

(VkBl. 21/2010 Nr. 150 S. 532)

Nr. 150 Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen

Am 20. Juli 2009 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (MEPC) in seiner 59. Sitzung einen „Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen“ verabschiedet und als Rundschreiben MEPC.1/Circ.671 veröffentlicht.

Der Leitfaden behandelt den Umgang mit Abfällen, die an Bord von Schiffen während des normalen Betriebs und während Ladungsvorgängen anfallen und im Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL-Übereinkommen) geregelt sind. Er soll Schiffsbesatzungen, die solche MARPOL-Rückstände/-Abfälle an Land entladen und Betreibern von Hafenauffanganlagen, die Schiffen termingerechte, effiziente Hafenauffangdienste bieten möchten, als praktische Nutzeranleitung dienen.

Der „Leitfaden zu bewährten Verfahren für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen“ wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 18.10.2010
WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Katharina Schmidt

Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen

- 1 Angesichts der Notwendigkeit, gegen das schon seit langem bestehende Problem nicht ausreichender Hafenauffanganlagen vorzugehen, hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO (Ausschuss) nach Erhalt wertvoller Beiträge des „Industry Port Reception Facilities Forum“ in seiner fünfundfünfzigsten Sitzung im Oktober 2008 den Aktionsplan zum Vorgehen gegen nicht ausreichende Hafenauffanganlagen angenommen und den Unterausschuss „Flaggenstaatliche Implementierung“ aufgefordert, die Arbeitselemente des Plans zu entwickeln.
- 2 Der Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen von Hafenauffanganlagen, dessen Wortlaut in der Anlage zu diesem Rundschreiben wiedergegeben ist, wurde als ein Arbeitselement des Aktionsplans entwickelt und soll als praktische Nutzeranleitung für Schiffsbesatzungen dienen, die MARPOL-Rückstände/-Abfälle an Land abgeben möchten, sowie für Betreiber von Hafenauffanganlagen, die termingerechte und effiziente Hafenauffangdienste für Schiffe erbringen möchten.
- 3 Der Ausschuss hat den Leitfaden in seiner neunundfünfzigsten Sitzung geprüft und angenommen, und das Sekretariat aufgefordert, ihn als MEPC-Rundschreiben herauszugeben.
- 4 Die Regierungen der Mitgliedstaaten und Vertragsparteien des MARPOL-Übereinkommens sind aufgefordert, dieses Rundschreiben allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen. Insbesondere Hafenstaaten

sind aufgefordert, den Leitfaden Hafenauffanganlagen zur Verfügung zu stellen und Flaggenstaaten sind aufgefordert, den Leitfaden Schiffseignern und Schiffskapitänen zur Verfügung zu stellen. Ein elektronisches Exemplar dieses Rundschreibens einschließlich des Leitfadens kann von der GISIS-Webseite der Organisation heruntergeladen werden*.

Anlage

Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen



IMO

Inhaltsverzeichnis**

Einleitung

In diesem Leitfaden verwendete Begriffe

Aufbau des Leitfadens

* <http://gisis.imo.org> (Klicken Sie auf „Port Reception Facilities“; beachten Sie, dass sich neue Nutzer zunächst anmelden müssen.)

** Auf die Angabe von Seitenzahlen wird aus redaktionellen Gründen verzichtet.

Unternehmerische und gesellschaftliche Verantwortung

Pflichten von Schiffen und Hafenbetreibern

Sondergebiete und Emmissions-
Überwachungsgebiete

Bewährte Verfahrensweisen für Schiffskapitäne, Schiffseigner und Betreiber

Erwägungen vor der Entladung von
MARPOL-Rückständen/-Abfällen an Land
Logistische und gewerbliche Maßnahmen
Verringerung und Behandlung von
Schiffsrückständen/-abfällen
Kommunikation und vorherige Anmeldung
Erwägungen beim Entladen von
MARPOL-Rückständen/-Abfällen

Bewährte Verfahrensweisen für Betreiber von Hafenauffanganlagen

Kommunikation
Verfahrensweisen in Hafenauffangeinrichtungen

Quellen für weiterführende Informationen

Anhänge

- Anhang 1 – IMO-Rundschreiben MEPC.1/Circ.469/Rev.1, Revidiertes konsolidiertes Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen
- Anhang 2 – MEPC.1/Circ.644: Standardformat für das Anmeldeformular
- Anhang 3 – MEPC.1/Circ.645: Standardformat für die Abfallabgabebescheinigung

Einleitung

- 1 Die Nutzung und Bereitstellung von Hafenauffanganlagen (Port Reception Facilities, PRFs) ist für den Gesamterfolg des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL oder Übereinkommen) im Hinblick auf dessen Ziel, die absichtliche Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe zu verringern und letztendlich ganz zu beseitigen, von grundlegender Bedeutung. Erhebliche Bemühungen seitens der Vertragsparteien und der Wirtschaft haben zu Verbesserungen bei der Verfügbarkeit und Angemessenheit der PRFs geführt.
- 2 Aktuelle Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), im Folgenden als Organisation bezeichnet, weisen jedoch darauf hin, dass es immer noch Hindernisse gibt, die einer effizienten Entladung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen an Land entgegenstehen. Als eines dieser Hindernisse wurde das Fehlen eindeutiger, leicht nutzbarer Leitlinien ausgemacht, in denen dargestellt wird, wie der Schiffahrtssektor und Betreiber von Hafenauffanganlagen ihre Tätigkeiten am besten durchführen, um die Bestimmungen von MARPOL einzuhalten und die effiziente und umweltverträgliche Beseitigung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen zu erleichtern.
- 3 Dieser kurze Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen soll Schiffsbesatzungen, die MARPOL-Rückstände/-Abfälle an Land entladen und Betreibern von

Hafenauffanganlagen, die Schiffen termingerechte, effiziente Hafenauffangdienste bieten möchten, als praktische Nutzeranleitung dienen. Er bietet eine Grundlage für die Einführung von bewährten Verfahrensweisen, mit dem Ziel einer verbesserten Einbindung der PRFs in ein umfassenderes Abfallverwaltungssystem, in dem die endgültige Entsorgung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen auf umweltfreundliche Weise unter gebührender Berücksichtigung der Gesundheit und Sicherheit der Arbeiter und der Bevölkerung erfolgt. Er beruht auf den grundlegenden Anforderungen, die in MARPOL festgelegt sind, und den Leitlinien, die im „Umfassenden Handbuch über Hafenauffanganlagen (1999)“ der Organisation und in den „Richtlinien zur Sicherstellung ausreichender Hafenauffanganlagen“ (Entschließung MEPC.83(44)) enthalten sind. Aufbauend auf dem Handbuch und den Richtlinien stellt dieser Leitfaden dar, wie moderne Umweltverwaltungssysteme und -verfahren zur Verbesserung der Entladung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen an Land beitragen können. Die von der Organisation empfohlenen Verfahren schließen Mitteilungs- und Berichtsverfahren sowie die Nutzung von standardisierten Mustern ein.

- 4 Dieser Leitfaden ist nicht dazu gedacht, Behörden und Regierungen von Vertragsparteien, die Auffanganlagen nach MARPOL einrichten möchten, Orientierungshilfe zu bieten. Für diese Zwecke wird auf das Handbuch über Hafenauffanganlagen und die Richtlinien zur Sicherstellung ausreichender Hafenauffanganlagen, wie oben genannt und von der IMO veröffentlicht, verwiesen.

