anzuwenden, oder wenn das Ballastwasser-Übereinkommen in Kraft tritt und Schiffe die D-2-Norm anwenden müssen.
2. Ist die Sicherheit eines Schiffes in irgendeiner Weise durch den Ballastwasser-Austausch gefährdet, so soll dieser unterbleiben. Darüber hinaus gelten diese Leitlinien nicht für das Aufnehmen oder das Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten, das für die Schiffssicherheit in Notfallsituationen oder zur Rettung von Menschenleben auf See in den Gewässern des Nordostatlantiks und der Ostsee erforderlich ist.
3. Diese Gewässer werden wie folgt bestimmt:
  - die inneren Gewässer und die Küstenmeere der Vertragsparteien des OSPAR- und der Helsinki-Übereinkommen, die ebenfalls Mitgliedstaaten der IMO\* sind, das jenseits des Küstenmeeres gelegene und an dieses angrenzende Meer, das Hoheitsbefugnissen des Küstenstaates unterliegt, soweit es durch das Völkerrecht anerkannt ist, und die Hohe See, einschließlich des Bodens und Unter-

grunds all dieser Gewässer, die innerhalb der folgende Begrenzungen:

diejenigen Teile des Atlantischen Ozeans und des Nördlichen Eismeres und ihrer Nebengewässermeere, einschließlich der Ostsee, die nördlich von 36° nördlicher Breite und zwischen 42° westlicher Länge und 51° östlicher Länge liegen, jedoch ausschließlich genommen des Mittelmeeres und seiner Nebengewässer bis zum Schnittpunkt des Breitenkreises 36° nördlicher Breite und des Längengrades 5° 36' westlicher Länge;

- derjenige Teil des Atlantischen Ozeans, der nördlich von 59° nördlicher Breite und zwischen 44° westlicher Länge und 42° westlicher Länge liegt.
4. Jedes Schiff in diesen Gewässern, das die Ostsee verlässt und den Nordostatlantik auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchquert, soll über einen Ballastwasser-Behandlungsplan verfügen, der den Richtlinien über die Ballastwasser-Behandlung und die Erarbeitung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (IMO-Entscheidung MEPC.127(53)) entspricht.
  5. Jedes Schiff in diesen Gewässern, das die Ostsee verlässt und den Nordostatlantik auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchquert, soll Aufzeichnungen über jeden Ballastwasser-Betriebsvorgang führen.
  6. Schiffe in diesen Gewässern, die die Ostsee verlassen und den Nordostatlantik auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten durchqueren, sollen ihr gesamtes Ballastwasser entsprechend der D-1-Norm des Ballastwasser-Übereinkommens, mindestens 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 m außerhalb des Nordostatlantiks, austauschen. Abbildung 1 zeigt eine Landkarte, in der diese Gebiete angegeben sind.
  7. Soll dieser Austausch nicht vorgenommen werden, so wird von den Schiffen erwartet, dass sie den Austausch (entsprechend zu Tanks der D-1-Norm) in Gewässern durchführen, die mindestens 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt sind und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 m im Nordostatlantik. (Wenn dies aus betrieblichen Gründen nicht möglich ist, soll dieser Austausch so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt stattfinden, in jedem Fall jedoch mindestens 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 200 m). Abbildung 1 zeigt eine Landkarte, in der diese Gebiete angegeben sind. Es soll beachtet werden, dass diese Kriterien nirgendwo in der Ostsee vorliegen (Abbildung 2).
  8. Die Freisetzung von Sedimenten während der Reinigung von Ballasttanks soll nicht innerhalb von 200 Seemeilen von der Küstenlinie des Nordostatlantiks oder in der Ostsee erfolgen.

\* Die Vertragsparteien des OSPAR- bzw. des Helsinki-Übereinkommens, die ebenfalls Mitgliedstaaten der IMO sind, sind die folgenden: Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Island, Irland, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, die Russische Föderation, Spanien, Schweden, die Schweiz und das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland. Diese Richtlinien werden ebenfalls von der Europäischen Kommission unterstützt.



