

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

64. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. November 2010

Heft 21

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2010	Seite
Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts			
146	20. 10. 2010	Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M224 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR – Abweichung von der Sondervorschrift 239 für die Beförderung von Natriumbatterien oder Natriumzellen (UN 3292)	526
Straßenbau			
147	29. 07. 2010	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2010 Sachgebiet 16.2: Bauvertragsrecht und Vergabewesen; Vergabe- und Vertragsunterlagen 16.4: –; Abwicklung von Verträgen	526
148	22. 10. 2010	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2010 Sachgebiet 17.1: Haushalts-Aufstellung und -Vollzug	528
Wasserstraßen, Schifffahrt			
149	04. 11. 2010	Zusätzliche Erwägungen hinsichtlich des sicheren Beladens von Massengutschiffen (MSC.1 / Circ. 1357)	530
150	18. 10. 2010	Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen	532

Nr.	Datum	VkBl. 2010	Seite
151	11. 10. 2010	Anerkennung von Schifferdienstbüchern nach Anhang XI Kapitel III, § 3.01 Nummer 3 c Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) hier: polnische Schifferdienstbücher	544
152	22. 10. 2010	Neunundsiebzigste Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiff-fahrtsstraßen-Ordnung (79. BinSchStrOAbweichV) Vom 22. Oktober 2010	545
153	21. 10. 2010	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung Nr. 2/2010 gemäß § 1.22 der BinSchStrO i.V.m. § 2 Abs. 1 der 73. BinSchStrOAbweichV	551

Aufgebote

153a	15. 11. 2010	Aufbietungen verlorener Fahrzeugbriefe.	551 (1-20)
153b	15. 11. 2010	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4	

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen	552
---------------------------------	-----

AMTLICHER TEIL

Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts

Nr. 146 Gegengezeichnung der Multilateralen Vereinbarung M224 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR
– Abweichung von der Sondervorschrift 239 für die Beförderung von Natriumbatterien oder Natriumzellen (UN 3292)

Bonn, den 20. Oktober 2010
UI 33 / 3642.40/224

Die von Großbritannien vorgeschlagene Multilaterale Vereinbarung M224 ist von Deutschland am 20.10.2010 gegengezeichnet worden.

Die Regelungen der Multilateralen Vereinbarung M224 sind damit in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm> abgerufen werden.

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Michaela Pritzer

MULTILATERAL AGREEMENT M224

according to section 1.5.1 of ADR on the derogation from special provision 239 for the carriage of batteries, containing sodium, or cells, containing sodium (UN 3292)

- (1) By derogation from the provisions of Chapter 3.2, and special provision 239 of ADR, BATTERIES, CONTAINING SODIUM, or CELLS, CONTAINING SODIUM (UN 3292) may be carried without meeting the requirements of the first sentence of special provision 239, provided that the following requirements are met.
- (2) Batteries or cells shall not contain dangerous substances other than sodium, sulphur or sodium compounds (e.g. sodium polysulphides and sodium tetrachloroaluminate).
- (3) The other requirements of special provision 239 and of ADR shall be complied with.
- (4) In addition to the information prescribed, the consignor shall enter in the transport document:

“Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 ADR (M224)”

- (5) This Agreement shall be valid until 31 December 2012 for the carriage on the territories of the ADR Contracting Parties signatory to this Agreement. If it is revoked before that date by one of the signatories, it shall remain valid until the above mentioned date only for carriage on the territories of those ADR Contracting Parties signatory to this Agreement which have not revoked it.

MULTILATERALE VEREINBARUNG M224

gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR über die Abweichung von der Sondervorschrift 239 für die Beförderung von Natriumbatterien oder Natriumzellen (UN 3292)

- (1) Abweichend von den Vorschriften des Kapitels 3.2 und der Sondervorschrift 239 des ADR dürfen Natriumbatterien oder Natriumzellen (UN 3292), ohne dass sie den Anforderungen in Satz 1 der Sondervorschrift 239 genügen müssen, befördert werden, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind.
- (2) Batterien oder Zellen dürfen mit Ausnahme von Natrium, Schwefel oder Natriumverbindungen (z. B. Natrium-Polysulfide oder Natrium-Tetrachloroaluminat) keine gefährlichen Stoffe enthalten.
- (3) Die übrigen Bestimmungen der Sondervorschrift 239 und die des ADR sind anzuwenden.
- (4) Zusätzlich zu den vorgeschriebenen Angaben hat der Absender im Beförderungspapier zu vermerken:

„Beförderung vereinbart gemäß Abschnitt 1.5.1 des ADR (M224)“
- (5) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2012 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vor diesem Zeitpunkt von einem der Unterzeichner widerrufen, so gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur für Beförderungen in den Hoheitsgebieten derjenigen Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

(VkBli. 2010 S. 526)

Straßenbau

Nr. 147 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 16/2010
Sachgebiet 16.2: Bauvertragsrecht und Vergabewesen;
Vergabe- und Vertragsunterlagen
16.4: –; Abwicklung von Verträgen

StB 14/7135.3/010-1254415
Bonn, 29. Juli 2010

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

**Betreff: Handbuch für die Vergabe und Ausführung
von freiberuflichen Leistungen im Straßen-
und Brückenbau (HVA F-StB);
– Ausgabe September 2006,
Fassung Mai 2010**

Bezug: Meine Allgemeinen Rundschreiben
Straßenbau (ARS)

1. Nr. 14/2009 vom 18.08.2009
– S 12/7135.3/010-1063953 –
2. Nr. 07/2010 vom 03.05.2010
– StB 14/7133.25/019-1208441 –
3. Nr. 08/2010 vom 10.06.2010
– StB 14/7132.3/020-1218517 –

Anlage: (ohne Anlage)

I.

(1) Das mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 14/2009 (siehe Bezug 1.) bekannt gegebene „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB)“, Ausgabe September 2006, Fassung Juli 2009, musste wegen des Inkrafttretens der Vergabeverordnung (VgV) (siehe Bezug 3.) und der VOF, Ausgabe 2009, (siehe Bezug 2.) zum 11.06.2010 fortgeschrieben werden.

(2) Als Neufassung wird das in der Anlage beiliegende **HVA F-StB, Ausgabe September 2006, Fassung Mai 2010**, bekannt gegeben.

Mit der Fortschreibung werden die

- Bestimmungen des „Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen“,
- Bestimmungen der „Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV)“ (siehe Bezug 3.),
- Verordnung (EG) Nr. 1150/2009 der Kommission vom 10.11.2009 zur Änderung der Verordnung (EG) 1564/2005 der Kommission vom 07.09.2005 (Standardformulare für Vergabebekanntmachungen),
- Bestimmungen der „Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF), Ausgabe 2009“, (siehe Bezug 2.)
und
- Ergebnisse der Bund-/Länder-Dienstbesprechung „Auftragswesen im Bundesfernstraßenbau“, insbesondere Hinweise zum HVA F-StB, Ausgabe 2006, Fassung Juli 2009,
umgesetzt.

II.

(3) Die Fortschreibung weist folgende wesentliche Änderungen auf:

Teil 1 Vertragsaufstellung/Vergabeverfahren:

- redaktionelle Anpassung an die neuen EU-Richtlinien und Verordnungen, das GWB, die VgV und die VOF, Ausgabe 2009,
- in Abschnitt 1.4 Einführung eines neuen Vordrucks „Eigenerklärung zur Eignung“ zum Nachweis der Eignung.