In diesem Leitfaden verwendete Begriffe

- 5 Dieser Leitfaden wurde mit dem Ziel verfasst, Schiffseigner/-betreiber und PRF-Betreiber in die Lage zu versetzen, das MARPOL-Übereinkommen einzuhalten. Aus diesem Grund wird, wo immer möglich, allgemein verständliche Sprache verwendet. Es ist jedoch wichtig, dass die in diesem Dokument verwendeten Begriffe einheitlich und im passenden Kontext ausgelegt werden. Die folgenden Begriffsbestimmungen legen einige Grundbegriffe im Kontext dieses Leitfadens dar. Für umfassende Legaldefinitionen, Anwendbarkeit und Ausnahmen wird auf MARPOL und seine Anlagen verwiesen.
- 6 Der Ausdruck „Angemessenheit“ in Sinne der Anlagen von MARPOL bedeutet, dass die PRFs den Erfordernissen der Schiffe, die die Häfen nutzen, genügen, ohne eine unangemessene Verzögerung zu verursachen. Weitere Informationen finden PRF-Betreiber und -Nutzer in Abschnitt 3 „Hinweise für die Erfüllung des Kriteriums ‚ausreichend‘“ der Richtlinien (MEPC.83(44)) oder in Abschnitt 2.3.1 des „Umfassenden Handbuchs über Hafenauffanganlagen (1999)“. In Abschnitt 3.2 der Richtlinien heißt es, dass „diejenigen Anlagen als ‚ausreichend‘ angesehen werden können, die folgende Bedingungen erfüllen: Sie werden von Seefahrern tatsächlich benutzt. Sie genügen den Erfordernissen der Schiffe, die sie regelmäßig benutzen. Sie wirken nicht abschreckend auf die Seefahrer. Sie tragen zur Verbesserung der Meeresumwelt bei.“ Darüber hinaus führt Abschnitt 3.3 der Richtlinien aus, dass die Anlagen „...es er-

- möglichen [müssen], dass die Schiffsabfälle letztlich in umweltgerechter Art und Weise beseitigt werden“.
- 7 Die Ausdrücke „Einleiten“/„Einbringen“/„Entladen“/„Abgeben“* im Sinne von MARPOL bezeichnen jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen unabhängig von seiner Ursache und umfassen jedes Entweichen, Beseitigen, Auslaufen, Lecken, Pumpen, Ausstoßen oder Entleeren. In diesem Dokument beziehen sich die Begriffe „Einleiten“/„Einbringen“/„Entladen“/„Abgeben“ im Allgemeinen auf die entsprechenden in MARPOL geregelten Vorgänge.
 - 8 Der Ausdruck „Müll“ im Sinne von Anlage V von MARPOL bezeichnet alle beim üblichen Betrieb des Schiffes anfallenden oder in regelmäßigen Abständen zu beseitigenden Arten von Speise-, Haushalts- und Betriebsabfall, ausgenommen Frischfisch und Teile davon; hiervon ausgenommen sind Stoffe, die in anderen Anlagen des Übereinkommens bezeichnet oder aufgeführt sind.
 - 9 Der Ausdruck „MARPOL-Rückstände/-Abfälle“ wird in diesem Dokument verwendet, um auf alle Abfälle zu verweisen, die an Bord von Schiffen während des normalen Betriebs und während Ladungsvorgängen anfallen und im MARPOL-Übereinkommen geregelt sind, einschließlich der Folgenden:
 - .1 Anlage I von MARPOL: Öl, ölhaltiger Abfall, ölhaltige Gemische, ölhaltiges Bilgewasser, Slops, Ölschlamm, ölhaltiges Tankwaschwasser, ölhaltige Ladungsrückstände, ölhaltige Gemische enthaltendes Ballastwasser;
 - .2 Anlage II von MARPOL: Tankwaschwasser und Ladungsrückstände, die schädliche flüssige Stoffe (noxious liquid substances, NLS) im Sinne von MARPOL Anlage II enthalten;
 - .3 Anlage IV von MARPOL: Abwasser;
 - .4 Anlage V von MARPOL: Müll im Sinne von Anlage V von MARPOL (siehe Absatz 8), einschließlich Ladungsrückstände, die nicht Anlage I oder II unterliegen (wie Rückstände von Trockengütern/Massengütern), sowie ladungsbezogener Abfall (wie Staumaterial und Verpackung); und
 - .5 Anlage VI von MARPOL: Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Rückstände aus der Abgasreinigung.

Anmerkung: Obwohl einige der in Anlage I und II aufgeführten Rückstände technisch Ladungsrückstände sind (d. h. Stoffe, die nach dem Laden oder Löschen der Ladung zur Entsorgung übrig bleiben), ist der Begriff „Ladungsrückstände“ von der IMO nur im Zusammenhang mit Anlage V definiert. Die IMO-Richtlinien für die Durchführung der Anlage V definieren Ladungsrückstände als „die an Bord befindlichen Ladungsreste, die nicht in Laderäumen untergebracht werden können (Ladungsüberschüsse und beim Laden verschüttete Mengen) oder die nach Beendigung des Löschens in Laderäumen oder an anderer Stelle

* Anmerkung des BMVBS: Im englischen Text des Leitfadens wird hier der Begriff „discharge“ gebraucht und umfassend verstanden. Im Deutschen wird der umfassende Begriff „discharge“ hier wie folgt wiedergegeben: „Einleiten“ – von Flüssigkeiten oder Gasen ins Wasser oder in die Atmosphäre, „Einbringen“ – von festen Stoffen ins Wasser, „Entladen“ – von Stoffen jeder Art an Land, „Abgeben“ – von Stoffen jeder Art in Hafenauffanganlagen an Land.

zurückbleiben (Löschreste und beim Löschen verschüttete Mengen)“. In Zusammenhang mit Anlage V bezeichnet „Ladungsrückstände“ Ladungsrückstände, die nicht Anlage I oder II unterliegen (z. B. Rückstände von Trocken-/Massengütern). Für umfassende Begriffsbestimmungen und Ausnahmen wird auf die Anlagen verwiesen.

- 10 Soweit nicht anderweitig bestimmt, sind mit den Ausdrücken „Abfall“ und „Rückstand“ in diesem Leitfaden „MARPOL-Abfall“ und „MARPOL-Rückstände“ gemeint, d. h. Abfälle, die an Bord von Schiffen anfallen und MARPOL unterliegen.
- 11 Der Ausdruck „Quarantäneabfall“ bezeichnet Abfall, der aufgrund seines Potentials, Krankheiten oder Pflanzen- oder Tierschädlinge zu verbreiten, eine Trennung und Sonderbehandlung erforderlich macht.
- 12 Der Ausdruck „Auffanganlage“ bezeichnet eine feststehende, schwimmende oder bewegliche Einrichtung, die geeignet ist, MARPOL-Rückstände/-Abfälle von Schiffen aufzunehmen und für diesen Zweck eingerichtet ist.