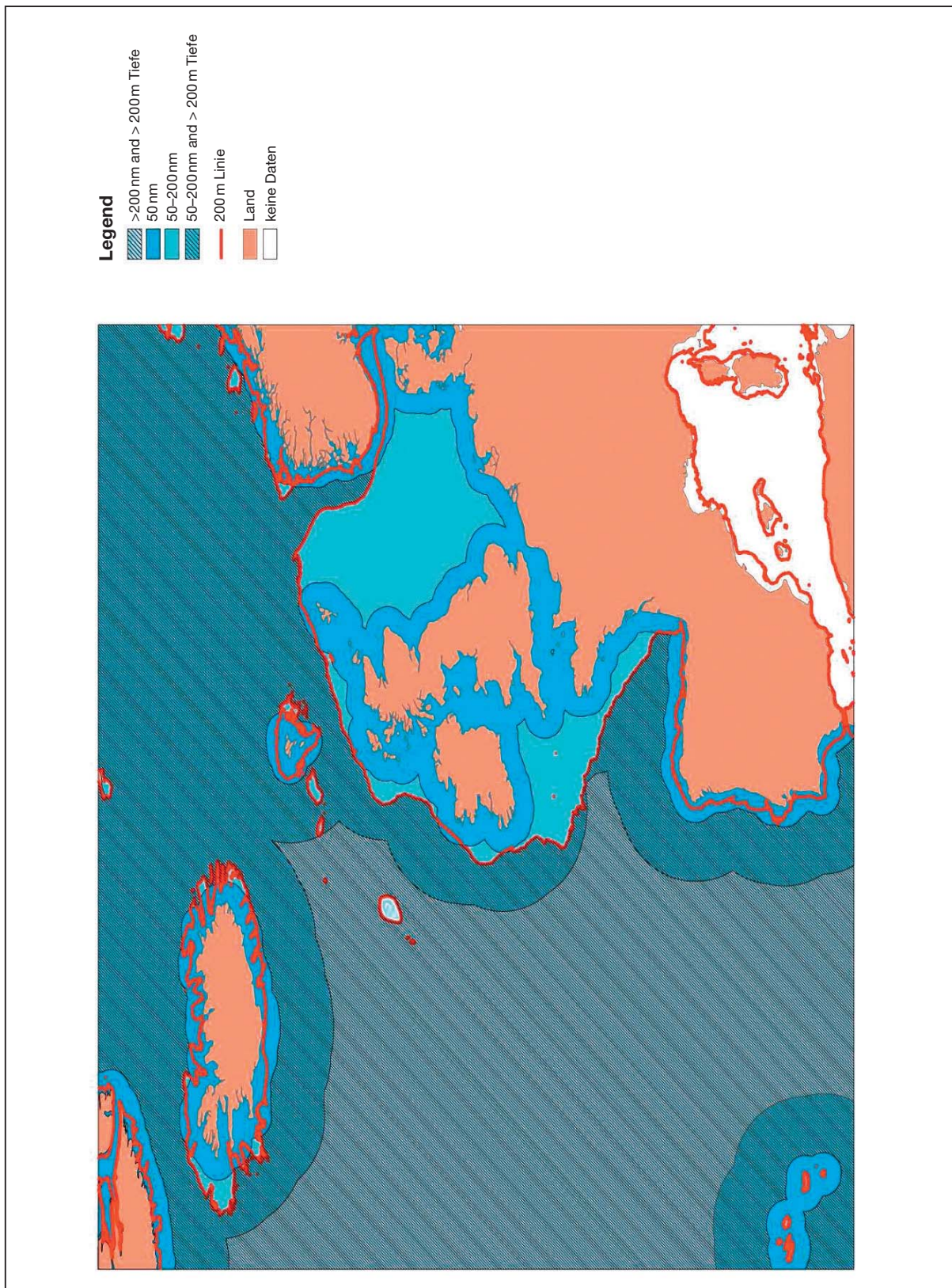


Abbildung 1: Landkarte Nordwesteuropas mit den Umrissen der 200 und 50 Seemeilen Begrenzungen und der Gebiete mit 200 m Wassertiefe

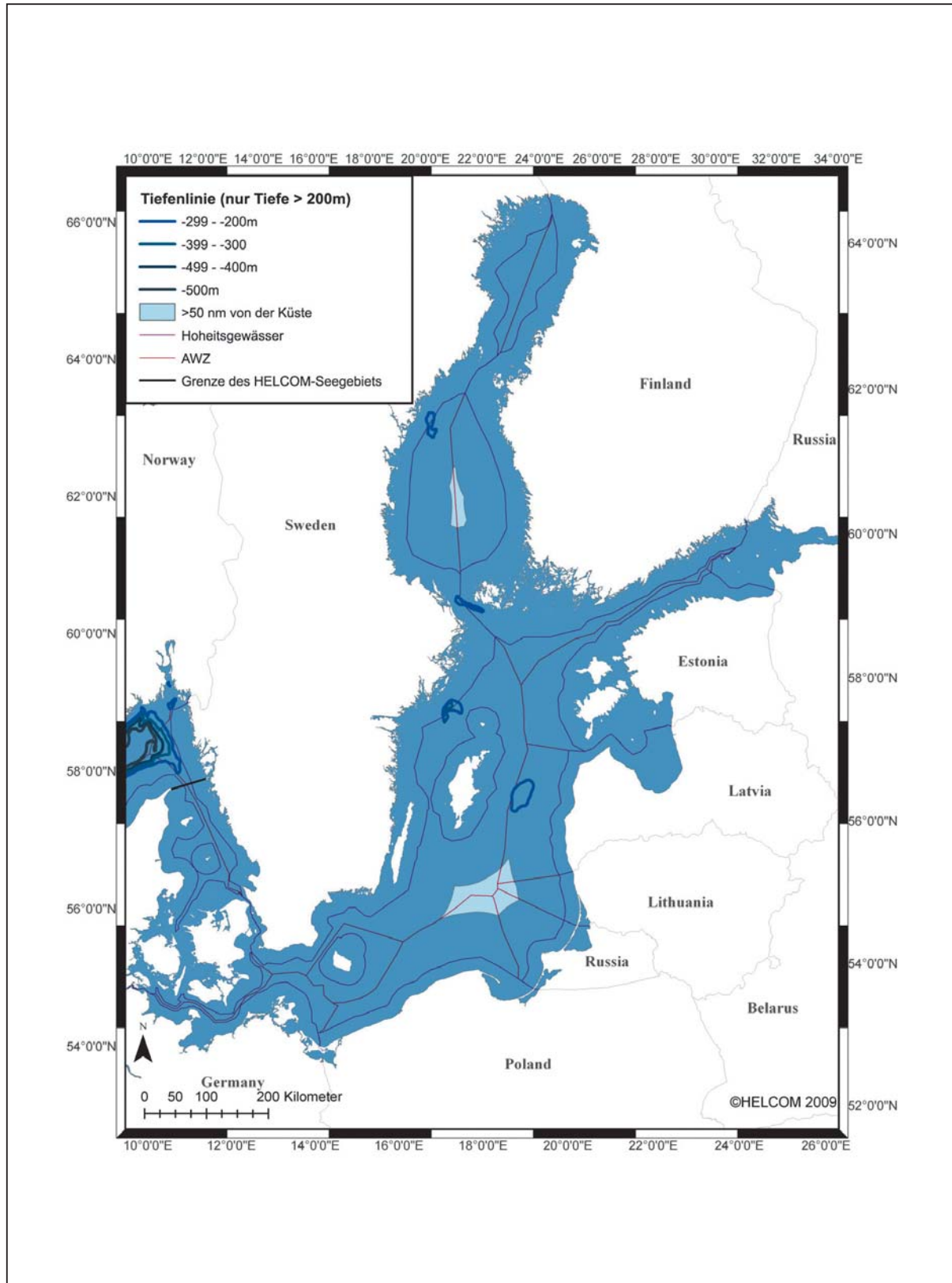


Abbildung 2: Landkarte der Ostsee mit den Gebieten, die mehr als 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt sind und den Gebieten mit 200 m Wassertiefe.



**EntschlieÙung MEPC.127(53)  
angenommen am 22. Juli 2005**

**Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung  
und die Erstellung von Ballastwasser-  
Behandlungsplänen (G4)**

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt durch die internationalen Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

sowie gestützt darauf, dass die Internationale Konferenz über die Behandlung von Schiffsballastwasser im Februar 2004 das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) zusammen mit vier EntschlieÙungen der Konferenz verabschiedet hat;

im Hinblick darauf, dass gemäß Regel A-2 des Ballastwasser-Übereinkommens das Einleiten von Ballastwasser nur nach der Ballastwasser-Behandlung entsprechend den Bestimmungen der Anlage zu diesem Übereinkommen erfolgen darf;

ferner im Hinblick darauf, dass Regel B-1 der Anlage des Ballastwasser-Übereinkommens vorsieht, dass jedes Schiff einen Ballastwasser-Behandlungsplan an Bord mitführen und umsetzen muss, der von der Verwaltung nach Maßgabe der von der Organisation erstellten Richtlinien genehmigt sein muss;

sowie im Hinblick darauf, dass die von der Internationalen Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen angenommene EntschlieÙung 1 die Organisation auffordert, diese Richtlinien als dringliche Angelegenheit auszuarbeiten;

nach Prüfung des von der Arbeitsgruppe Ballastwasser erarbeiteten Entwurfs von Richtlinien für die Behandlung von Ballastwasser und die Erstellung von Plänen für die Ballastwasser-Behandlung sowie der Empfehlung des Unterausschusses Flüssige Massengüter und Gase auf seiner 9. Sitzung –

1. beschließt Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von für die Ballastwasser-Behandlungsplänen, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. fordert die Regierungen auf, diese Richtlinien so bald wie möglich oder sobald das Übereinkommen auf sie Anwendung findet, anzuwenden;
3. stimmt zu, die Richtlinien fortlaufend zu überprüfen.