Teil 2 Honorarermittlungen:

- in Abschnitt 2.1 Überarbeitung der Begriffsdefinitionen,
- in Abschnitt 2.3.4 Abs. 6 redaktionelle Anpassung.

Teil 4 Vordrucke:

- ING 1:
Inhaltliche (§ 7 Honorarvereinbarung) und redaktionelle Änderungen,
- ING 2 bis 7:
Anpassungen an die neue HOAI, die im Rahmen der letzten Fortschreibung noch nicht vorgenommen wurden,
- ING 17.2:
Berücksichtigung des neuen Vordrucks „Eigenerklärung zur Eignung“, Berücksichtigung des Wegfalls der Vergabeprüfstellen im GWB,
- ING 18.1 und 18.2:
Redaktionelle Anpassungen,
- ING 19:
Aufnahme einer Erklärung zur Weiterverarbeitung persönlicher Daten und zum Datenschutz,
- ING 20.1 und 20.2:
Anpassung an die Ausgestaltung im HVA B-StB,
- ING 21.2:
Einführung des neuen Vordrucks „Eigenerklärung zur Eignung“ in Anlehnung an den entsprechenden Vordruck im HVA B-StB,
- ING 24 und 25:
Redaktionelle Anpassung an VOF und GWB,
- ING 26:
Überarbeitung aufgrund Änderung gesetzlicher Bestimmungen.

Anhang:

- Aufnahme der VOF, Ausgabe 2009,
- Streichung des Beispiels für ein Verhandlungsverfahren wegen der Notwendigkeit einer grundsätzlichen Überarbeitung.

III.

(4) Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, das HVA F-StB, Ausgabe September 2006, Fassung Mai 2010, auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen. Ich würde es begrüßen, wenn Sie den kommunalen Bauverwaltungen eine entsprechende Anwendung empfehlen würden.

Von Ihrem Einführungserslass bitte ich mir eine Kopie zu übersenden.

- (5) Druck und Vertrieb der Fortschreibung wurde dem FGSV Verlag, Köln, übertragen. Das Druckstück sowie die CD-ROM hat der FGSV Verlag mit mir abgestimmt und wurde von mir freigegeben.
- (6) Der FGSV Verlag wird Ihnen die Austausch- und Ergänzungslieferung auf Wunsch in der gleichen Stückzahl wie bei der Erstausgabe und den folgenden Fortschreibungen gegen gesonderte Rechnung übersenden. Entsprechende Anfragen sowie eventuelle Wünsche nach weiteren Exemplaren bitte ich zu richten an:
- FGSV Verlag
Wesseling Str. 17
50999 Köln
Tel.: 02236/384630
Fax: 02236/384640.
- (7) Zusätzlich werde ich die Richtlinien-texte des aktuellen HVA F-StB als pdf-Datei und die Vordrucke als Word-Datei auf der Homepage des BMVBS veröffentlichen. Sie können unter dem Pfad BMVBS/Verkehr/Straße/Straßenbau/Vergabehandbücher/HVA F-StB eingesehen und herunter geladen werden.
- (8) Das im Bezug 1. genannte ARS Nr. 14/2009 hebe ich auf.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

(VkBl. 2010 S. 526)

**Nr. 148 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 25/2010
Sachgebiet 17.1: Haushalts-Aufstellung und -Vollzug**

StB 25/722.4/6-1268049
Bonn, 22. Oktober 2010

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Betreff: Haushaltsvollzug Epl. 12, Bundesfernstraßen; Nachweis der Istaussgaben gem. § 34 BHO

Bezug: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/1998 – StB24/06.26.10/7 Va 98 vom 18.02.1998

Anlage: Muster „Nachweis der Istaussgaben“

Seit Einführung des o. g. ARS Nr. 5/1998 vom 18.02.1998 sind eine Reihe von Änderungen erfolgt, die eine Aktualisierung des Nachweises der Istaussgaben erforderlich machen.

- (1) Der Nachweis der Istaussgaben aktualisiert die im Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushalt) ausgewiesenen Solldaten und weist das kassenmäßige Jahresergebnis des jeweiligen Haushaltsjahres für alle einzeln veranschlagten Maßnahmen aus.
- (2) Der Nachweis ist auf der Grundlage des Straßenbauplans des abgeschlossenen Haushaltsjahres einschließlich aller im jeweiligen Haushaltsvollzug vollzogenen Änderungen (nachträgliche Einstellung in den Straßenbauplan, nachträgliche Kostenänderungen, Aufnahme weiterer ausgabenrelevanter Titel) in einer Excel-Datei darzustellen. Eine aktuelle Excel-Datei des Straßenbauplans kann beim Haushaltsreferat der Abteilung Straßenbau im BMVBS angefordert werden.

- (3) Für den Nachweis der Istaussgaben sind die Bezeichnungen der Spalten 6 – 8 des Straßenbauplans gemäß Muster zu ändern und folgende Angaben einzutragen:

Spalte 6: Ist der Vorjahre (T€)
Istaussgaben der Maßnahme vor dem abgeschlossenen Haushaltsjahr in Tausend Euro getrennt nach Kapitel und zugehörigem Straßenbauplantitel.

Spalte 7: Ist des abgeschlossenen Haushaltsjahres (€)
Istaussgaben der Maßnahme für das abgeschlossene Haushaltsjahr in Euro und Cent getrennt nach Kapitel und zugehörigem Straßenbauplantitel.

Spalte 8: Anmerkung
Begründung für die Überschreitung der veranschlagten Kosten (Spalte 5), wenn Ausgaben des Vorjahres plus Ausgaben des lfd. Jahres größer sind (s. hierzu auch § 37 BHO)

- (4) Der Nachweis der Istaussgaben ist mir in einfacher Ausfertigung in Papierform und per E-Mail als Excel-Datei umgehend nach Abschluss der Bücher, spätestens bis zum

01. Februar eines jeden Jahres

vorzulegen.

Fristverlängerung ist in begründeten Fällen zu beantragen.

Die Vorlageform (Grundlage Straßenbauplan) ist unbedingt einzuhalten.