Aufbau des Leitfadens

- 13 Der Leitfaden wurde für die Nutzung durch Schiffskapitäne, -eigner, -betreiber, -agenten und Hafenbehörden/Betreiber von Hafenauffanganlagen entwickelt, um eine Zusammenfassung der wichtigsten Gesichtspunkte zu bieten, die beim Entladen und Aufnehmen von MARPOL-Rückständen/-Abfällen berücksichtigt werden sollen. Zunächst wird ein allgemeiner Überblick über die Grundlagen für die Nutzung von PRFs gegeben. Das übrige Dokument ist in zwei Abschnitte unterteilt: In einem Teil werden die bewährten Verfahrensweisen für Schiffe dargelegt, in dem anderen liegt der Schwerpunkt auf bewährten Verfahrensweisen für Auffanganlagen. Am Ende des Dokumentes sind Quellen für nützliche weitere Informationen aufgeführt. Zusätzlich enthalten die Anhänge zu diesem Dokument standardisierte Formate für das „Revidiertes konsolidierte Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen (MEPC.1/Circ.469/Rev.1); ein Formular für die vorherige Anmeldung (Advance Notification Form, ANF) für Schiffskapitäne, -eigner, -betreiber, um den Hafenbehörden ihren Bedarf zur Entsorgung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen mitzuteilen (MEPC.1/Circ.644); sowie eine empfohlene Abfallabgabebescheinigung (Waste Delivery Receipt, WDR) für PRF-Betreiber (MEPC.1/Circ.645).

Unternehmerische und gesellschaftliche Verantwortung

- 14 Seit der Annahme von MARPOL ist das globale Umwelt- und Gesellschaftsbewusstsein gewachsen und gediehen. Durch diese Entwicklung wurden neue Konzepte darüber eingeführt, wie Abläufe auf umweltfreundliche und verantwortungsvolle Weise gesteuert werden können. Viele Schifffahrtsunternehmen und Hafenbehörden haben Umweltmanagementsysteme eingeführt, die einen umweltschonenden Betrieb sicherstellen. Häufig werden Umweltziele festgelegt, um eine Jahr für Jahr fortlaufende Verbesserung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit

eines Unternehmens zu ermöglichen. Damit verbunden ist der zunehmende Wunsch, die Grundsätze der Nachhaltigkeit neben denen der unternehmerischen und gesellschaftlichen Verantwortung mit einzubinden.

- 15 Der Leitfaden berücksichtigt daher die Notwendigkeit für Schifffahrtsunternehmen und Betreiber von Auffanganlagen, die Grundsätze unternehmerischer und gesellschaftlicher Verantwortung anzuwenden, den häufig in Umweltmanagementsystemen von Unternehmen enthaltenen Auflagen bezüglich aller Aspekte des Unternehmensbetriebs zu entsprechen und den Wunsch moderner Unternehmen nach einer ständigen Verbesserung der Umweltbilanz zu erfüllen.

Pflichten von Schiffen und Hafenbetreibern

- 16 Die Reinhaltung von Ozeanen und Meeren soll als die vorrangige Zielsetzung der Nutzung und Bereitstellung von PRFs angesehen werden. MARPOL umfasst Bestimmungen zur Vermeidung und Verringerung der Verschmutzung durch Schiffe – sowohl unbeabsichtigter Umweltverschmutzung als auch Verschmutzung durch Routinebetrieb. Die Grundlagen für die Bereitstellung und Nutzung von PRFs finden sich in den Anlagen von MARPOL und in den Durchführungsgesetzen und sonstigen Vorschriften der Vertragsparteien. Im Folgenden werden die grundlegenden Pflichten nach MARPOL zusammengefasst und weitere, von den Schiffs- und Hafenbetreibern zu berücksichtigende Erwägungen dargelegt. Für spezifische rechtliche Vorschriften werden die Nutzer dieses Leitfadens auf die Protokolle und Anlagen von MARPOL sowie die Durchführungsvorschriften der einzelnen Vertragsparteien des Übereinkommens verwiesen.
- 17 Zur Ergänzung der Rückstands-/Abfallverminderungs- und -behandlungsverfahren an Bord des Schiffes (siehe Abschnitt 6) benötigt die Schifffahrtsindustrie Zugang zu ausreichenden PRFs, um die Bestimmungen des Übereinkommens erfüllen zu können. Daher verpflichtet MARPOL die Vertragsparteien, ausreichende Auffanganlagen in ihren Häfen bereitzustellen. In den folgenden Regeln ist diese Anforderung für jede bestimmte Art von MARPOL-Rückständen/-Abfällen festgelegt:
- .1 Anlage I Regel 38
 - .2 Anlage II Regel 18
 - .3 Anlage IV Regel 12
 - .4 Anlage V Regel 7
 - .5 Anlage VI Regel 17
- 18 Zusätzlich zu den grundlegenden Regeln in den Anlagen von MARPOL sollen Schiffsbetreiber wissen, dass einzelne Hafenstaaten nationale und regionale Vorschriften erlassen haben, die vorschreiben können, dass Schiffe bestimmte Arten von MARPOL-Rückständen/-Abfällen in Hafenauffanganlagen abgeben. Es ist auch möglich, dass einzelne Hafenstaaten die Entsorgungseinrichtungen festlegen, um Quarantäne- und andere Vorschriften zu erfüllen. Betreiber sollen daher sicherstellen, dass sie einen umfassenden und aktuellen Überblick über nationale und regionale Vorschriften zu PRFs haben. Diesbe-

zügliche Informationen können direkt bei den Hafenstaatbehörden oder bei Agenten im Hafen oder bei Wirtschaftsverbänden, die die Schifffahrts- und/oder Hafenwirtschaft vertreten, eingeholt werden.

- 19 Zu den allgemeinen Pflichten nach den oben genannten Regeln gehört auch, dass die Vertragsparteien der Organisation Informationen zu ihren PRFs mitteilen sollen. Zu diesem Zweck hat die Organisation die „Port Reception Facilities Database“ (PRFD)“ in ihrem Globalen Integrierten Schifffahrtsinformationssystem (Global Integrated Ship Information System, GISIS) eingerichtet. Die PRFD beruht auf durch die Hafenstaaten bereitgestellten aktuellen Informationen. Die Hafenstaatbehörden sind aufgefordert, in regelmäßigen Abständen genaue und aktuelle Informationen von Betreibern von Auffanganlagen und Hafenbehörden einzuholen und die Einträge in der PRFD zu pflegen. Betreiber von Auffanganlagen und Hafenbehörden sollen auch pro-aktiv aktualisierte Informationen an die Hafenstaatbehörden weiterleiten. Diese Zwei-Wege-Kommunikation wird die Verbreitung von Informationen über PRFs in der Schifffahrt fördern.
- 20 Schiffskapitäne/-eigner/-betreiber können die PRFD auf der GISIS-Webseite nutzen, um Informationen über bestimmte Hafenauffanganlagen einzuholen. PRF-Betreiber sind aufgefordert, Informationen zu ihren Anlagen in regelmäßigen Abständen zu pflegen und zu aktualisieren und diese Informationen den Behörden zur Verfügung zu stellen, um die Richtigkeit der Informationen in der PRFD sicherzustellen und zu gewährleisten, dass Schiffskapitänen und Schiffseignern/-betreibern aktuelle Informationen zur Verfügung stehen. Schiffsentwickler, die im Auftrag von Eignern/Betreibern tätig werden, haben ebenfalls Zugriff auf die PRF-Informationen auf der öffentlichen GISIS-Webseite.