**Anlage**

**Entwurf von Richtlinien für die Ballastwasser-  
Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-  
Behandlungsplänen (G4)**

**1 Einführung**

- 1.1 Ballastwasser ist erforderlich, um den Trimm, die Krängung, den Tiefgang, die Stabilität oder die

Spannungen des Schiffes zu regulieren. Ballastwasser kann jedoch Wasserorganismen und Krankheitserreger enthalten, die, wenn sie dem Meer, einschließlich Flussmündungen, oder in SüÙwasser führenden Wasserläufen zugeführt werden, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen gefährden, der biologischen Vielfalt schaden oder sonstige rechtmäßige Arten der Nutzung solcher Gebiete beeinträchtigen können.

- 1.2 Bei der Auswahl geeigneter Methoden der Ballastwasser-Behandlung ist sicherzustellen, dass die zur Erfüllung dieses Übereinkommens angewandten Verfahren für die Ballastwasser-Behandlung von der Umwelt, der menschlichen Gesundheit, Sachwerten oder Naturschätzen unter der Hoheitsgewalt jedes beliebigen Staates oder der Sicherheit von Schiffen nicht größeren Schaden zufügen als durch sie verhütet wird.
- 1.3 Diese Richtlinien zielen darauf ab, die Regierungen, die zuständigen Behörden, Schiffskapitäne, Betreiber und Eigentümer von Schiffen und die Hafenbehörden sowie andere beteiligte Parteien dabei zu unterstützen, die Gefahr des Einleitens schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger durch Ballastwasser von Schiffen und die dazugehörigen Sedimente zu verhüten, zu mindern und letztendlich ganz zu beseitigen, bei gleichzeitigem Schutz der Schiffssicherheit durch die Anwendung des internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet).
- 1.4 Diese Richtlinien bestehen aus zwei Teilen:
  - Teil A – „Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung“, die einen Leitfaden über die allgemeinen Grundsätze der Ballastwasser-Behandlung enthalten;
  - Teil B – „Richtlinien für die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen“, die eine Anleitung für den Aufbau und Inhalt der in Regel B-1 des Übereinkommens vorgeschriebenen Ballastwasser-Behandlungspläne enthalten.

**2 Begriffsbestimmungen**

- 2.1 Im Sinne dieser Richtlinien gelten die Begriffsbestimmungen des Übereinkommens.
- 2.2 Der Ausdruck „Ballastwassertank“ bezeichnet jeden Tank oder Raum, der für die Beförderung von Ballastwasser benutzt wird.

**3 Anwendung**

- 3.1 Die Richtlinien finden Anwendung auf alle Schiffe sowie auf Flaggenverwaltungen, Hafenstaaten, Küstenstaaten, Schiffseigentümer, Schiffsbetreiber, Besatzungsmitglieder, die an der Ballastwasser-Behandlung beteiligt sind, Schiffskonstruktoren, Schiffsbauer, Klassifizierungsgesellschaften sowie andere beteiligte Parteien.

## Teil A – Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung

### 1 Betriebsabläufe des Schiffes

#### 1.1 Vorsorgemaßnahmen

##### Vermeidung unnötigen Einleitens von Ballastwasser

- 1.1.1 Erweist sich das Aufnehmen und das Einleiten von Ballastwasser im gleichen Hafen als erforderlich, um einen sicheren Ladebetrieb zu gewährleisten, soll darauf geachtet werden, dass ein unnötiges Einleiten von Ballastwasser, das in einem anderen Hafen aufgenommen wurde, vermieden wird.
- 1.1.2 Behandeltes Ballastwasser, das mit unbehandeltem Ballastwasser gemischt ist, erfüllt die Bestimmungen der Regeln D-1 und D-2 der Anlage zum Übereinkommen nicht mehr.

##### Verringerung der Aufnahme schädlicher Wasserorganismen, Krankheitserreger und Sedimente

- 1.1.3 Bei der Aufnahme von Ballastwasser soll besonders darauf geachtet werden, dass keine potenziell schädlichen Wasserorganismen, Krankheitserreger und Sedimente aufgenommen werden, die solche Organismen enthalten können. Die Aufnahme von Ballastwasser soll auf das Mindestmaß beschränkt oder, wo durchführbar, in folgenden Gebieten und Situationen vermieden werden:
- .1 in Gebieten, die der Hafenstaat im Zusammenhang mit Hinweisen der Häfen gemäß Absatz 2.2.2 ausgewiesen hat;
  - .2 bei Dunkelheit, wenn Organismen in der Wassersäule aufsteigen können;
  - .3 in sehr seichtem Wasser;
  - .4 wo Sedimente durch Propeller aufgewirbelt werden können; oder
  - .5 wo Ausbaggerungen vorgenommen werden oder vor kurzem durchgeführt wurden.

#### 1.2 Möglichkeiten der Ballastwasser-Behandlung

##### 1.2.1 Ballastwasser-Austausch

- 1.2.1.1 Der Ballastwasser-Austausch ist entsprechend den Bestimmungen in Regel B-4 des Übereinkommens und in Übereinstimmung mit den Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch durchzuführen.
- 1.2.1.2 Bei der Planung der Fahrt soll berücksichtigt werden, wann ein Ballastwasser-Austausch entsprechend den Bestimmungen in Regel B-4 des Übereinkommens durchgeführt werden kann.
- 1.2.1.3 Aufgrund der Möglichkeit, dass ein teilweiser Austausch ein Neuwachstum von Organismen anregen kann, soll mit dem Ballastwasser-Austausch in jedem Tank nur dann begonnen werden, wenn ausreichend Zeit zur Verfügung steht, um den Austausch in Erfüllung der Norm in Regel D-1 abzuschließen, und wenn das Schiff die Kriterien in Regel B-4 zur Entfernung zum Land und der Mindestwassertiefe erfüllen kann. Es sollen so viele vollständige Tanks nach Maßgabe der Norm in Regel D-1 ausgetauscht werden wie dies zeitlich möglich ist; wenn für einen Tank die

Norm in Regel D-1 nicht in jeder Hinsicht erfüllt werden kann, soll mit dem Austausch für diesen Tank nicht begonnen werden.

- 1.2.1.4 Wenn der Ballastwasser-Austausch aus den in Regel B-4 Absatz 4 aufgeführten Gründen nicht durchgeführt wird, z. B. wenn der Kapitän vernünftigerweise entscheidet, dass dieser Ballastwasser-Austausch wegen Schlechtwetters, der Bauart oder Spannung des Schiffes, einer Störung oder eines Ausfalls der Ausrüstung oder wegen eines anderen außergewöhnlichen Umstands die Sicherheit oder Stabilität des Schiffes oder die Sicherheit seiner Besatzung oder seiner Fahrgäste gefährden würde, sind die näheren Gründe, warum der Ballastwasser-Austausch nicht durchgeführt wurde, im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.
- 1.2.1.5 Ein Hafenstaat kann Gebiete festlegen, in denen der Austausch unter Berücksichtigung der Richtlinien über die Bezeichnung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch durchgeführt werden kann. Festgelegte Gebiete sollen nur für diejenigen Ballastwassertanks benutzt werden, die im Hafen des betreffenden Staates entleert werden sollen und bei denen kein den Bestimmungen in Regel B-4 Absatz 1.1 des Übereinkommens entsprechender Austausch vorgenommen werden konnte.