Das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau NR. 5/1998 vom 18.02.1998 hebe ich hiermit auf.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

Straßenbauplan
Tabelle 5 - Neubau BStr
Straßenbauplan
Neubau BStr - Tabelle 5

Land	lfd. Nr. (Vorjahr)	Straße	Bezeichnung der Baumaßnahme	Kosten 1.000 €	Ist bis 20.. (Vorjahr) 1.000 €	Ist 20.. (lfd. Jahr) €	Anmerkung
1	2	3	4	5	6	7	8
RP	352	B 10	Fehrbach (K 1) - AS B 270				
			Gesamtkosten	19.455			
			Davon:				
			Land Rheinland-Pfalz	6.255			
			Kap. 1202, Titel 741 52	6.300	5.245	400.000,00	
			Kap. 1202, Titel 821 52	400	400	0,00	
			Kap. 1210 (2 Mrd. Programm)	6.500	6.500	0,00	
RP	353	B 10	4-str. Ausbau Wallmersbach - Hinterweidenthal				
			Gesamtkosten	34.837		65.000.000,25	
			Davon:				
			Land Rheinland-Pfalz	140			
			Kap. 1202, Titel 741 52	12.697	0	0,00	
			Kap. 6091, Titel 741 22	22.000	400	2.000.000,00	
RP	363	B 47	2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP)				
			Gesamtkosten	64.615			
			Davon:				
			Dritte	12.840			
			Kap. 1202, Titel 741 52	40.532	35.540	1.700.000,00	
			Kap. 1202, Titel 821 52	762	728	0,00	
			Kap. 1210, ZIP	9.286	9.286	0,00	
			Kap. 1210, Titel 741 22	751	751	0,00	
			Kap. 1210, Titel 821 22	444	444	0,00	
RP	364		frei				
RP	365	B 48	Ortsumgehung Enkenbach/Alsenborn				
			Gesamtkosten	7.450			
			Davon:				
			Dritte	1.686			
			Kap. 1202, Titel 741 92	5.764	0	1.000.000,00	
RP	382	B 260	Ortsumgehung Fachbach - Bad Ems				
			Gesamtkosten	173.500			
			Davon:				
			Stadt Bad Ems u. Nievern	700			
			Land Rheinland-Pfalz	37.840			
			DB Netz AG	280			
			Kap. 1222, Titel 883 01	280			
			Kap. 1202, Titel 741 52	24.434	21.483	0,00	
			Kap. 1202, Titel 821 52	2.145	750	0,00	
			Kap. 1210, Titel 741 22	101.021	101.021	0,00	
			Kap. 1210, Titel 821 22	6.800	6.500	300.000,00	

Bei Überschreitung Begründung erforderlich !

**Nr. 149 ZUSÄTZLICHE ERWÄGUNGEN HIN-
SICHTLICH DES SICHEREN BELA-
DENS VON MASSENGUTSCHIFFEN**
(MSC.1/ Circ. 1357)

Anlage

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner siebenundachtzigsten Sitzung (12. bis 21. Mai 2010) festgestellt, dass die Besorgnis besteht, dass die Bestimmungen des SOLAS-Kapitels VI, Regel 7 (Laden, Löschen und Stauen von Massengut) und des Codes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (BLU Code) nicht allgemein angewendet werden. Insbesondere stellte der Ausschuss fest, dass diese Besorgnis auf das Fehlen einer gegenseitigen Vereinbarung zwischen den Vertretern der Umschlagsanlage und den Kapitänen über die angemessenen Lade- und Löschraten für Schüttgüter zur Verhinderung der übermäßigen Belastung der schiffbaulichen Verbände zurückzuführen ist. Darüber hinaus stellte der Ausschuss fest, dass ein zwischen dem Vertreter der Umschlagsanlage und dem Kapitän vereinbarter Lade-/Löschplan eine verbindliche Vorgabe nach SOLAS-Regel VI/7.3 ist.
- 2 Der Ausschuss erkannte die Notwendigkeit, eine weitere Orientierungshilfe als Ergänzung des Codes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (BLU-Code) zu geben und verständigte sich auf die Zusätzlichen Erwägungen hinsichtlich des sicheren Beladens von Massengutschiffen, die in der Anlage wiedergegeben sind.
- 3 Der Ausschuss verwies darüber hinaus auf die Empfehlung Nr. 46 des Internationalen Verbandes der Klassifikationsgesellschaften (IACS Recommendation No. 46), die einschlägige Leitlinien und Informationen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit der übermäßigen Belastung des Schiffskörpers bei der Be- und Entladung von Massengutschiffen bietet.
- 4 Der Ausschuss fordert Mitgliedsregierungen, Vertreter von Umschlagsanlagen, Schiffseigner, Schiffsbetreiber, Schiffsführer, Schiffscharterer, Verlader, Empfänger und sonstige Beteiligte auf, die Empfehlung Nr. 46 des Internationalen Verbandes der Klassifikationsgesellschaften und die in der Anlage wiedergegebenen Zusätzlichen Erwägungen hinsichtlich des sicheren Beladens von Massengutschiffen bei der Erstellung eines vereinbarten Lade- oder Löschplans gemäß SOLAS-Regel VI/7 und dem BLU-Code (Entschließung A.862(20) in ihrer geänderten Fassung) zu berücksichtigen.
- 5 Mit Bezug auf die Schifffahrt werden in der nachfolgenden Anlage die „Zusätzlichen Erwägungen hinsichtlich des sicheren Beladens von Massengutschiffen“ bekannt gemacht. Die Zuständigkeit der Länder für den Bereich der Umschlaganlagen bleibt unberührt.

Bonn, 4. November 2010
WS 23/62331.3/10-2

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Uwe Lohmann

**ZUSÄTZLICHE ERWÄGUNGEN HINSICHTLICH DES
SICHEREN BELADENS VON MASSENGUTSCHIFFEN**

Einleitung

- 1 SOLAS-Kapitel VI, Regel 7.3 schreibt vor, dass vor dem Laden oder Löschen eines Schüttguts der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage sich auf einen Plan einigen, durch den sichergestellt wird, dass während des Be- und Entladens die auf das Schiff einwirkenden Kräfte und Momente die zulässigen Werte nicht überschreiten. Um die Erstellung des Plans zu erleichtern, wird auf den Code für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (BLU-Code) (Entschließung A.862(20) in ihrer geänderten Fassung) verwiesen.
- 2 Der BLU-Code schreibt die Zusammenarbeit und eine gemeinsame Vereinbarung zwischen dem Vertreter der Umschlagsanlage und dem Kapitän vor, im Hinblick darauf, wie das Schiff be- und entladen wird. Die grundlegende Anforderung des Codes ist ein vereinbarter Plan, in dem die Belade-, Entlade-, Ballastaufnahme- und Ballastabgabefolgen ausführlich dargestellt sind. Die Erstellung eines Plans und die Aufrechterhaltung der Kontrolle über das Be- und Entladeverfahren in Übereinstimmung mit dem Plan und dem BLU-Code sind wesentlich für das sichere Laden von Schüttgütern.
- 3 Der BLU-Code sieht vor, dass Charterer und Verlader Schiffe zu solchen Umschlagsanlagen beordern, an denen das Schiff sicher be- und entladen werden kann. Schiffe sollen in einwandfreiem, seetüchtigem Zustand gehalten werden und frei von Mängeln sein, die das sichere Beladen, Entladen oder Führen der Schiffe beeinträchtigen können. Für die an den Umschlagsanlagen verwendeten Geräte sollen die vorgeschriebenen Zeugnisse ausgestellt sein, sie sollen sich in einem ordentlichen Unterhaltungszustand befinden und nur von Personal bedient werden, das angemessen befähigt ist und gegebenenfalls die vorgeschriebenen Zeugnisse besitzt. Das gesamte Personal an Bord des Schiffes und an der Umschlagsanlage soll entsprechend ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich in allen Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem sicheren Be- und Entladen von Massengutschiffen ausgebildet werden und Kenntnisse über die möglichen ungünstigen Folgen erhalten, die die Nichteinhaltung des vereinbarten Lade-/Löschplans für die Sicherheit des Schiffes haben kann.
- 4 Zur Ergänzung des BLU-Codes enthält das Handbuch für das Be- und Entladen von Schüttgütern für Vertreter von Umschlagsanlagen (MSC/Circ.1160 in seiner geänderten Fassung) Hinweise für Vertreter von Umschlagsanlagen und andere Beteiligte bezüglich der Handhabung von Schüttgütern.
- 5 Dieses Dokument soll Mitgliedstaaten, Vertretern von Umschlagsanlagen, Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Kapitänen, Schiffscharterern, Verladern, Empfängern und anderen am Laden von Schüttgütern beteiligten Parteien weitere Hinweise bieten mit dem Ziel, den sicheren Betrieb von Schiffen und Umschlaganlagen zu unterstützen.