Sondergebiete und Emissions-Überwachungsgebiete

- 21 Von besonderer Bedeutung für die letztendliche Beseitigung der Meeresverschmutzung durch Schiffe sind die in Sondergebieten und Emissions-Überwachungsgebieten (ECAs) im Sinne von MARPOL geltenden strengeren Vorschriften. Die folgende Liste enthält alle bis zum heutigen Zeitpunkt nach MARPOL festgelegten Sondergebiete/ECAs (eine aktuelle Liste findet sich auch unter <http://www.imo.org> (unter Marine Environment – Special Areas)):

Anlage I: Öl

Mittelmeer
Ostsee
Schwarzes Meer
Rotes Meer (siehe Absatz 22)
Gebiet der Golfe
Golf von Aden (siehe Absatz 22)
Antarktisgebiet
Nordwesteuropäische Gewässer
Gebiet von Oman des Arabischen Meeres (siehe Absatz 22)
Gewässer vor der Südküste Südafrikas

Anlage II: Schädliche flüssige Stoffe
Antarktisgebiet (südlich von 60° südlicher Breite) Regel 13 Absatz 8

Anlage V: Müll
Mittelmeer
Ostsee
Schwarzes Meer (siehe Absatz 22)
Rotes Meer (siehe Absatz 22)
Gebiet der Golfe
Nordsee
Antarktisgebiet (südlich von 60° südlicher Breite)
Erweiterte Karibik einschließlich Golf von Mexiko und Karibisches Meer (siehe Absatz 22)

Anlage VI: Luftverunreinigung – Emissions-Überwachungsgebiete (ECAs)
Nordsee
Ostseegebiet

Anmerkung: Die Vorschriften können je nach Sondergebiet variieren; aus diesem Grund sollen Seefahrer für spezifische Einzelheiten die entsprechende Anlage von MARPOL oder das entsprechende IMO-Rundschreiben heranziehen.

- 22 Die Sondergebietsvorschriften für einige dieser Gebiete sind noch nicht wirksam geworden aufgrund fehlender Mitteilungen über das Vorhandensein von ausreichenden Auffanganlagen (Anlage I Regel 38 Absatz 6 und Anlage V Regel 5 Absatz 4 von MARPOL) von MARPOL-Vertragsparteien, deren Küsten an die jeweiligen Sondergebiete grenzen. Solange dies der Fall ist, soll die Schifffahrts- und Hafenwirtschaft versuchen, die Vorschriften zu erfüllen, als ob der Sondergebiets-Status dieser Gebiete im Sinne von MARPOL bereits wirksam geworden wäre.
- 23 Anlage II von MARPOL enthält strengere Einleitungsbeschränkungen für bestimmte geographische Regionen (gemeinsam mit Informationen zu Sondergebieten auf der IMO-Webseite aufgeführt). Im Antarktisgebiet dürfen keine schädlichen flüssigen Stoffe eingeleitet werden (Anlage II Regel 13 Absatz 8.2).
- 24 Anlage VI von MARPOL sieht Emissions-Überwachungsgebiete (ECAs) im Nord- und Ostseegebiet vor, in denen SO_x-Emissionen durch die Verwendung von Brennstoffen mit einem niedrigeren Schwefelgehalt oder Abgasreinigungstechnologien zu begrenzen sind (Anlage VI Regel 14 Absatz 4). Die jüngste Revision der Anlage VI, die am 1. Juli 2010 in Kraft treten soll, sieht eine noch strengere Überwachung von SO_x in ECAs vor und ermöglicht die Bestimmung weiterer Gebiete als ECAs für SO_x, NO_x und Partikelmasse.
- 25 Schiffseigner/-betreiber und Hafenbetreiber sollen sich darüber im Klaren sein, dass diese Beschränkungen die Bedeutung der allgemeinen Verpflichtungen, ausreichende Auffanganlagen für MARPOL-Rückstände/-Abfälle bereitzustellen, noch verstärkt. In allen Fällen, in denen Schifffahrtsunternehmen nicht ausreichende Auffanganlagen vorfinden, sollen

diese Behauptungen präzise innerhalb eines angemessenen Zeitraums über den Flaggenstaat des Schiffes an die Organisation und die entsprechende Hafenstaatbehörden oder die entsprechenden Hafenbetreiber unter Verwendung des vorgeschlagenen Meldeformats (siehe Anhang 1) gemeldet werden.

Bewährte Verfahrensweisen für Schiffskapitäne, Schiffseigner und -betreiber

Erwägungen vor der Entladung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen an Land

- 26 Eine effiziente Entladung von MARPOL-Rückständen/-abfällen bedarf der frühzeitigen Planung. In den folgenden Abschnitten werden Möglichkeiten behandelt, wie Erwägungen zur Abgabe von MARPOL-Rückständen/-abfällen an Land in die Betriebsabläufe des Schiffes integriert werden können, um Verzögerungen und unerwartete Kosten zu verringern und Umweltmanagementverfahren zu verbessern. Gute Abfallwirtschaftsstrategien sollen in die Reiseplanung mit einbezogen werden.

Logistische und gewerbliche Maßnahmen

- 27 Die logistischen und gewerblichen Regelungen, die in Beförderungsverträgen (Charterverträgen) zwischen Schiffsbetreibern und Ladungseigentümern festgelegt werden können, sollen berücksichtigt werden. Solche Regelungen sollen die Notwendigkeit, MARPOL-Rückstände/-abfälle an Land in Auffanganlagen abzugeben, berücksichtigen und das Vermögen des Schiffsbetreibers, die Pflichten nach MARPOL zu erfüllen, nicht gefährden, sondern unterstützen. Solche logistischen und gewerblichen Erwägungen können sein, im Hafen ausreichend Zeit vorzusehen, um die Entsorgung von MARPOL-Rückständen/-abfällen abzuschließen und sicherzustellen, dass Entsorgungskosten gegebenenfalls in Chartervereinbarungen berücksichtigt sind. Solche Erwägungen sind insbesondere dann wichtig, wenn für bestimmte Rückstände nach Anlage II ein Vorwaschen der Ladetanks erforderlich ist und wenn in Charterverträgen eine Tank- oder Laderaumreinigung nach dem Löschen der Ladung vorgesehen ist.

Verringerung und Behandlung von Schiffsrückständen/-Abfällen

- 28 Wenn auch nicht direkt in MARPOL vorgeschrieben, ist die Verringerung schiffseigener Rückstände/Abfälle eine bewährte umweltfreundliche Verfahrensweise und soll im Rahmen der übergreifenden Abfallbehandlungsverfahren eines Schiffes berücksichtigt werden.
- 29 Der effizienteste Weg, schiffseigene Rückstände/Abfälle zu verringern, ist, die Stoffe, die zu Abfall werden, von vornherein zu verringern. Es soll versucht werden, die Verpackung von Schiffsvorräten zu verringern, beispielsweise durch Vereinbarungen mit dem Lieferanten, die Verpackung nach Lieferung zurückzunehmen oder die Menge der Verpackung zu verringern.
- 30 Die Erarbeitung einer Vereinbarung mit Lieferanten und Herstellern ist nicht nur für allgemeine Abfallkategorien wie Kunststoffe wichtig, sondern unverzichtbar