##### 1.2.2 Ballastwasser-Behandlungssysteme

- 1.2.2.1 Ballastwasser-Behandlungssysteme, die zur Erfüllung von Regel B-3 eingebaut werden, müssen in Übereinstimmung mit Regel D-3 zugelassen werden. Solche Systeme sind in Übereinstimmung mit den konstruktionsbedingten Kriterien des Systems und den Betriebs- und Wartungsanweisungen des Herstellers zu betreiben. Die Verwendung solcher Systeme soll im Ballastwasser-Behandlungsplan des Schiffes detailliert beschrieben werden. Alle Fehler, Funktionsstörungen und Ausfälle des Systems sind im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.

##### 1.2.3 Abgabe an Ballastwasser-Auffanganlagen

- 1.2.3.1 Bei der Benutzung von Ballastwasser-Auffanganlagen, die von einem Hafenstaat bereitgestellt werden, gilt Regel B-3 Absatz 6.

##### 1.2.4 Prototypen von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien

- 1.2.4.1 Prototypen von Ballastwasser-Aufbereitungstechnologien sollen im Rahmen eines von der Verwaltung zugelassenen Programms in Übereinstimmung mit Regel D-4 genutzt werden.

#### 1.3 Sediment-Behandlung

- 1.3.1 Nach Regel B-5 müssen alle Schiffe gemäß des Ballastwasser-Behandlungsplans aus den Räumen, die zur Beförderung von Ballastwasser bestimmt sind, Sedimente entfernen und entsorgen.
- 1.3.2 Während der Aufnahme von Ballastwasser sollen alle geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung einer Ansammlung von Sedimenten ergriffen werden, wobei jedoch anerkannt wird, dass Sedimente aufgenommen und diese sich an den

- Oberflächen der Tanks ablagern werden. Bei einer Ansammlung von Sedimenten soll das Spülen der Tankböden und anderer Oberflächen erwogen werden, wenn das Schiff sich in geeigneten Gebieten befindet, d. h. in Gebieten, die in Regel B-4 Absatz 1.1 und B-4 Absatz 1.2 beschriebene Mindesttiefe und -entfernung erfüllen.
- 1.3.3 Die Menge an Sedimenten in einem Ballasttank soll in regelmäßigen Abständen kontrolliert werden.
- 1.3.4 Sedimente in Ballasttanks sollen nach Maßgabe des Ballastwasser-Behandlungsplans rechtzeitig und wenn dies für notwendig erachtet wird, entfernt werden. Die Häufigkeit und der Zeitpunkt der Entfernung von Sedimenten sind abhängig von Faktoren wie der Zunahme von Sedimenten, der Reiseroute des Schiffes, der Verfügbarkeit von Auffanganlagen, der Arbeitsbelastung der Schiffsbesatzung und Sicherheitsaspekten.
- 1.3.5 Die Entfernung von Sedimenten aus Ballasttanks soll vorzugsweise unter kontrollierten Bedingungen im Hafen, in einer Reparaturwerft oder in einem Trockendock erfolgen. Die entfernten Sedimente sollen vorzugsweise in einer Sediment-Auffanganlage entsorgt werden, sofern diese vorhanden ist und dies vernünftig und durchführbar ist.
- 1.3.6 Wenn die Sedimente aus den Ballasttanks des Schiffes entfernt werden und von diesem Schiff auf See entsorgt werden müssen, soll dies nur in Gebieten außerhalb von 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mehr als 200 Meter durchgeführt werden.
- 1.3.7 Nach Regel B-5 sollen Schiffe, die in oder nach 2009 gebaut sind, ohne Beeinträchtigung ihrer Sicherheit oder Betriebstüchtigkeit so entworfen und gebaut sein, dass die Aufnahme und das unerwünschte Zurückbehalten von Sedimenten auf ein Mindestmaß verringert und die Entfernung von Sedimenten erleichtert werden, und einen sicheren Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme unter Berücksichtigung der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien für die Überwachung von Sedimenten (G12) bieten. Dies gilt soweit durchführbar auch für Schiffe, die vor 2009 gebaut sind.
- 1.4 Zusätzliche Maßnahmen**
- 1.4.1 Schiffe, für die nach Regel C-1 zusätzliche Maßnahmen gelten, sollen diese bei der Planung der Reiseroute berücksichtigen. Vorgänge, die zur Erfüllung zusätzlicher Maßnahmen durchgeführt werden, sollen im Ballastwasser-Tagebuch eingetragen werden.
- 1.5 Befreiungen**
- 1.5.1 Eine Vertragspartei kann oder mehrere Vertragsparteien können nach Regel A-4 einem Schiff unter besonderen Umständen eine Befreiung von den Bestimmungen der Regeln B-3 oder C-1 gewähren. Die Anträge auf solche Befreiungen und ihre Gewährung sollen nach Maßgabe der Richtlinien über die Risikobewertung (G7) erfolgen.
- 1.5.2 Schiffen, denen eine Befreiung nach Absatz 1.5.1 gewährt wird, müssen diese Befreiung und die Vorgänge, die im Hinblick auf das Ballastwasser des Schiffes durchgeführt wurden, im Ballastwasser-Tagebuch eintragen.
- 2 Verfahren im Zusammenhang mit den Eintragungen**
- 2.1 Verfahren für Schiffe**
- 2.1.1 Zur Vereinfachung der Verwaltung der Ballastwasser-Behandlungs- und -Aufbereitungsverfahren an Bord jedes Schiffes, ist nach Regel B-1 ein zuständiger Offizier zu, der mit damit betraut ist, sicherzustellen, dass die entsprechenden Aufzeichnungen aufbewahrt und die Ballastwasser-Behandlungs- und -Aufbereitungsverfahren eingehalten und eingetragen werden.
- 2.1.2 Bei der Durchführung eines Ballastwasser-Betriebsvorgangs sind die Einzelheiten zusammen mit den Befreiungen nach Regel B-2 oder C-1 im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.
- 2.1.3 In Fällen, in denen ein Hafenstaat Informationen zu den Ballastwasser-Betriebsvorgängen eines Schiffes anfordert, sollen dem Hafenstaat die entsprechenden Aufzeichnungen, die die im Übereinkommen geforderten Angaben enthalten, zur Verfügung gestellt werden.
- 2.2 Verfahren für Hafenstaaten**
- 2.2.1 Hafenstaaten sollen Schiffen die folgenden näheren Angaben zu ihren Vorschriften über die Ballastwasser-Behandlung zur Verfügung stellen:
- .1 die Lage und Benutzungsbedingungen der nach Regel B-4 Absatz 2 des Übereinkommens festgelegten Gebiete für den Ballastwasser-Austausch;
  - .2 alle nach Regel C-1 des Übereinkommens festgelegten zusätzlichen Maßnahmen;
  - .3 Warnhinweise hinsichtlich der Ballastwasser-Aufnahme sowie alle anderen Notfallvorkehrungen der Häfen für Notsituationen; und
  - .4 die Verfügbarkeit, Lage und das Fassungsvermögen der Auffanganlagen, die für eine umweltverträgliche Entsorgung von Ballastwasser und/oder Sedimenten gemäß Artikel 5 und Regel B-3 Absatz 6 bereitgestellt werden.
- 2.2.2 Um Schiffe bei der Anwendung der in Teil A Abschnitt 1.1 beschriebenen vorsorglichen Maßnahmen zu unterstützen, werden die Hafenstaaten in Regel C-2 des Übereinkommens aufgefordert, Seeleute über das/die Gebiet (e) zu unterrichten, in denen Schiffe aufgrund bekannter Umstände kein Ballastwasser aufnehmen sollen. Eine entsprechende Mitteilung soll für Gebiete erfolgen, in denen die Ballastwasser-Aufnahme auf das Mindestmaß zu beschränken ist, wie z. B.:
- .1 Gebiete mit Massenvermehrungen von, Befällen mit oder bekannten Populationen von schädlichen Organismen und Krankheitserregern;