Benötigte Ladezeit

- 6 Die Gesamtladezeit und die nominelle Laderate sollen vor dem Beginn der Ladearbeiten unter Berücksichtigung der Grenzwerte zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Schiffes und der Umschlagsanlage vereinbart werden. Die Vereinbarung soll Teil des gemäß SOLAS-Regel VI/7.3 vorgeschriebenen Ladeplans sein und auch den Bestimmungen des BLU-Codes entsprechen.
- 7 Während eine Umschlagsanlage eine hohe nominelle Laderate (die Schüttrate, die mit den Ladegeräten erzielt werden kann) haben kann, wird die Gesamtladezeit auch von den Schritten beeinflusst, die erforderlich sind, um ein Schiff sicher zu beladen und dabei die strukturelle Beanspruchung innerhalb der zulässigen Werte zu halten.

Zustand bei Ankunft

- 8 Die Ankunft im Hafen in sehr leichtem Ballastzustand soll vermieden werden, da ein solcher Zustand nachteilige Auswirkungen auf die Manövrierfähigkeit und die Festigkeit schiffbaulicher Verbände haben kann. Die Manövrierfähigkeit kann durch eine starke Vertrimmung in Zusammenhang mit einem sehr leichten Ballastzustand deutlich beeinflusst werden, beispielsweise durch zunehmende Abdrift und Schwierigkeiten durch das Gieren des Schiffes bei Wind, abnehmende Drehfähigkeit und zunehmende Schwierigkeiten beim Halten des Kurses und der Position des Schiffes unter dem Einfluss von Wind und Strömungen. Im Hinblick auf schiffbauliche Verbände kann das Laden von Gütern bei geringem Tiefgang zu starken Belastungen der Doppelboden-, Querherft*- und Querschottstrukturen führen, wenn das Gut in den Laderäumen nicht angemessen von der Auftriebskraft gestützt wird.
- 9 Bei der Erstellung des Ladeplans und der Festlegung des Zustands bei Ankunft sollen die Manövrierfähigkeit des Schiffes und die im Ladehandbuch aufgeführten lokalen Belastungskriterien berücksichtigt werden.

Reihenfolge der Beladung

- 10 Die beim Laden einzuhaltende Reihenfolge soll vor dem Ladevorgang vereinbart werden; sie muss die Grenzwerte zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Schiffes und der Umschlagsanlage berücksichtigen. Die Vereinbarung soll Teil des gemäß SOLAS-Regel VI/7.3 vorgeschriebenen Ladeplans sein und auch den Bestimmungen des BLU-Codes entsprechen.
- 11 Bei der Erstellung des Ladeplans soll beachtet werden, dass im Allgemeinen die Beanspruchung der Schiffsverbände durch die Erhöhung der Zahl der Schüttvorgänge vermindert werden kann.
- 12 Es wird empfohlen, dass die Reihenfolge der Beladung zumindest zwei Schüttvorgänge pro Laderaum plus zwei Schüttvorgänge zur Trimmung umfasst. Bei der Berechnung der Belastungen während jedes

Schrittes kann in Erwägung gezogen werden, einen Spielraum (z. B. Ausnutzung von weniger als 100 % des erlaubten Grenzwertes) für mögliche Überläufe oder für Abweichungen beim Gleichlauf der Ballastabgabe mit der Beladung zu lassen und so Zeit zu gewinnen, um Ladevorgänge einzustellen und danach unter Einhaltung der zulässigen Grenzwerte Abhilfe zu schaffen.

Während des Ladens

- 13 Ballastvorgänge müssen, so wie in dem gemäß SOLAS-Regel VI/7.3 vorgeschriebenen Ladeplan festgelegt und vereinbart, synchron mit den Ladevorgängen ablaufen. Ballast- und Ladevorgänge sollen kontrolliert in Übereinstimmung mit dem Ladeplan und den Bestimmungen des BLU-Codes durchgeführt werden.
- 14 Werden zu irgendeinem Zeitpunkt während des Ladens die Grenzwerte zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Schiffes überschritten oder besteht die Wahrscheinlichkeit, dass dieser Fall bei Fortsetzung des Ladens eintritt, so hat der Kapitän das Recht, die Arbeiten einzustellen, um Abhilfe zu schaffen (siehe SOLAS-Regel VI/7.7).

Folgen der Nichtanwendung des BLU-Codes

- 15 Die Überschreitung der im genehmigten Ladehandbuch des Schiffes angegebenen Grenzwerte führt zu einer übermäßigen Belastung der schiffbaulichen Verbände und kann zu einem katastrophalen Versagen des Schiffskörpers führen.
- 16 Es ist wichtig zu berücksichtigen, dass eine übermäßige Belastung der lokalen, tragenden Elemente selbst dann auftreten kann, wenn die Scherkräfte und Biegemomente im Schiffskörper bei Glatwasser innerhalb der zulässigen Grenzwerte liegen. In dieser Hinsicht ist besonders auf die Belastung des Doppelbodens unter Nutzung lokaler Belastungsdiagramme im Ladehandbuch zu achten.
- 17 Ist im Ladeplan keine Zeit vorgesehen, um sicherzustellen, dass die Ladung in jedem Laderaum getrimmt (gleichmäßig verteilt) ist, besteht ein erhöhtes Risiko einer asymmetrischen Ladungsverteilung. Eine asymmetrische Ladungsverteilung in der Längsrichtung kann den seitlichen Ladungsdruck auf das Querschott erhöhen und die von der Querschottkonstruktion getragene Last sowie das Ausmaß der querlaufenden Druckbelastung im Querherft erhöhen. Eine asymmetrische Ladungsverteilung in Querrichtung verursacht Torsionsbelastungen, die zum Verziehen des Schiffskörpers und somit zum Abscheren und Biegen der Querherftkonstruktion führen.
- 18 Für weitere Hinweise wird auf die Empfehlung Nr. 46 des Internationalen Verbandes der Klassifikationsgesellschaft (IACS Recommendation No. 46 „Guidance and Information on Bulk Cargo Loading and Discharging to Reduce the Likelihood of Over-stressing the Hull Structure“) verwiesen.

Quellenangaben

- 19 International Maritime Organization (IMO, Internationale Seeschiffahrtsorganisation) (IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, Vereinigtes Königreich).

* Als Querherft bezeichnet man ein Bauteil des Schiffes, bestehend aus der Decksbeplattung zwischen zwei in Längsschiffsrichtung hintereinander liegenden Luken, deren Aussteifung und den dazugehörigen Verbindungselementen zum darunterliegenden Querschott.