- für andere, seeschiffahrtsspezifische Abfälle wie abgelaufene pyrotechnische Gegenstände, abgenutzte Seile, Tauenden und Kabel, abgelaufene Medikamente und Batterien. Der Lieferant und/oder Hersteller soll spezielle Anlagen für die Behandlung oder Entsorgung dieser Produkte und Stoffe bieten können.
- 31 Abfallbehandlung an Bord wird ebenfalls zur Verringerung von schiffseigenen Abfällen beitragen. Schiffsbetreiber und Schiffsbauer sollen beim Entwurf neuer Schiffe die Abfallbehandlung an Bord stärker berücksichtigen und in Betracht ziehen, betriebliche Maßnahmen einzuführen, die die Effizienz bei bestehenden Schiffen verbessert. Weitere Informationen über Verfahrensweisen zur Müllbehandlung und -aufbewahrung an Bord und zur Verringerung der Menge potentiellen Mülls finden sich in der IMO-Veröffentlichung „Richtlinien für die Durchführung der Anlage V von MARPOL“. Darüber hinaus wird derzeit eine ISO-Norm über die Sortierung und Behandlung schiffseigener Abfälle (ISO/CD 21070) entwickelt. Bei Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von über 400 oder bei Schiffen, die zur Beförderung von mindestens 15 Personen zugelassen sind, werden Informationen über die Müllbehandlung an Bord auch in den Müllbehandlungsplan aufgenommen.
- 32 Im Hinblick auf ölhaltigen Abfall wird eine größere Vertrautheit mit den Behandlungssystemen im Maschinenraum des Schiffes in Verbindung mit der Schulung der Besatzung im Bereich Behandlung und Aufzeichnung ölhaltiger Abfälle zur Verringerung der Abfallmenge beitragen und die Behandlung ölhaltiger Abfälle an Bord insgesamt verbessern. Die Nutzung des Integrierten Systems zur Behandlung von Bilgewasser (Integrated Bilge Water Treatment System, ITBS) erleichtert die Trennung von ölhaltigem Abfall und ermöglicht eine getrennte Lagerung von Ölschlamm, Öl-Wasser-Gemischen und sauberem Wasser.
- 33 Die Schiffsbesatzungen müssen wissen, wie Öltagebuch, Ladungstagebuch und Mülltagebuch richtig verwendet und wie Eintragungen darin vorgenommen werden. Dies trägt dazu bei, dass ein eingeführtes Behandlungssystem einfach überwacht und geprüft werden kann. Industrieverbände wie INTERTANKO und ICS können nützliche Leitlinien zur richtigen Verwendung solcher Tagebücher bieten.
- 34 Wenn genug Raum vorhanden ist, sollen Abfallbehandlungspläne an Bord die Möglichkeit berücksichtigen, bestimmte Müllarten wiederzuverwerten. Die Trennung von Müll entsprechend den Anforderungen der Anlage V von MARPOL (z. B. Kunststoffe; schwimmende Staumaterialien, Auskleidung oder Verpackungstoffe; feingemahlene Erzeugnisse; Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut, etc; Nahrungsmittelabfälle; Asche aus der Verbrennungsanlage) soll auch das Entladen von Müll in bestimmten wiederverwertbaren Kategorien ermöglichen.
- 35 Um die Abgabe wiederverwertbarer Rückstände/Abfälle an Land zu erleichtern, sollen Schiffsbetreiber in Betracht ziehen, Verträge mit Anlagen in regelmäßig angelaufenen Häfen abzuschließen. Damit wird zum einen das Erfordernis erfüllt, einen seriösen Betreiber, der die umweltfreundlichsten Behandlungssysteme einsetzt, zu beauftragen, und zum anderen die Abgabe getrennten Abfalls an Land bei jedem Aufenthalt im Hafen erleichtert. Wenn angemessene Auffanganlagen für getrennte und/oder wieder verwertbare Abfälle in einem Hafen nicht vorhanden sind, werden Schiffseigner/-betreiber aufgefordert, zu verlangen, dass solche Anlagen in Verbindung mit dem Wiederverwertungsvermögen des Ortes oder der Region entwickelt werden.
- Kommunikation und vorherige Anmeldung
- 36 Einzelne Häfen müssen möglicherweise unterschiedliche örtliche Anforderungen hinsichtlich der Sonderbehandlung (wie Quarantäne) bestimmter Arten von MARPOL-Abfällen wie Tier-, Pflanzen- und Nahrungsmittelabfällen, die an Bord anfallen, einhalten. Daher sollen Schiffsbetreiber vor der Ankunft bei örtlichen Agenten, Hafenbehörden, Hafenmeistern oder Betreibern von Auffanganlagen nachfragen, ob solche hafenspezifischen Anforderungen bestehen, um so etwaige in diesem Hafen bestehende besondere Behandlungsanforderungen, einschließlich einer zusätzlichen Trennung, die möglicherweise an Bord schon lange vor der Ankunft durchzuführen ist, vorzubereiten und einzuplanen. Diese Information soll in den Umweltmanagementplan des Unternehmens aufgenommen und bei der Reiseplanung berücksichtigt werden.
- 37 Wie in Absatz 19 angemerkt, kann die PRF-Datenbank der IMO, die online über die GISIS-Webseite zugänglich ist, eine gute Quelle für Informationen über die in Häfen in aller Welt verfügbaren Auffanganlagen sein. Um die Datenbank nutzen zu können, ist eine Anmeldung durch das Anlegen eines Benutzernamens und eines Passworts erforderlich.
- 38 Die vorherige Anmeldung bei der Auffanganlage unter Angabe der Art und Menge der an Bord vorhandenen MARPOL-Rückstände/-Abfälle und der Art und Menge, die abgegeben werden soll, erleichtert dem Betreiber die Aufnahme der Stoffe und verringert gleichzeitig die Verzögerungen im normalen Betrieb des Schiffes im Hafen. Die allgemein empfohlene Verfahrensweise ist eine Benachrichtigung mindestens 24 Stunden vor Ankunft; besondere Anforderungen können jedoch je nach Auffanganlage unterschiedlich sein. Wenn ein Schiff einen Hafen regelmäßig anläuft, kann sich eine Dauervereinbarung mit dem Betreiber der Auffanganlage als sehr wirksam erweisen. Schiffsführern wird empfohlen, das von der IMO entwickelte standardisierte Anmeldeformular zu verwenden (Anhang 2). Hafenbehörden, Agenten und Betreiber von Anlagen werden aufgefordert, das standardisierte Formular anzuerkennen; einige Betreiber verlangen jedoch möglicherweise ein anderes Formular.
- Erwägungen beim Entladen von MARPOL-Rückständen/-Abfällen
- 39 Beim Entladen von MARPOL-Rückständen/-Abfällen sollen geeignete Verfahren entsprechend dem System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (ISM-Code) durchgeführt werden.
- 40 Nach der Abgabe soll der Kapitän eine Abfallabgabebescheinigung verlangen, um die Art und die Men-

ge der MARPOL-Rückstände/-Abfälle, die tatsächlich von der Anlage aufgenommen wurden, zu dokumentieren. Die IMO hat das Format dieses Dokuments standardisiert, um seine Ver- und Anwendung zu erleichtern (Anhang 3). Entsprechende Aufzeichnungen, Belege und Nachweise über die Abgabe sollen im Mülltagebuch (für einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren) und im Öltagebuch (Teil I für alle Schiffstypen und Teil II für Öltankschiffe) und im Ladungstagebuch für Chemietankschiffe aufbewahrt werden.

- 41 Schiffsbetreiber spielen eine entscheidende Rolle dabei, die Hafenstaaten bei ihrer Verpflichtung zu unterstützen, ausreichende Auffanganlagen für Schiffe bereit zu stellen. Als Teil des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen des Schiffes soll der Kapitän verpflichtet werden, eine Meldung anzufertigen, wenn er eine nicht ausreichende Hafenauffanganlage vorfindet. Das Format für eine solche Meldung findet sich in MEPC.1/Circ.649/Rev.1 (Anhang 1), das auch im Abschnitt „Port Reception Facility“ auf der GISIS-Webseite verfügbar ist. Fertig gestellte Meldungen sollen an die Verwaltung des Flaggenstaates weitergeleitet werden, die dann sowohl den Hafenstaat als auch die Organisation in Kenntnis setzt. Die Meldung über angeblich nicht ausreichende Anlagen wird zusammen mit den vom Hafenstaat vorgelegten Folgemaßnahmen in der PRF-Datenbank der IMO veröffentlicht.