- .2 Gebiete mit Blüten von Phytoplankton (Algenblüten wie z. B. rote Tiden);
- .3 in der Nähe von Abwasserlaufkanälen;
- .4 Gebiete, von denen bekannt ist, dass ein Gezeitenstrom eine höhere Trübung aufweist;
- .5 Gebiete, in denen der tidebedingte Wasseraustausch schwach ist;
- .6 in der Nähe von Ausbaggerungen; und
- .7 in der Nähe von oder in empfindlichen Meeresgebieten oder Mündungsbereichen.

### 3 Ausbildung und Schule

- 3.1 Nach Regel B-6 müssen Offiziere und Besatzung mit ihren Aufgaben bei der Durchführung der dem Schiff, auf dem sie Dienst tun, eigenen Ballastwasser-Behandlung vertraut sein. Eigentümer, Geschäftsführer, Betreiber und andere, die an der Ausbildung von Offizieren und Besatzungen in der Ballastwasser-Behandlung beteiligt sind, sollen folgendes berücksichtigen:
- 3.2 Die Ausbildung für Schiffskapitäne und gegebenenfalls Besatzungen soll Unterweisungen zu den Bestimmungen des Übereinkommens, den Ballastwasser- und Sediment-Behandlungsverfahren und zum Ballastwasser-Tagebuch enthalten, unter besonderer Berücksichtigung von Fragen der Schiffssicherheit und der Aufbewahrung von Aufzeichnungen in Übereinstimmung mit den Angaben in diesen Richtlinien.
- 3.3 Der Ballastwasser-Behandlungsplan soll eine Ausbildung und Schulung in den Verfahren für die Ballastwasser-Behandlung und den an Bord des Schiffes eingesetzten Systemen und Verfahren vorsehen.

## Teil B – Richtlinien für die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen

### 1 Einführung

- 1.1 Diese Richtlinien wurden als Hilfe bei der Erstellung eines Ballastwasser-Behandlungsplans (im Folgenden als „Plan“ bezeichnet) erarbeitet. Der Plan muss von der Verwaltung in Übereinstimmung mit Regel B-1 des Übereinkommens genehmigt werden.
- 1.2 Der vorliegende Teil besteht aus drei Hauptabschnitten:
  - .1 Allgemeines: Dieser Abschnitt enthält die Zielsetzungen und einen allgemeinen Überblick über die Thematik und führt den Leser in das Grundkonzept der Richtlinien und des Plans ein, der auf ihrer Grundlage erarbeitet werden soll. Dieser Abschnitt enthält ebenfalls Leitlinien zur Aktualisierung und zur Benutzung des Plans.
  - .2 Verbindliche Bestimmungen: Mit den Leitlinien dieses Abschnittes soll gewährleistet werden, dass die verbindlichen Bestimmungen der Regel B-1 in der Anlage zum Übereinkommen eingehalten werden.

- .3 Nicht verbindliche Bestimmungen: Dieser Abschnitt enthält Leitlinien zur Einbeziehung anderer Angaben in den Plan. Obgleich diese Angaben nach Regel B-1 des Übereinkommens nicht verlangt werden, können sie von den örtlichen Verwaltungen in den Häfen, die das Schiff anläuft, für nützlich erachtet werden oder eine zusätzliche Hilfe für den Schiffskapitän darstellen.

- 1.3 Das Muster eines Ballastwasser-Behandlungsplans ist in Anhang 1 dargestellt.

## 2 Allgemeines

### 2.1 Konzept der Richtlinien

- 2.1.1 Diese Richtlinien sollen eine Grundlage für die Erstellung von Plänen für einzelne Schiffe bieten. Es ist angesichts des breiten Spektrums an Schiffen, für die Pläne erforderlich sind, nicht möglich, spezifische Richtlinien für jeden Schiffstyp bereitzustellen. Damit ein Plan effektiv ist und Regel B-1 in der Anlage zum Übereinkommen erfüllt, muss er sorgfältig auf das jeweilige Schiff, für das er bestimmt ist, zugeschnitten sein. Bei ordnungsgemäßer Anwendung stellen diese Richtlinien sicher, dass alle sachdienlichen Fragen, die bei einem einzelnen Schiff zum Tragen kommen können, bei der Erstellung des Plans berücksichtigt werden.

- 2.1.2 Zu den Fragen, die eventuell berücksichtigt werden müssen, zählen unter anderem: Typ und Größe des Schiffes, Volumen des beförderten Ballasts und Gesamtfassungsvermögen der für die Aufnahme von Ballast verwendeten Tanks, Fassungsvermögen der Ballastleitungen, Fragen im Zusammenhang mit der Sicherheit des Schiffes und der Mannschaft, Art und Dauer der Reise, typische betriebliche Anforderungen des Schiffes sowie an Bord angewandte Ballastwasser-Behandlungsmethoden.