IMO-Code für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen, auch bekannt als „BLU-Code“, in der mit EntschlieÙung A.862(20) angenommenen und durch EntschlieÙung MSC.238(82) geänderten Fassung.

IMO Manual on Loading and Unloading of Solid Bulk Cargoes for Terminal Representatives (IMO-Handbuch für das Be- und Entladen von Schüttgütern für Vertreter von Umschlagsanlagen), MSC/Circ.1160 in der durch MSC.1/Circ.1230 geänderten Fassung.

Veröffentlichungen der IMO sind über www.imo.org zu beziehen.

- 20 International Association of Classification Societies (IACS, Internationaler Verband der Klassifikationsgesellschaften), 36 Broadway, London, SW1H 0BH, United Kingdom.

IACS Recommendation No.46: Guidance and Information on Bulk Cargo Loading and Discharging to Reduce the Likelihood of Over-stressing the Hull Structure (IACS-Empfehlung Nr. 46: Leitlinien und Informationen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit der übermäßigen Belastung des Schiffskörpers bei der Be- und Entladung von Massengutschiffen); die Empfehlung kann von der Webseite www.iacs.org.uk heruntergeladen werden.

(VkBli. 2010 S. 530)

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 terminergerechte, 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 terminergerechte 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 Schiffs kapitänen 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://gis.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 ausrei-
chender 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, Schiffs-eigner/-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

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 „Auffangananlage“ 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 Hafenauffangananlagen 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

* 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.

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. Schiffsagenten, 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 Lösen 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 Bilgewater (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 Hafenbetreiber 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 Quarantänenvorschriften 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://gis.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 dreiundfünfzigsten 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 Hafenbetriebs:
☐ 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			
Ozon-abbauende 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 ☐ Chemikalien-tankschiff ☐ 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 (m³)	Anlage V von MARPOL – Müll	Menge (m³)
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 m³	Menge der an Bord verbleibenden Schiffsabfälle m³	Hafen, in dem der verbliebene Abfall abgegeben wird (sofern bekannt)	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt m³
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: ☐ Öltankschiff ☐ Chemikaliertankschiff ☐ Massengutschiff ☐ Container ☐ Sonstiges Frachtschiff ☐ Fahrgastschiff ☐ Ro-Ro ☐ Sonstiges (angeben)	

3. Art und Menge der angenommenen Abfälle

Anlage I von MARPOL – Öl	Menge (m³)	Anlage V von MARPOL – Müll	Menge (m³)
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:

(VkBl. 2010 S. 532)

Nr. 151 Anerkennung von Schifferdienstbüchern nach Anhang XI Kapitel III, § 3.01 Nummer 3 c Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) hier: polnische Schifferdienstbücher

Unbeschadet der Regelungen des Artikels 7 Abs. 2 des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Binnenschifffahrt ist das Schifferdienstbuch der polnischen Schifffahrtsverwaltung als Qualifikationsnachweis nach Anhang XI Kapitel III, § 3.01 Nummer 3 c Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) in der nach § 1 der Verordnung vom 06.12.2008 (BGBl. I S. 2450) anzuwendenden Fassung auf den Binnenschiffahrtsstraßen außerhalb des Rheins unmittelbar anerkannt.

Die im polnischen Schifferdienstbuch eingetragene Funktion	
als	ist gleichwertig der Qualifikation als
mlodsz marynarz	Decksmann
marynarz	Decksmann mit 90 Tagen Fahrzeit
starszy marynarz	a) <u>Decksmann</u> mit 270 Tagen Fahrzeit oder b) <u>Matrose</u> , sofern die bisherige Fahrzeit <u>nach</u> vollendetem 20. Lebensjahr erbracht wurde

bosman	Matrose (Bootsmann nach angerechneten 90 Fahrtagen)
sternik	Steuermann
motorzysta zeglugi srodladowej	Maschinist
mechanik statkowy zeglugi srodladowej	Matrosen-Motorenwart

Die Veröffentlichung Nr. 244 aus 2005 zur Anerkennung von Schifferdienstbüchern nach § 112 Abs. 3 Binnenschiffs-Untersuchungsordnung wird aufgehoben.

Bonn, den 11.10.2010
WS 25/6263.1/9

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Hemmersbach-Nachtsheim

(VkBl. 2010 S. 544)

Nr. 152 Neunundsiebzigste Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (79. BinSchStrOAbweichV)

Vom 22. Oktober 2010

Auf Grund des § 3 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 und 6 des Binnenschiffahrtstaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026) in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 8. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3148), von denen § 3 Absatz 1 des Binnenschiffahrtstaufgabengesetzes zuletzt durch Artikel 313 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) und Artikel 2 der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung zuletzt durch § 3 Nummer 2 der Verordnung vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2868) geändert worden sind, verordnet die Wasser- und Schifffahrsdirektion Ost für ihren Zuständigkeitsbereich:

§ 1

Abweichende Regelungen zur Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung

Die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung ist mit den sich aus der in dem Anhang aufgeführten vorübergehenden Regelung ergebenden Maßgaben anzuwenden.

§ 2

Nichtanwendung von Rechtsvorschriften

Nachstehende Vorschriften sind nicht mehr anzuwenden:

1. § 2 der Siebenundsechzigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 20. Dezember 2007 (VkBl. 2008 S. 41),
2. § 8 Nummer 1 Buchstabe g, soweit die Zuwiderhandlungen gegen § 26.11 Nummer 1 oder 2 Satz 1 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Nummer II.25 des Anhangs der Neunundsechzigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 25. März 2008 (VkBl. 2008 S. 177, 420) betroffen sind, und
3. Nummer II.25 des Anhangs der Neunundsechzigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 25. März 2008 (VkBl. 2008 S. 177, 420).

§ 3

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtstaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Schiffsführer oder nach § 1.03 Nummer 3 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person
 - a) entgegen § 26.29 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht sicherstellt, dass das Fahrzeug oder der Verband die zugelassene Höchstgeschwindigkeit nach § 26.04 Nummer 1 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht überschreitet,
 - b) entgegen § 26.29 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht sicherstellt, dass das Fahrzeug oder der Verband die geforderte Mindestgeschwindigkeit nach § 26.04 Nummer 2 Satz 1 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht unterschreitet,
 - c) entgegen § 26.29 Nummer 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Vorschriften über die Schifffahrt bei Hochwasser nach § 26.11 Nummer 1 bis 3 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten werden,
 - d) entgegen § 26.29 Nummer 1 Buchstabe c der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung

des Anhangs dieser Verordnung nicht sicherstellt, dass die Schifffahrt erst nach Freigabe nach § 26.12 Satz 3 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung wieder aufgenommen wird,

- e) entgegen § 26.29 Nummer 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Vorschriften über die Nachschifffahrt nach § 26.13 Nummer 2 bis 4 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten werden oder
- f) entgegen § 26.29 Nummer 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Vorschriften über den Sprechfunk nach § 26.23 Nummer 2 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten werden,