Bewährte Verfahrensweisen für Betreiber von Hafenauffanganlagen

Kommunikation

- 42 Um effiziente Hafenauffanganlagendienste zu bieten, die den Erfordernissen der den Hafen anlaufenden Schiffe genügen, ohne unangemessene Verzögerungen zu verursachen, sollen Hafenbehörden einen Hafen-Abfallbehandlungsplan aufstellen und sicherstellen, dass den Schiffsbetreibern wichtige Informationen über die verfügbaren Auffangdienste und die mit diesen Diensten verbundenen Kosten rechtzeitig vor der Ankunft des Schiffes mitgeteilt werden.
- 43 Es ist für die Unternehmen, die Schiffe betreiben, sehr nützlich, die Entladung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen frühzeitig vor der Ankunft im nächsten Anlaufhafen des Schiffes planen zu können, insbesondere dann, wenn in dem Hafen strengere Anforderungen gelten, die eine zusätzliche Abfalltrennung an Bord vor der Ankunft erfordern wie beispielsweise eine Trennung zum Zwecke der Quarantäne. Wie oben erwähnt, werden Hafenbehörden oder Betreiber von Hafenauffanganlagen aufgefordert, den Anlaufstellen ihres Landes genaue und aktuelle Informationen über die in dem Hafen verfügbaren Auffanganlagen zu geben. Diese Informationen können dann über die PRF-Datenbank der IMO, die über die GISIS-Webseite aufgerufen werden kann, an die Schifffahrtsindustrie weitergegeben werden.
- 44 Die in die PRF-Datenbank eingestellten und über diese zur Verfügung gestellten Informationen sollen mindestens den Anlagentyp, die Aufnahmefähigkeit und eine Kontaktstelle umfassen. Zusätzliche Informationen, die die Planungen des Schiffes erleichtern würden, sind Kontaktdaten der Hafenbehörde oder des Hafenmeisters, ein Link zur Internetseite des Hafens, ein Link zum Hafen-Abfallbehandlungsplan und Informationen über die Nutzungsgebühren/-kosten der Anlagen. Ein gutes Beispiel hierfür sind die Informationen, die in vom Hafen Rotterdam veröffentlichten Material bereitgestellt werden (verfügbar unter: www.portofrotterdam.com). Solche zusätzlichen Informationen können gegebenenfalls elektronisch heruntergeladen werden und Schiffen weitere Anleitungen zur Nutzung der Anlagen bieten (einschließlich, zum Beispiel, spezifischen örtlichen Anforderungen für quarantänepflichtige Abfälle).
- 45 Hafenbehörden und Betreiber von Auffanganlagen sollen den Schiffsführer auffordern, die Entladung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen anzumelden, damit gewährleistet werden kann, dass die erforderlichen Gefäße und Fahrzeuge für die Aufnahme des Materials vorbereitet sind. Zur Erleichterung des Meldeverfahrens sollen Hafenbehörden und Auffanganlagen das standardisierte Anmeldeformular (Anhang 2) anerkennen. Die Verwendung des standardisierten Formulars ermöglicht es dem Schiffsführer und -betreiber, im Voraus ein System für die Erstellung solcher Formulare vorzubereiten und so zu vermeiden, für jeden angelaufenen Hafen oder jede genutzte Anlage ein unterschiedliches Formular ausfüllen zu müssen.

Verfahrensweisen in Hafenauffangeinrichtungen

- 46 Obwohl sich die gesetzlichen Anforderungen an PRFs je nach der Durchführungsgesetzgebung des Hafenstaates unterscheiden, sollen bewährte Verfahrensweisen für PRFs Verfahren umfassen, die die Einbindung von schiffs- und landseitigen Verfahren zur Behandlung von Rückständen/Abfällen erleichtern. Eine solche Einbindung und Abstimmung mit Binnenabfallentsorgungsverfahren soll die endgültige Entsorgung von Schiffsabfällen in einer umweltverträglichen Art und Weise ermöglichen.
- 47 Die Auffanganlage soll angemessen darauf vorbereitet sein, Rückstände/Abfälle nach Anlage V wie an Bord getrennt aufzunehmen und soll geeignete Gefäße bereitstellen, um das Entladen getrennter Abfälle zur Wiederverwertung an Land zu erleichtern. Die Verfahren für die Aufnahme von getrennten Rückständen/Abfällen sollen den in der noch unveröffentlichten Norm ISO 21070 festgelegten Normen für die Sortierung und Behandlung schiffseigener Abfälle entsprechen. Die PRF-Betreiber und Hafenbehörden einer Vertragspartei sollen mit Vertretern der nationalen Regierungen und Kommunalverwaltungen, Regionalverwaltungen, Unternehmen und Betreibern örtlicher Entsorgungsinfrastruktur zusammenarbeiten, um landseitige Abfallentsorgungsstrategien einschließlich Abfalltrennung zu entwickeln, die die Verringerung, Wiederverwendung und Wiederverwertung von in Hafenauffanganlagen an Land abgegebenen Schiffsabfällen fördern. Betreiber von Auffanganlagen sollen nach Weiterverkaufs-/Wiederverwertungsmöglichkeiten für wieder verwendbare/wieder verwertbare Abfälle suchen, sofern dies nicht durch örtliche Gesetze verboten ist.

- 48 Bei Öl, schädlichen flüssigen Stoffen sowie anderen gefährlichen Gütern oder Schadstoffen oder gefährlichen Stoffen, sollen Hafengebiete und Betreiber von Auffanganlagen die Hinweise befolgen, die in maßgeblichen Veröffentlichungen wie dem Internationalen Sicherheitsratgeber für Öltankschiffe und Öltankterminals (ISGOTT) oder dem Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) enthalten sind.
- 49 Die Auffanganlage soll auch angemessen darauf vorbereitet sein, MARPOL-Rückstände/-Abfälle gemäß gegebenenfalls den bestehenden örtlichen Quarantänevorschriften aufzunehmen, zum Beispiel durch die Bereitstellung ausreichend abgedichteter Gefäße und durch die Gewährleistung einer vorschriftsmäßigen Beförderung und Entsorgung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen. Die Hafenstaatbehörden sollen den Bedarf für angemessene Behandlungs- und Entsorgungsstätten kennen und versuchen, sicherzustellen, dass diese durch öffentliche oder private Einrichtungen bereitgestellt werden.
- 50 Die erforderlichen Verbindungsvorrichtungen für das Einleiten von Rückständen aus den Maschinenraumbilgen und Ölschlamm sind in Anlage I Regel 13 von MARPOL aufgeführt. Diese Normabmessungen für Flansche und Abflussanschlüsse gelten für alle Schiffe und sollen es damit der Aufnahmeanlage ermöglichen, ihre eigenen Verbindungsleitungen entsprechend zu standardisieren.
- 51 Nach der Abgabe soll die Aufnahmeeinrichtungen dem Kapitän eine Abfallabgabebescheinigung aushändigen. Die IMO hat das Formular dieses Dokuments standardisiert, um seine Ver- und Anwendung zu erleichtern. Das Format für den Abfallabgabebescheinigung ist in Anhang 3 enthalten.
- 52 Unabhängig davon, ob die Hafenstruktur einer Vertragspartei Kosten-/Gebührenmodelle und/oder andere Anreize für die Entsorgung von MARPOL-Rückständen/-Abfällen an Land zulässt oder nicht, sollen Auffanganlagendienste zu vertretbaren Preisen verfügbar sein. Die IMO-Richtlinien für die Sicherstellung der Bereitstellung ausreichender hafenseitiger Abfallaufanganlagen (Abschnitt 3.2) bestimmen „ausreichende“ Einrichtungen als solche, die „nicht abschreckend auf die Seefahrer wirken“ und weist darauf hin, dass unzumutbar hohe Kosten von der Benutzung von Auffanganlagen abhalten kann (Richtlinien, Abschnitt 5.2).