### 2.2 Konzept des Plans

- 2.2.1 Der Plan muss sich an Bord des Schiffes befinden und der Mannschaft für den sicheren Betrieb des an Bord des jeweiligen Schiffes eingesetzten Ballastwasser-Behandlungssystems zur Verfügung stehen. Eine effiziente Planung stellt sicher, dass die notwendigen Maßnahmen in einer strukturierten, logischen und sicheren Art und Weise ergriffen werden.
- 2.2.2 Um seinen Zweck zu erfüllen, muss der Plan:
  - .1 realistisch, praktikabel und einfach zu handhaben sein;
  - .2 von den mit der Ballastwasser-Behandlung betrauten Schiffsbesatzungsmitgliedern, sowohl an Bord als auch an Land, verstanden werden;
  - .3 falls erforderlich überprüft, überarbeitet und aktualisiert werden; und
  - .4 mit den betrieblichen Ballastanforderungen des Schiffes vereinbar sein.
- 2.2.3 Bei dem in Regel B-1 in der Anlage zum Übereinkommen vorgesehenen Plan soll es sich um

- ein einfaches Dokument handeln. Ausführliche Hintergrundinformationen zum Schiff, seiner Bauart usw. sollen vermieden werden, da diese im Allgemeinen anderweitig zugänglich sind. Wenn solche Informationen von Belang sind, sollen sie in Anlagen oder in einem bestehenden Dokument verbleiben, oder es soll ein handschriftlicher Verweis auf die Stelle gemacht werden, an der die Informationen zu finden sind.
- 2.2.4 Der Plan ist ein Dokument, das von den mit der Ballastwasser-Behandlung befassten Schiffsbesatzungsmitgliedern zu benutzen ist. Der Plan muss daher in der Arbeitssprache der Schiffsbesatzung vorliegen. Ein Wechsel der Besatzung und/oder der Arbeitssprache würde die Herausgabe des Plans in der neuen Sprache erforderlich machen.
- 2.2.5 Der Plan soll für eine Überprüfung durch von einer Vertragspartei des Übereinkommens ermächtigte Bedienstete bereitgehalten werden.
- 2.3 Befreiungen**
- 2.3.1 Regel A-4 sieht vor, dass einem Schiff eine Befreiung von Vorschriften zur Anwendung von Regel B-3 oder C-1 gewährt werden kann.
- 2.3.2 Einzelheiten zu den Befreiungen sollen zusammen mit dem Plan aufbewahrt werden.
- 2.3.3 Alle gewährten Befreiungen sind im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen.
- 2.4 Zusätzliche Maßnahmen**
- 2.4.1 Das Übereinkommen räumt in Regel C-1 Zusätzliche Maßnahmen einer Vertragspartei das Recht ein, einzeln oder gemeinsam mit anderen Vertragsparteien zusätzlich zu den in Abschnitt B dargestellten Maßnahmen weitere Maßnahmen einzuführen. Solche zusätzlichen Maßnahmen sind der Organisation mindestens 6 Monate vor dem geplanten Einführungsdatum mitzuteilen.
- 2.4.2 Dem Plan soll eine aktuelle Liste der zusätzlichen Maßnahmen beiliegen, wie sie von der Organisation entsprechend den Fahrten des Schiffes mitgeteilt wurde. Der Plan soll nähere Einzelheiten und Anweisungen zu den Vorgängen enthalten, die ein Schiff zur Erfüllung zusätzlicher Maßnahmen durchführen muss, die gemäß Regel C-1 und für Notfallsituationen oder bei Ausbruch von Epidemien erforderlich sein können.
- 2.5 Überprüfung des Plans**
- 2.5.1 Es soll eine regelmäßige Überprüfung des Plans durch den Eigentümer, Betreiber oder den Kapitän erfolgen, um sicherzustellen, dass die darin enthaltenen Informationen genau und aktuell sind. Es soll ein Rückmeldesystem eingesetzt werden, das die rasche Erfassung geänderter Angaben und deren Aufnahme in den Plan ermöglicht.
- 2.5.2 Änderungen der Bestimmungen dieses Plans müssen von der Verwaltung genehmigt werden.
- 3 Verbindliche Bestimmungen**
- 3.1 Dieser Abschnitt enthält einzelne Richtlinien für die sieben verbindlichen Vorschriften der Regel B-1 der Anlage zum Übereinkommen. Zusätzlich sieht er Informationen zur Unterstützung der Schiffsbesatzungsmitglieder bei der Ballastwasser-Behandlung und Sedimenten vor.
- 3.2 Nach Regel B-1 der Anlage zum Übereinkommen muss der Plan für jedes Schiff spezifisch sein und mindestens
- .1 die Sicherheitsverfahren für das Schiff und die Besatzung im Zusammenhang mit der nach diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Ballastwasser-Behandlung ausführlich darstellen;
  - .2 eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen enthalten, die zur Durchführung der im Übereinkommen vorgesehenen Verfahren für die Ballastwasser-Behandlung zu ergreifen sind;
  - .3 die Verfahren für die Entsorgung von Sedimenten auf See und an Land ausführlich darstellen;
  - .4 die Verfahren für die Koordinierung der Ballastwasser-Behandlung an Bord des Schiffes, bei der es zu einem Einleiten ins Meer kommt, mit den Behörden des Staates, in dessen Gewässer das Einleiten erfolgen wird, enthalten;
  - .5 den Offizier an Bord benennen, der dafür verantwortlich ist, die ordnungsgemäße Durchführung des Plans sicherzustellen;
  - .6 eine Darstellung der nach diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Meldevorschriften für Schiffe enthalten; und
  - .7 in der Arbeitssprache des Schiffes abgefasst sein. Ist die verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.
- 3.3 Der Ballastwasser-Behandlungsplan soll eine Anleitung für die bei der Ballastwasser-Behandlung zu beachtenden Verfahren geben, einschließlich
- .1 Aufnahme von Ballastwasser;
  - .2 schrittweiser Verfahren und Arbeitsabläufe im Rahmen des verwendeten Ballastwasser-Behandlungssystems; und
  - .3 aller betrieblichen oder sicherheitsbezogenen Beschränkungen, einschließlich der Beschränkungen im Zusammenhang mit dem verwendeten Ballastwasser-Behandlungssystem. Dies ist auch eine Hilfe für die Schiffsbesatzung bei der Beantwortung von Anfragen von durch eine Vertragspartei zur Überprüfung ermächtigten Bediensteten.
- 3.4 Die Sicherheitsaspekte des verwendeten Ballastwasser-Behandlungssystems sollen gegebenenfalls eingehen auf:
- .1 die Stabilität, die zu jedem Zeitpunkt aufrechterhalten sein muss und die nicht unterhalb der von der Organisation empfohlenen (oder von der Verwaltung geforderten) Werte liegen darf;