2. als Schiffsführer

- a) entgegen § 26.29 Nummer 2 Buchstabe a der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht sicherstellt, dass das von ihm geführte Fahrzeug oder der von ihm geführte Verband die zugelassenen Höchstabmessungen nach § 26.02 Nummer 1 oder 2 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht überschreitet,
- b) entgegen § 26.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Vorschriften über die Zusammenstellung der Verbände nach § 26.03 Nummer 1 bis 4 oder 5 Halbsatz 2 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten werden,
- c) entgegen § 26.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Vorschrift über das Stillliegen nach § 26.10 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten wird,
- d) entgegen § 26.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Vorschriften über die Nachschifffahrt nach § 26.13 Nummer 5 Satz 1 Buchstabe a oder c, jeweils auch in Verbindung mit Satz 2, der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten werden,
- e) entgegen § 26.29 Nummer 2 Buchstabe c der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Verkehrsregelungen nach § 26.22 Nummer 1 oder 2 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des

Anhangs dieser Verordnung nicht beachtet oder nicht sicherstellt, dass diese beachtet werden oder

- f) entgegen § 26.29 Nummer 2 Buchstabe d der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung das in § 26.27 Nummer 1 Satz 1 oder Nummer 2 Satz 1 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung jeweils vorgesehene Verbot, die dort jeweils angegebene Binnenschifffahrtsstraße zu befahren, nicht beachtet oder nicht sicherstellt, dass dieses jeweils beachtet wird oder

3. als Eigentümer oder Ausrüster

- a) entgegen § 26.29 Nummer 6 Buchstabe a der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder Verbandes anordnet oder zulässt, dessen zugelassene Höchstabmessungen nach § 26.02 Nummer 1 oder 2 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung überschritten werden oder
- b) entgegen § 26.29 Nummer 6 Buchstabe b der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung die Nachschifffahrt eines Fahrzeugs oder Verbandes anordnet oder zulässt, obwohl es oder er nicht mit einem Radargerät oder einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit nach § 26.13 Nummer 5 Satz 1 Buchstabe a, auch in Verbindung mit Satz 2, der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung oder mit Scheinwerfern nach § 26.13 Nummer 5 Satz 1 Buchstabe c, auch in Verbindung mit Satz 2, der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung des Anhangs dieser Verordnung ausgerüstet ist.

§ 4

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2011 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2013 außer Kraft.

Magdeburg, den 22. Oktober 2010

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Ost
Menzel

**Anhang
(zu § 1)**

Abweichung zur Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStro)

I. Inhaltsübersicht

- Grenzgewässer Oder, Westoder und Lausitzer Neiße (Kapitel 26 – §§ 26.01 bis 26.10¹⁾, 26.11^{1,2)}, 26.12 bis 26.16¹⁾, 26.17^{1,2)}, 26.18 bis 26.29¹⁾)

¹⁾ erstmals erlassen

²⁾ Wiederholung mit Änderungen

II. Vorübergehende Regelung

Kapitel 26 ist in folgender Fassung anzuwenden:

**„Kapitel 26
Grenzgewässer Oder, Westoder und
Lausitzer Neiße**

§ 26.01

Anwendungsbereich

Die Vorschriften dieses Kapitels gelten auf folgenden Wasserstraßen:

1. der **Oder** (Od) von der deutsch-polnischen Grenze bei Ratzdorf (Od-km 542,40 linkes Ufer) bis zur deutsch-polnischen Grenze an der Abzweigung der Westoder (Od-km 704,10 linkes Ufer),
2. der **Westoder** (Wod) von dem Wehr Mariendorf (Wod-km 0,00 linkes Ufer) bis zur deutsch-polnischen Grenze bei Mescherin (Wod-km 17,10 linkes Ufer) und
3. der **Lausitzer Neiße** (LsN) von der Mündung in die Oder bei Ratzdorf (LsN-km 0,04 linkes Ufer/Od-km 542,40) bis LsN-km 0,45 (von km 0,45 bis Guben gelten ausschließlich Vorschriften des Landes Brandenburg)

sowie auf den Verbindungsstrecken zu den an diesen Wasserstraßen gelegenen Häfen.

§ 26.02

**Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände,
Abladetiefe**

1. Ein Fahrzeug darf auf der Oder und Westoder eine Länge von 82,00 m und eine Breite von 11,45 m nicht überschreiten.
2. Ein Verband darf auf den nachfolgend aufgeführten Strecken folgende Abmessungen in Verbindung mit den Fahrrinnentiefen nicht überschreiten:

Binnenschiffahrtsstraße	Länge m	Breite m	Fahrrinnentiefe m
2.1 Oder			
2.1.1 Talfahrt			
2.1.1.1 km 542,40 bis km 704,10 Verband	125,00 94,00	11,45 18,00	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,60
2.1.1.2 km 542,40 bis km 617,60 unbelasteter Schubverband	125,00	22,90	
2.1.1.3 km 617,60 bis km 667,20 a) Verband	137,00 125,00	11,45 18,00	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80

Binnenschiffahrtsstraße	Länge m	Breite m	Fahrrinnentiefe m
b) unbelasteter Schubverband	125,00	22,90	
2.1.1.4 km 667,20 bis km 704,10 a) Verband	137,00 156,00	18,00 11,45	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80
b) unbelasteter Schubverband	125,00	22,90	
2.1.2 Bergfahrt			
2.1.2.1 km 704,10 bis km 542,40 Verband	125,00 137,00 156,00	11,45 11,45 9,50	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,50
2.1.2.2 km 704,10 bis km 667,20 a) Verband	125,00 137,00 156,00	18,00 11,45 11,45	
b) unbelasteter Schubverband	125,00	22,90	
2.1.2.3 km 667,20 bis km 617,60 a) Verband	156,00	11,45	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80
b) unbelasteter Schubverband	125,00	22,90	
2.1.2.4 km 617,60 bis km 542,40 Verband	156,00	11,45	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80
2.2 Westoder			
km 2,70 bis km 17,10 Verband	156,00 125,00	11,45 18,00	
3. Als Verband im Sinne der Nummer 2 gelten abweichend von § 1.01 Nummer 3 ein Schubverband und gekuppelte Fahrzeuge.			
4. Die Fahrrinnentiefe richtet sich nach dem Wasserstand. Die geringste Fahrrinnentiefe wird von der zuständigen Behörde täglich bekannt gemacht.			

Bei der Wahl der Abladetiefe sind die bekannt gemachte Fahrrinntiefe sowie die aktuelle Wasserstandsentwicklung zu berücksichtigen.

§ 26.03

Zusammenstellung der Verbände

1. Ein Schubverband darf andere Fahrzeuge und Schubverbände nur schleppen, wenn der schleppende Schubverband
 - a) eine Länge von 100,00 m nicht überschreitet und
 - b) die Schubleichter in Linie vorausgeschoben werden.

Es dürfen nicht mehr als zwei Anhänger, einschließlich Schubverbände, geschleppt werden.
2. Ein geschleppter Schubverband darf eine Länge von 82,00 m und eine Breite von 11,45 m nicht überschreiten.
3. Auf der Oder
 - a) darf ein schleppendes Fahrzeug höchstens zwei Anhänger mitführen,
 - b) darf bei schleppenden Fahrzeugen
 - aa) die Breite beladener Anhänger 11,45 m und
 - bb) die Breite unbeladener Anhänger 22,90 m, im Bereich von km 617,60 bis km 542,40 11,45 m, nicht überschreiten.
4. Auf der Westoder darf ein schleppendes Fahrzeug höchstens zwei Anhänger mit einer Breite von nicht mehr als 11,45 m mitführen.
5. Abweichend von Nummer 3 und 4 dürfen schwimmende Geräte in einer Länge von nicht mehr als 80,00 m unmittelbar hintereinander geschleppt werden; mindestens das an letzter Stelle eines Schleppverbandes nach Halbsatz 1 eingestellte schwimmende Gerät muss mit einem Ruder ausgerüstet sein.