Quellen für weiterführende Informationen

Webseite des Global Integrated Shipping Information System (GISIS): <http://gisis.imo.org/Public/>

Konsolidierte MARPOL-Fassung einschließlich aller Artikel, Protokolle, Anlagen und Einheitlichen Auslegungen (Englisch); verfügbar unter <http://www.imo.org/Publications/Pages/Home.aspx> (Produkt-Nr.: IC520E)

Comprehensive Manual on Port Reception Facilities (1999) – verfügbar unter: <http://www.imo.org/Publications/Pages/Home.aspx> (Produkt-Nr.: IA597E)

Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL (2006) – verfügbar unter <http://www.imo.org/Publications/Pages/Home.aspx> (Produkt-Nr.: IA656E)

Guidelines for Ensuring the Adequacy of Port Waste Reception Facilities (MEPC.83(44)) – verfügbar unter <http://www.imo.org/Publications/Pages/Home.aspx> (Produkt-Nr.: I598E)

Anhänge

Anhang 1 – IMO-Rundschreiben MEPC.1/Circ.469/Rev.1, Revidiertes konsolidiertes Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen

Anhang 2 – MEPC.1/Circ.644: Standardformat für das Anmeldeformular

Anhang 3 – MEPC.1/Circ.645: Standardformat für die Abfallabgabebescheinigung

Anhang 1

Revidiertes konsolidiertes Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen¹ (MEPC.1/Circ.469/Rev.1)

Schiffskapitäne, die Schwierigkeiten bei der Abgabe von Abfall in Auffanganlagen hatten, sollen die folgenden Angaben, gegebenenfalls zusammen mit ergänzenden Unterlagen, der Verwaltung des Flaggenstaates und, wenn möglich, der zuständigen Stelle des Hafenstaates übermitteln. Der Flaggenstaat setzt die IMO und den Hafenstaat über den Vorfall in Kenntnis. Der Hafenstaat soll die Meldung prüfen und angemessen darauf reagieren, und die IMO und den meldenden Flaggenstaat über den Ausgang seiner Ermittlungen in Kenntnis setzen.

1 Angaben zum Schiff

- 1.1 Name des Schiffes: _____
- 1.2 Eigner oder Betreiber: _____
- 1.3 Unterscheidungssignal: _____
- 1.4 IMO-Nummer²: _____
- 1.5 Bruttoreaumzahl: _____
- 1.6 Heimathafen: _____
- 1.7 Flaggenstaat³: _____
- 1.8 Schiffstyp: _____
- Öltankschiff Chemietankschiff
- Massengutschiff sonstiges Frachtschiff
- Fahrgastschiff Sonstiges (bitte angeben)

2 Angaben zum Hafen

- 2.1 Land: _____
- 2.2 Name des Hafens oder Gebiets: _____

¹ Dieses Format wurde in der dreihundfünfzigsten Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Juli 2005 angenommen.

² Entsprechend dem von der Organisation mit Entschließung der Versammlung A.600(15) angenommenen System der IMO-Schiffsidentifikationsnummern

³ Der Name des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist.

- 2.3 Name des Liegeplatzes, Piers, Terminals: _____
- 2.4 Name des Betreibers der Auffanganlage (falls zutreffend): _____
- 2.5 Art des Hafensbetriebs:
 Löschhafen Ladehafen Werft
 Sonstiges (bitte angeben) _____
- 2.6 Ankunftsdatum: __/__/__ (TT/MM/JJJJ)
- 2.7 Datum des Vorfalls: __/__/__ (TT/MM/JJJJ)
- 2.8 Auslaufdatum: __/__/__ (TT/MM/JJJJ)

3 Nicht ausreichende Anlagen

- 3.1 Art und Menge des Abfalls, für den die Hafenauffanganlage nicht ausreichend war und Art der Schwierigkeiten

Art des Abfalls	abzugebende Menge (m³)	nicht angenommene Menge (m³)	Schwierigkeiten Angabe der angetroffenen Schwierigkeiten durch Eintragung eines oder mehrerer der folgenden Kennbuchstaben A Keine Anlage verfügbar B Unangemessene Verzögerung C Nutzung der Anlage aus technischen Gründen nicht möglich D Ungünstiger Standort E Schiff musste den Liegeplatz wechseln, Verzögerung/Kosten infolge des Wechsels F Unangemessene Gebühren für die Nutzung der Anlage G Sonstiges (bitte unter 3.2 genauer ausführen)
bezüglich Anlage I von MARPOL Art der ölhaltigen Abfälle:			
Ölhaltiges Bilgenwasser			
Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm)			
Ölhaltiges Tankwaschwasser (Slops)			

Verschmutztes Ballastwasser			
Ablagerungen und Schlamm aus der Tankreinigung			
Sonstige (bitte näher angeben)			
bezüglich Anlage II von MARPOL Gruppe des NLS ⁴ Rückstands/Wassergemisches zur Einleitung aus Tankwaschungen			
Stoff der Gruppe X			
Stoff der Gruppe Y			
Stoff der Gruppe Z			
bezüglich Anlage IV von MARPOL Abwasser			
bezüglich Anlage V von MARPOL Art des Mülls			
Kunststoff			
Schwimmende Staumaterialien, Auskleidung oder Verpackungstoffe			
Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut, feingemahlen, etc.			
Ladungsrückstände, Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut usw., nicht feingemahlen, etc.			
Küchenabfall			
Asche aus der Verbrennungsanlage			
Sonstiges (bitte näher angeben)			
bezüglich Anlage VI von MARPOL			
Ozonabbauende Stoffe und Ausrüstung, die solche Stoffe enthält			
Abgasreinigungsrückstände			

⁴ Geben Sie unter 3.2 den richtigen technischen Namen der jeweiligen NLS (noxious liquid substance – schädlicher flüssiger Stoff) an und ob der Stoff nach Anlage II Regel 1 Absatz 15.1 bzw. 17.1 von MARPOL, als „erstarrender Stoff“ oder „Stoff hoher Viskosität“ bestimmt ist.

3.2 Weitere Angaben zu den in der Tabelle oben aufgeführten Schwierigkeiten.

3.3 Haben Sie diese Schwierigkeiten besprochen oder der Hafenauffanganlage gemeldet?

Ja Nein

Falls Ja, (mit wem (bitte ausführen).

Falls Ja, wie hat die Hafenauffanganlage darauf reagiert?

3.4 Haben Sie den Bedarf des Schiffes in Bezug auf Auffanganlagen vorab (in Übereinstimmung mit den maßgeblichen Hafenanforderungen) angemeldet?

Ja Nein Nicht zutreffend

Falls Ja, wurde Ihnen die Verfügbarkeit von Auffanganlagen bei Ankunft bestätigt?