- .2 die zulässige Längsspannung und gegebenenfalls die Drehspannung, die innerhalb der zulässigen Werte zu halten sind;
- .3 die Verlagerung oder den Austausch von Ballast, der durch das Schwappen in teilweise gefüllten Tanks zu beträchtlichen strukturellen Belastungen führen kann. Sind bei diesen Vorgängen nur teilweise gefüllte Tanks beteiligt, so soll dabei berücksichtigt werden, dass dieser Vorgang bei günstigen Meeres- und Seegangsbedingungen durchgeführt wird, um so die Gefahr eines baulichen Schadens zu verringern;
- .4 durch Wellen verursachte Schwingungen des Schiffskörpers, wenn ein Ballastwasser-Austausch durchgeführt wird;
- .5 Tiefgang und Trimm vorne und hinten unter besonderer Berücksichtigung der Sicht von der Brücke, des Eintauchwinkels der Schraube und des Mindesttiefgangs vorne;
- .6 die Auswirkungen aller möglichen Gefahren und Gesundheitsrisiken für die Besatzung zusammen mit allen notwendigen Sicherheitsvorkehrungen; und
- .7 die möglichen Auswirkungen eines Überdrucks im Tank.
- 3.5 Bei Schiffen, die 95 Prozent des Ballastwasservolumens bei weniger als dreimaligem Durchpumpen des Volumens erreichen, sollen Eintragungen, aus denen hervorgeht, dass der Ballastwasser-Austausch nach Regel D-1 Absatz 2 genehmigt wurde, im Plan vorgesehen werden.
- 3.6 Der Plan soll ebenfalls Verfahren für die Entsorgung von Sedimenten enthalten, insbesondere
- .1 zur Entfernung oder Verminderung von Sedimenten auf See und zur Entfernung von Sedimenten beim Reinigen von Ballasttanks;
- .2 zu den Sicherheitsvorkehrungen, die zu treffen sind, wenn ein Betreten des Tanks zur Entfernung von Sedimenten erforderlich ist; und
- .3 zur Benutzung von Auffanganlagen für Sedimente in den Häfen.
- 3.7 Im Plan ist der für die Ballastwasser-Behandlung zuständige Offizier anzugeben und seine/ihre Pflichten darzulegen, die Folgendes beinhalten sollen:
- .1 Sicherstellung, dass die durchgeführte Ballastwasser-Behandlung sich nach den im Plan aufgeführten Verfahren richtet;
- .2 Gewährleistung, dass das Ballastwasser-Tagebuch und alle anderen notwendigen Unterlagen aufbewahrt werden;
- .3 Bereitschaft zur Unterstützung der von einer Vertragspartei zur Überprüfung ermächtigten Bediensteten bei notwendigen Probenahmen.
- 3.8 Der Plan soll eine Anleitung zu den notwendigen Eintragungen im Ballastwasser-Tagebuch nach Maßgabe dieses Übereinkommens enthalten, einschließlich Einzelheiten zu den dem Schiff gewährten Befreiungen.
- 3.9 Zusätzlich zu den oben genannten Anforderungen soll der Plan folgendes beinhalten:
- .1 Ein Vorwort, das Erklärungen für die Schiffsbesatzung zur Notwendigkeit einer Ballastwasser-Behandlung und zum Führen eines Tagebuchs enthält. Das Vorwort sollte eine Erklärung mit folgendem Wortlaut enthalten: „Dieser Plan muss für Überprüfungen auf Anfrage einer bevollmächtigten Behörde bereitgehalten werden.“
- .2 Mindestangaben zum Schiff:
- .1 Name des Schiffes, Flagge, Heimathafen, Bruttoreaumgehalt, IMO-Nummer\*, Länge (BP), Decksbalken, internationales Rufzeichen, niedrigste Ballasttiefgangsmarken (normales und schlechtes Wetter);
- .2 Gesamtballastaufnahmevermögen des Schiffes in Kubikmeter und anderen Einheiten, sofern diese auf das Schiff Anwendung finden;
- .3 eine kurze Beschreibung der hauptsächlich auf dem Schiff angewandten Methode(n) der Ballastwasser-Behandlung;
- .4 Identität (Rang) des für die Umsetzung des Plan verantwortlichen Offiziers.
- .3 Informationen über das an Bord eingesetzte Ballastwasser-Behandlungssystem, einschließlich:
- .1 Anordnung der Ballasttanks;
- .2 Ballastvolumenplan;
- .3 Anordnung der Ballastleitungen- und -pumpen, einschließlich Luftrohre und Peilrohranordnung;
- .4 Ballastwasserpumpvolumen;
- .5 des an Bord eingesetzten Ballastwasser-Behandlungssystems mit Hinweis auf die an Bord befindlichen Betriebs- und Wartungshandbücher;
- .6 eingebaute Ballastwasser-Aufbereitungssysteme; und
- .7 Grundriss und Längsschiffplan oder zeichnerische Darstellung der Ballastvorrichtungen.
- .4 Angaben zu den Ballastwasser-Probenentnahmepunkten, einschließlich:
- .1 Einer Liste oder Diagrammen mit Angaben zur Lage der Probenahme- und Zugangspunkte in Leitungen und Ballastwassertanks, um die Besatzungsmitglieder in die Lage zu versetzen, die ermächtigten Bediensteten einer Vertragspartei, die aus begründetem Anlass Proben entnehmen möchten, dabei zu unterstützen.
- .2 Dieser Abschnitt soll klar herausstellen, dass die Entnahme von Ballastwasser-

\* In Übereinstimmung mit Entschliebung A.600(15) zum IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System.



proben in erster Linie eine Angelegenheit der zur Überprüfung ermächtigten Bediensteten ist, und es unwahrscheinlich ist, dass für die Besatzungsmitglieder die Notwendigkeit besteht, Proben zu entnehmen mit Ausnahme auf ausdrückliche Aufforderung und unter Aufsicht der zur Überprüfung ermächtigten Bediensteten.

- .3 Die zur Überprüfung ermächtigten Bediensteten sollen über alle Sicherheitsverfahren informiert werden, die beim Betreten geschlossener Räume zu beachten sind.
- .5 Vorkehrungen für die Ausbildung und Unterweisung der Besatzung, einschließlich:
  - .1 Vorschriften allgemeiner Art betreffend die Ballastwasser-Behandlung;
  - .2 Ausbildung und Informationen zu den Verfahren für die Ballastwasser-Behandlung;
  - .3 Ballastwasser-Austausch;
  - .4 Ballastwasser-Aufbereitungssysteme;
  - .5 allgemeine Sicherheitserwägungen;
  - .6 Ballastwasser-Tagebuch und Eintragungen;
  - .7 Betrieb und Wartung eingebauter Ballastwasser-Aufbereitungssysteme;
  - .8 Sicherheitsaspekte in Verbindung mit den an Bord verwendeten Anlagen und Verfahren, die die Sicherheit oder die Gesundheit von Besatzung und Passagieren oder die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigen;
  - .9 Vorsichtsmaßnahmen beim Betreten von Tanks zur Entfernung von Sedimenten;
  - .10 Verfahren für die sichere Handhabung und Verpackung von Sedimenten; und
  - .11 Lagerung von Sedimenten.