§ 26.04

Fahrtgeschwindigkeit

1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem Ufer beträgt für ein Fahrzeug oder einen Verband auf der **Westoder** 10 km/h.
2. Die Mindestgeschwindigkeit gegenüber dem Ufer beträgt für ein Fahrzeug oder einen Verband 4 km/h.

Satz 1 gilt nicht für ein einzeln fahrendes schwimmendes Gerät, ein Kleinfahrzeug oder einen Sondertransport.

§ 26.05

Bergfahrt

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.06

Begegnen

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.07

Überholen

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.08

Wenden

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.09

Ankern

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.10

Stillliegen

Das Stillliegen zum Zusammenstellen und Auflösen eines Verbandes darf an der Einmündung des **Verbindungskanals Hohensaaten-Ost** nur von km 665,00 bis km 665,80 der **Oder** an der linken Uferseite erfolgen.

§ 26.11

Schifffahrt bei Hochwasser

1. Erreicht oder überschreitet der Wasserstand die Hochwassermarke I an einem der zwei Richtpegel für den unter Nummer 4 jeweils aufgeführten Streckenabschnitt, ist die Schifffahrt für ein Kleinfahrzeug, eine Fähre oder ein schwimmendes Gerät verboten.
2. Erreicht oder überschreitet der Wasserstand die Hochwassermarke I an einem der zwei Richtpegel für den unter Nummer 4 jeweils aufgeführten Streckenabschnitt, darf ein Fahrzeug nur am Tag und nur dann verkehren, wenn es oder er mit in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlagen gemäß § 4.05 ausgerüstet ist.
3. Erreicht oder überschreitet der Wasserstand den Höchsten Schifffahrtswasserstand (Hochwassermarke II) an einem der zwei Richtpegel für den unter Nummer 4 jeweils aufgeführten Streckenabschnitt, ist die Schifffahrt verboten. Ein Fahrzeug oder ein Verband muss rechtzeitig vor Überschreiten der Hochwassermarke II einen Schutzhafen aufsuchen.
4. Die in Nummer 1, 2 und 3 genannten Hochwassermarken werden durch folgende Wasserstände bestimmt und die Richtpegel gelten für den nachstehend aufgeführten Streckenabschnitt:

Strecke	Richtpegel	Hochwassermarke	
		I	II
Oder Mündung der Lausitzer Neiße (Od-km 542,40) -	Eisenhüttenstadt	490 cm	535 cm
Frankfurt (Oder) (Od-km 584,00)	Biala Góra	425 cm	465 cm
Oder Frankfurt (Oder) (Od-km 584,00) -	Frankfurt 1	435 cm	480 cm
Mündung der Warta/Warthe (Od-km 617,60)	Slubice	430 cm	475 cm

Strecke	Richtpegel	Hochwassermarke	
		I	II
Oder			
Mündung der Warta/Warthe (Od-km 617,60) -	Kienitz	495 cm	535 cm
Hohensaaten (Od-km 667,20)	Gozdowice	490 cm	530 cm
Oder			
Hohensaaten (Od-km 667,20) -	Stützkow	860 cm	920 cm
Verbindungskanal Schwedter Querfahrt (Od-km 696,94)	Bielinek	540 cm	600 cm
Oder			
Verbindungskanal Schwedter Querfahrt (Od-km 696,94) -	Schwedter- Oderbrücke	-	790 cm
Widuchowa (Od-km 704,10)	Widuchowa	-	660 cm
Westoder (WOd-km 0,00 bis WOd-km 17,10)	Gartz	-	630 cm
	Gryfino	-	600 cm.

§ 26.12

Schifffahrt bei Eis

Bei Eisbildung werden die Wasserstraßen oder Teilstrecken der Wasserstraßen von der zuständigen Behörde gesperrt. Droht infolge zunehmender Eisbildung die Einstellung der Schifffahrt, muss ein Fahrzeug oder ein Verband nach Hinweis der zuständigen Behörde rechtzeitig einen Schutzhafen oder eine geeignete Liegestelle aufsuchen. Die Schifffahrt darf erst nach Freigabe durch die zuständige Behörde wieder aufgenommen werden.

§ 26.13

Nachtschifffahrt

1. Die Nachtschifffahrt auf der Oder darf nur bei bekannt gemachter vollständiger Bezeichnung der Wasserstraße stattfinden und nur dann, wenn ein Schifffahrtszeichen folgende Bedingungen erfüllt:
 - a) ein Schifffahrtszeichen an Land muss mindestens mit reflektierender Folie versehen sein,
 - b) ein schwimmendes Schifffahrtszeichen muss mindestens mit reflektierender Folie und zusätzlich mit einem Radarreflektor versehen sein,
 - c) ein Schifffahrtszeichen an einer Brücke, ein Schifffahrtszeichen für eine Wasserstraßenkreuzung, eine Gefahrenstelle, ein Schifffahrts Hindernis oder eine Fischereianlage, sowie die Tafelzeichen B.8 und A.1, mit denen ein komplizierter Streckenabschnitt oder Bereich gekennzeichnet ist, müssen beleuchtet sein.
2. Die Nachtschifffahrt auf der Oder ist verboten, wenn der Wasserstand die Hochwassermarke I mindestens an einem der Richtpegel für den unter § 26.11 Nummer 4 jeweils aufgeführten Streckenabschnitt erreicht oder überschreitet.
3. Auf der Oder ist das Treibenlassen bei Nacht verboten.
4. Die Nachtschifffahrt auf der Oder ist bei unsichtigem Wetter verboten.

5. Ein Fahrzeug muss für die Nachtschifffahrt auf der Oder wie folgt ausgerüstet sein:

- a) mit einem Radargerät und einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit nach § 4.06 Nummer 1 Buchstabe a,
- b) mit Sprechfunkanlagen nach § 4.05,
- c) mit Scheinwerfern, die zum Anstrahlen eines Schifffahrtszeichens und Ausleuchten der Ufer geeignet sind.

Die Geräte nach Satz 1 müssen sich in einem guten technischen und betrieblichen Zustand befinden.

6. Es muss sich eine Person an Bord befinden, die berechtigt ist, das Radargerät und die Sprechfunkanlagen zu bedienen.

§ 26.14

Einsatz von Trägerschiffsleichtern

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.15

Meldepflicht

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.16

Höhe der Brücken, sonstigen festen Überbauten und Freileitungen

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.17

Kennzeichnung der Brücken- und Wehrdurchfahrten

Abweichend von § 6.24 Nummer 2 Buchstabe a können zusätzlich zum Tafelzeichen A.10 zwei grüne Lichter gezeigt werden.