Ja Nein

4 Zusätzliche Anmerkungen/Kommentare

Unterschrift des Kapitäns

Datum: __/__/____ (TT/MM/JJJJ)

Anhang 2

Standardformat für das Anmeldeformular für die Abgabe von Abfall in Hafenauffanganlagen (MEPC.1/Circ.644)

Meldung der Abgabe von Schiffsabfällen in (Name des Hafens oder des Umschlagplatzes)

Der Kapitän eines Schiffes soll der zuständigen Behörde die unten stehenden Angaben mindestens 24 Stunden vor der Ankunft oder, falls die Fahrtdauer weniger als 24 Stunden beträgt, beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, übermitteln. Das Formular ist gemeinsam mit dem entsprechenden Öl-, Ladungs- oder Mülltagebuch an Bord des Schiffes aufzubewahren.

Abgabe von Schiffen (ANF)

1. Angaben zum Schiff

1.1 Name des Schiffes:	1.5 Eigner oder Betreiber:
1.2 IMO-Nummer:	1.6 Unterscheidungssignal:
1.3 Bruttoreaumzahl:	1.7 Flaggenstaat:

1.4 Schiffstyp: Öltankschiff Chemikaliertankschiff Massengutschiff Container
 Sonstiges Frachtschiff Fahrgastschiff Ro-Ro Sonstiges (angeben)

2. Angaben zum Hafen und zur Reise

2.1 Ort/Umschlagplatz und Anlaufhafen:	2.6 Letzter Hafen, in dem Schiffsabfälle abgegeben wurden:
2.2 Anlaufdatum und -zeit:	2.7 Datum der letzten Abgabe:
2.3 Auslaufdatum und -zeit:	2.8 Nächster Hafen, in dem Schiffsabfälle abgegeben werden (sofern bekannt):
2.4 Letzter Hafen und Staat:	2.9 Dieses Formular wird eingereicht von (sofern andere als Kapitän):
2.5 Nächster Hafen und Staat (sofern bekannt):	

3. Art und Menge der Abfälle zur Abgabe in die Anlage

Anlage I von MARPOL – Öl	Menge (m ³)	Anlage V von MARPOL – Müll	Menge (m ³)
Ölhaltiges Bilgenwasser		Kunststoff	
Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm)		Stauholz, Schalungs- oder Verpackungsmaterial, schwimmfähig	
Ölhaltiges Tankwaschwasser		Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut usw., fein gemahlen	
Schmutziges Ballastwasser		Ladungsrückstände, Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut usw.	
Ablagerungen und Schlamm aus der Tankreinigung		Speiseabfälle	
Sonstige (bitte näher angeben)		Asche aus der Verbrennungsanlage	
Anlage II von MARPOL – Schädliche flüssige Stoffe (NLS)	Menge (m³)/Name	Sonstige (bitte näher angeben)	
Stoff der Gruppe X		Anlage VI von MARPOL - Luftverunreinigung	Menge (m³)
Stoff der Gruppe Y		Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten	
Stoff der Gruppe Z			
Sonstige Stoffe (OS)		Rückstände aus der Abgasreinigung	
Anlage IV von MARPOL – Abwasser	Menge (m³)		

Name des Schiffes: _____ IMO-Nummer: _____

Bitte geben Sie die ungefähre Menge der an Bord verbleibenden Schiffsabfälle und Ladungsrückstände und den Prozentsatz der maximalen Lagerkapazität an. Bei Abgabe des gesamten an Bord befindlichen Abfalls, diese Tabelle bitte streichen und das Kästchen unten ankreuzen. Wird der Abfall nicht oder nur teilweise abgegeben, bitte alle Spalten ausfüllen.

Ich bestätige, dass ich den gesamten an Bord dieses Schiffes befindlichen Abfall (wie auf Seite 1 angegeben) in diesem Hafen abgebe:

Typ	Maximale spezifische Lagerkapazität m ³	Menge der an Bord verbleibenden Schiffsabfälle m ³	Hafen, in dem der verbliebene Abfall abgegeben wird (sofern bekannt)	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt m ³
Anlage I von MARPOL – Öl				
Ölhaltiges Bilgenwasser				
Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm)				
Ölhaltiges Tankwaschwasser				
Schmutziges Ballastwasser				
Ablagerungen und Schlamm aus der Tankreinigung				

Sonstiges (bitte näher angeben)				
Anlage II von MARPOL – Schädliche flüssige Stoffe (noxious liquid substance, NLS)				
Stoff der Gruppe X				
Stoff der Gruppe Y				
Stoff der Gruppe Z				
Sonstige Stoffe (OS)				
Anlage IV von MARPOL – Abwasser				
Abwasser				
Anlage V von MARPOL – Müll				
Kunststoff				
Stauholz, Schalungs- oder Verpackungsmaterial, schwimmfähig				
Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut usw., fein gemahlen				
Ladungsrückstände, Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut usw.				
Speiseabfälle				
Asche aus der Verbrennungsanlage				
Sonstiges (bitte näher angeben)				

Datum: Name und Rang:

Uhrzeit: Unterschrift:

Anhang 3

Standardformat für die Abfallabgabebescheinigung für die Nutzung von Hafenauffanganlagen durch ein Schiff (MEPC.1/Circ.645)

Der dazu benannte Vertreter des Auffanganlagenbetreibers soll dem Kapitän eines Schiffes, von dem gerade Abfall abgegeben wurde, folgendes Formular aushändigen. Dieses Formular soll gemeinsam mit dem entsprechenden Öl-, Ladungs- oder Mülltagebuch an Bord aufbewahrt werden.

1. Angaben zur Auffanganlage und zum Hafen

1.1 Ort/Umschlagplatz:	
1.2 Betreiber der Auffanganlage:	
1.3 Betreiber der Verwertungsanlage, sofern andere(r) als oben genannt:	
1.4 Datum und Zeitraum der Abfallabgabe von:	bis

2. Angaben zum Schiff

2.1 Name des Schiffes:	2.5 Eigner oder Betreiber:
2.2 IMO-Nummer:	2.6 Unterscheidungssignal:
2.3 Bruttoreaumzahl:	2.7 Flaggenstaat:
2.4 Schiffstyp: <input type="checkbox"/> Öltankschiff <input type="checkbox"/> Chemikalienschiff <input type="checkbox"/> Massengutschiff <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Sonstiges Frachtschiff <input type="checkbox"/> Fahrgastschiff <input type="checkbox"/> Ro-Ro <input type="checkbox"/> Sonstiges (angeben)	

3. Art und Menge der angenommenen Abfälle

Anlage I von MARPOL – Öl	Menge (m ³)	Anlage V von MARPOL – Müll	Menge (m ³)
Ölhaltiges Bilgenwasser		Kunststoff	
Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm):		Stauholz, Schalungs- oder Verpackungsmaterial, schwimmfähig	
Ölhaltiges Tankwaschwasser		Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut, fein gemahlen	
Schmutziges Ballastwasser			
Ablagerungen und Schlamm aus der Tankreinigung		Ladungsrückstände, Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut usw.	
Sonstige (bitte näher angeben)			
Anlage II von MARPOL – Schädliche flüssige Stoffe (NLS)	Menge (m³)/Name	Speiseabfälle	
Stoff der Gruppe X		Asche aus der Verbrennungsanlage	
Stoff der Gruppe Y		Sonstige (bitte näher angeben)	
Stoff der Gruppe Z		Anlage VI von MARPOL – bezogen	Menge (m³)
Sonstige Stoffe (OS)		Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten	
Anlage IV von MARPOL – Abwasser	Menge (m³)		
		Rückstände aus der Abgasreinigung	

Ich bestätige im Auftrag der Hafenauffanganlage, dass die oben genannten Abfälle abgegeben wurden.

Unterschrift: Vollständiger Name und Stempel des Unternehmens:

(VkB1. 2010 S. 532)