#### 4 Nicht verbindliche Angaben

- 4.1 Zusätzlich zu den in den Artikeln und Regeln des Übereinkommens vorgeschriebenen Bestimmungen kann der Eigentümer/Betreiber dem Plan zusätzliche Informationen als Anhänge anfügen, wie zum Beispiel: Bereitstellung zusätzlicher Diagramme und Zeichnungen, Bordausrüstungen und Nachschlagunterlagen. Nationale oder regionale Bestimmungen, die vom Übereinkommen abweichen, können ebenfalls als Bezugsangaben aufgenommen werden.
- 4.2 Die nicht verbindlichen Angaben können auch Handbücher des Herstellers (entweder auszugsweise oder vollständig) oder Hinweise auf den Aufbewahrungsort für solche Handbücher und andere relevante Unterlagen an Bord des Schiffes umfassen.

## Anhang Standardmuster des Ballastwasser-Behandlungsplans

### Präambel

*Der Ballastwasser-Behandlungsplan soll die in Regel B-1 des Übereinkommens vorgeschriebenen Angaben enthalten.*

*Folgende Angaben sind zur Anleitung für die Erstellung des Plans beizufügen. Der Plan soll spezifisch für jedes einzelne Schiff erstellt werden.*

### Einführung

*Am Anfang jedes Plans soll eine Formulierung stehen, die die Absicht des folgenden Textes wiedergibt.*

- 1 Dieser Plan ist in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Regel B-1 des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Übereinkommen) und den dazugehörigen Richtlinien erstellt worden.
- 2 Zweck des Plans ist die Erfüllung der Anforderungen hinsichtlich der Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen in Übereinstimmung mit den Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen - Entschließung MEPC XX(YY) (Richtlinien). Er enthält standardisierte Betriebsleitlinien für die Planung und die Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen und beschreibt sichere Verfahren, die befolgt werden müssen.
- 3 Dieser Plan ist von der Verwaltung genehmigt worden, es darf kein Teil ohne vorherige Zustimmung der Verwaltung geändert oder überarbeitet werden.
- 4 Dieser Plan kann auf Anfrage von einer ermächtigten Behörde geprüft werden.

**Anmerkung: Der Plan muss in der Arbeitssprache der Besatzung abgefasst sein. Ist die verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizugeben.**

Angaben zum Schiff

*Es sollen mindestens folgende Angaben gemacht werden:*

Name des Schiffes;  
 Flagge;  
 Heimathafen;  
 Bruttoreaumzahl;  
 IMO-Nummer\*;  
 Länge (BP);  
 Decksbalken;  
 Internationales Rufzeichen;

\* In Übereinstimmung mit Entschließung A.600(15) zum IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System

Tiefste Ballasttiefgänge (normales und schlechtes Wetter);

Gesamtballastaufnahmevermögen des Schiffes in Kubikmeter und anderen Einheiten, sofern diese auf das Schiff Anwendung finden;

Eine kurze Beschreibung der auf dem Schiff eingesetzten hauptsächlich Methoden der Ballastwasser-Behandlung;

Identität (Rang) des für die Ballastwasser-Behandlung benannten Offiziers

#### **Index**

*Es soll ein Inhaltsverzeichnis der Abschnitte des Plans vorgesehen werden.*

#### **Zweck**

*Soll eine kurze Einführung für die Schiffsbesatzung enthalten, in der die Notwendigkeit der Ballastwasser-Behandlung und die Wichtigkeit genauer Eintragungen erklärt wird.*

#### **Pläne/Zeichnungen des Ballast-Systems**

*Pläne oder Zeichnungen des Ballast-Systems, zum Beispiel:*

- 1) Anordnung der Ballasttanks;
- 2) Ballastvolumenplan;
- 3) Anordnung der Ballastleitungen- und -pumpen, einschließlich Luftrohre und Peilrohranordnung;
- 4) Ballastwasserpumpvolumen;
- 5) das an Bord eingesetzte Ballastwasser-Behandlungssystem mit Hinweis auf die an Bord befindlichen Betriebs- und Wartungshandbücher;
- 6) eingebaute Ballastwasser-Aufbereitungssysteme;
- 7) Grundriss und Längsschiffplan oder zeichnerische Darstellung der Ballastvorkehrung.

#### **Beschreibung des Ballast-Systems**

*Eine Beschreibung des Ballast-Systems.*

#### **Probenentnahmepunkte für Ballastwasser**

*Listen und/oder Diagramme, welche die Lage der Probenentnahme- und Zugangspunkte in Leitungen und Ballastwassertanks anzeigen.*

*Ein Hinweis dazu, dass die Entnahme von Ballastwasserproben in erster Linie eine Angelegenheit der ermächtigten Behörde ist, und es unwahrscheinlich ist, dass für die Besatzungsmitglieder die Notwendigkeit besteht, Proben zu entnehmen, außer auf ausdrückliche Aufforderung und unter Aufsicht der ermächtigten Behörde.*

#### **Betrieb des Ballastwasser-Behandlungssystems**

*Eine genaue Beschreibung des Betriebs des/der an Bord verwendeten Ballastwasser-Behandlungssystems/-systeme.*

*Informationen zu allgemeinen Vorsichtsmaßnahmen bei der Ballastwasser-Behandlung.*

#### **Sicherheitsverfahren für das Schiff und die Besatzung**

*Einzelheiten zu spezifischen Sicherheitsaspekten des verwendeten Ballastwasser-Behandlungssystems.*

#### **Betriebliche oder sicherheitsbezogene Beschränkungen**

*Nähere Angaben zu spezifischen betrieblichen oder sicherheitsbezogenen Beschränkungen einschließlich der Beschränkungen im Zusammenhang mit der Ballastwasser-Behandlungsanlage, die das Schiff und/oder die Besatzung betreffen, einschließlich Angaben zu Verfahren für den sicheren Zugang zu Tanks.*

#### **Beschreibung der an Bord eingesetzten Methoden der Ballastwasser-Behandlung und Kontrolle von Sedimenten**

*Nähere Angaben zu der bzw. den an Bord eingesetzten Methoden der Ballastwasser-Behandlung und zur Kontrolle von Sedimenten einschließlich schrittweiser Betriebsabläufe.*

#### **Verfahren für die Entsorgung von Sedimenten**

*Verfahren für das Entsorgen von Sedimenten auf See und an Land.*

#### **Mitteilungsverfahren**

*Nähere Angaben zu Verfahren für die Koordination des Einleitens von Ballastwasser in die Gewässer eines Küstenstaates.*

#### **Pflichten des für die Ballastwasser-Behandlung zuständigen Offiziers**

*Kurzer Abriss der Pflichten des ernannten Offiziers.*

#### **Eintragungsvorschriften**

*Nähere Angaben zu den Eintragungsvorschriften des Übereinkommens.*

#### **Ausbildung und Unterweisung der Besatzung**

*Angaben zur Ausbildung und Unterweisung der Besatzung.*

#### **Befreiungen**

*Nähere Angaben zu allen Befreiungen, die dem Schiff nach Regel A-4 gewährt werden.*

#### **Genehmigungsbehörde**

*Bezeichnung und Stempel der Genehmigungsbehörde.*

(VkB1. 2010 S. 180)