§ 26.18

Durchfahren der Brücken, Sperrwerke, Wehre, Schleusen und einzelner Stromstrecken

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.19

Benutzung der Schleusen, Bootsschleusen und Bootsumsetzanlagen

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.20

Segeln

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.21

Bezeichnung der Fahrzeuge

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.22

Regelungen über den Verkehr

1. Ein Talfahrer auf der **Oder**, der in die **Spree-Oder-Wasserstraße** (Od-km 553,40) einfahren will, muss folgendes beachten:
 - a) Ein Schleppverband mit mehr als einem Anhang muss oberhalb Od-km 552,90 an der linken Uferseite anhalten. Die Anhänge dürfen nur einzeln in die Spree-Oder-Wasserstraße geschleppt werden;

- b) Ein einzeln fahrendes Fahrzeug, für das die Einfahrt zeitweilig nicht gestattet ist, muss oberhalb Od-km 552,40 oder unterhalb Od-km 554,20 am linken Ufer bis zur Freigabe der Einfahrt warten.
- 2. Das Zusammenstellen eines Schleppverbandes darf an der Einmündung der **Spree-Oder-Wasserstraße** nur unterhalb Od-km 554,20 erfolgen.
- 3. Die Nummern 1 und 2 gelten nicht für ein Kleinfahrzeug oder einen Verband, der ausschließlich aus Kleinfahrzeugen besteht.

§ 26.23

Regelungen zum Sprechfunk

- 1. Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, ausgenommen ein Kleinfahrzeug, muss mit in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlagen nach § 4.05 ausgerüstet sein.
- 2. Der Funkverkehr für den Verkehrskreis Schiff-Schiff hat auf Kanal 10 zu erfolgen.

§ 26.24

Sonderbestimmungen für Kleinfahrzeuge

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.25

Befahren der Altwässer, Kanäle und einzelner Wasserstraßen

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.26

Schutz der Kanäle und Anlagen

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.27

Verkehrsbeschränkung der Schifffahrt

- 1. Das Befahren der **Lausitzer Neiße** ist verboten. Satz 1 gilt nicht für ein Kleinfahrzeug ohne Maschinenantrieb.
- 2. Das Befahren der **Westoder** von km 0,00 bis km 2,70 ist verboten. Satz 1 gilt nicht für ein Kleinfahrzeug.

§ 26.28

Benutzung der Wasserstraße

(Keine besonderen Vorschriften)

§ 26.29

Verhaltenspflichten des Schiffsführers, der Besatzung an Bord, des Eigentümers und des Ausrüsters

- 1. Der Schiffsführer und die nach § 1.03 Nummer 3 für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person haben jeweils
 - a) sicherzustellen, dass das Fahrzeug oder der Verband
 - aa) die zugelassene Höchstgeschwindigkeit nach § 26.04 Nummer 1 nicht überschreitet und
 - bb) die geforderte Mindestgeschwindigkeit nach § 26.04 Nummer 2 Satz 1 nicht unterschreitet,

- b) die Vorschriften über

- aa) die Schifffahrt bei Hochwasser nach § 26.11 Nummer 1 bis 3,
- bb) das Verhalten bei Eis nach § 26.12 Satz 1 und 2,
- cc) die Nachtschifffahrt nach § 26.13 Nummer 2 bis 4 und
- dd) den Sprechfunk nach § 26.23 Nummer 2 einzuhalten oder sicherzustellen, dass diese eingehalten werden und
- c) sicherzustellen, dass die Schifffahrt bei Eis erst nach Freigabe nach § 26.12 Satz 3 wieder aufgenommen wird.

- 2. Der Schiffsführer hat

- a) sicherzustellen, dass das von ihm geführte Fahrzeug oder der von ihm geführte Verband die zugelassenen Höchstabmessungen nach § 26.02 Nummer 1 und 2 und die zugelassene Abladetiefe nach § 26.02 Nummer 4 Satz 3 nicht überschreitet
- b) die Vorschriften über
 - aa) die Zusammenstellung der Verbände nach § 26.03 Nummer 1 bis 4 und Nummer 5 Halbsatz 2,
 - bb) das Stillliegen nach § 26.10 und
 - cc) die Nachtschifffahrt nach § 26.13 Nummer 5 Satz 1 Buchstabe a und c, jeweils auch in Verbindung mit Satz 2, einzuhalten oder sicherzustellen, dass diese eingehalten werden,
 - c) die Verkehrsregelungen nach § 26.22 Nummer 1 und 2 zu beachten oder sicherzustellen, dass diese beachtet werden, und
 - d) das in § 26.27 Nummer 1 Satz 1 und Nummer 2 Satz 1 jeweils vorgesehene Verbot, die dort jeweils angegebene Binnenschifffahrtsstraße zu befahren, zu beachten oder sicherzustellen, dass dieses jeweils beachtet wird.

- 3. Dem Schiffsführer ist es abweichend von § 1.02 Nummer 7 Satz 2 verboten, 0,2 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, das Fahrzeug zu führen.
- 4. Den Mitgliedern der diensttuenden Mindestbesatzung nach § 1.03 Nummer 4 Satz 1 ist es abweichend von § 1.03 Nummer 4 Satz 2 verboten, 0,2 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu bestimmen.
- 5. Der Schiffsführer hat sicherzustellen, dass abweichend von § 1.03 Nummer 4 Satz 2 kein Mitglied der diensttuenden Mindestbesatzung nach § 1.03 Nummer 4 Satz 1 den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmt, das 0,2 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt.
- 6. Der Eigentümer und der Ausrüster dürfen jeweils
 - a) die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder Ver-

- bandes nur anordnen oder zulassen, wenn das Fahrzeug oder der Verband die zugelassenen Höchstabmessungen nach § 26.02 Nummer 1 und 2 und die zugelassene Abladetiefe nach § 26.02 Nummer 4 Satz 3 nicht überschreitet und
- b) die Nachtschifffahrt eines Fahrzeugs oder Verbandes nur anordnen oder zulassen, wenn das Fahrzeug oder der Verband mit einem Radargerät und einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit nach § 26.13 Nummer 5 Satz 1 Buchstabe a, auch in Verbindung mit Satz 2, und mit Scheinwerfern nach § 26.13 Nummer 5 Satz 1 Buchstabe c, auch in Verbindung mit Satz 2, ausgerüstet ist.

(VkBl. 2010 S. 545)

**Nr. 153 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung
Nr. 2/2010 gemäß § 1.22 der
BinSchStrO i.V.m. § 2 Abs. 1 der
73. BinSchStrOAbweichV**

Aufgrund von Verzögerungen im Bauablauf an der Schleuse Zerben, EHK, km 345,4 und den damit verbundenen Einschränkungen des Schiffsverkehrs (siehe Schifffahrtspolizeiliche Anordnung Nr. 102 / 2010 des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brandenburg), werden abweichend von der 73. BinSchStrOAbweichV vom 18.08.2008 (VkBl. 2008, S. 488) die Regelungen für die Schifffahrt auf der Unteren Havel-Wasserstraße, von km 104,2 bis km 145,06, gemäß Schifffahrtspolizeilicher Anordnung Nr. 1/2010 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost vom 13.09.2010 (VkBl. 2010 S. 420) bis 30.11.2010 verlängert.

Magdeburg, den 21. Oktober 2010

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Ost
Im Auftrag
Schimm

(VkBl. 2010 S. 551)