

8.2.2 Umweltschutz

SchSichh – 203 – 2015 Ballastwasserbehandlung

1. Einleitung:

Durch die Dienststelle Schiffsicherheit der Berufsgenossenschaft Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr, ehemals See-BG) wurde das nationale Inkrafttreten der Ballastwasserkonvention für das norwegische Hoheitsgebiet mit Wirkung vom 01.07.2010 bekannt gegeben. Anlass hierfür ist das Bestreben, das Einschleppen von Meeresorganismen aus fremden Ökosystemen durch unbehandeltes Ballastwasser von Schiffen und die hieraus drohende erhebliche Beeinträchtigung der heimischen Flora und Fauna zu unterbinden. Im Weiteren erfolgte der Hinweis, dass dieser Erlass zunächst nur für die norwegische Handelsflotte in voller Schärfe gilt, für ausländische Schiffe ist vorerst keine Besichtigung durch eine Klassifizierungsgesellschaft und kein entsprechendes Zeugnis erforderlich. Gegenwärtig liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor, wonach einzuschätzen ist, inwieweit die Regelungen der Konvention für ausländische Marineeinheiten zur Anwendung kommen und wie ihnen entsprochen werden könnte. Folglich muss davon ausgegangen werden, dass auch fremde Kriegsschiffe, Unterstützungs- und Hilfseinheiten nicht von der Beachtung der norwegischen Ballastwasserkonvention ausgenommen sind. In Ermangelung von geeigneten Ballastwasserbehandlungsanlagen wird zur Einhaltung der Ballastwasserkonvention für das norwegische Hoheitsgebiet die nachstehende Weisung erlassen:

2. Weisung:

Einheiten mit Ballastwasser an Bord haben, sofern eine Vonbordgabe desselben innerhalb norwegischer Hoheitsgewässer vorgesehen ist, 200 sm vor der Küste, falls dies nicht möglich ist, in einem Mindestabstand von 50 sm vor der Küste, jeweils bei einer Wassertiefe größer 200 m, einen Ballastwasseraustausch nach D1 Standard (dreimaliger Wasseraustausch der Ballasttanks) durchzuführen. Hiervon kann nur abgewichen werden, wenn die Erstübernahme bereits in einem entsprechenden Seegebiet (Hohe See, bzw. innerhalb der o.a. Grenzen) erfolgt ist.

Sowohl die Übernahme von Ballastwasser auf hoher See als auch der erfolgte Austausch sind durch entsprechenden Eintrag im Schiffstagebuch (incl. Schiffsort und Wassertiefe) urkundlich nachzuweisen. Um die Intaktabilität der betroffenen Einheit (nach BV 1030) nicht zu gefährden, wird angewiesen, den erforderlichen Ballastwasserwechsel nacheinander Zelle für Zelle durchzuführen. Diese Vorgehensweise wurde mit MArS AF111 abgestimmt. Für den Fall, dass die Sicherheit oder Stabilität der Einheit durch den Ballastwasserwechsel nachhaltig gefährdet sein sollte, ist dieser zu unterlassen (Ballast Water Regulation §6).

Einheiten, die vom Inhalt der vorstehenden Weisung unmittelbar betroffen sind bzw. waren, werden hiermit bis auf weiteres **aufgefordert**, im Nachgang ihres Aufenthaltes innerhalb norwegischer Hoheitsgewässer MUKdo I C 8 über die Durchführung einer etwaigen diesbezüglichen Kontroll- oder

Abfragepraxis durch norwegische (Hafen-) Behörden im diesem Zusammenhang auf dem Dienstweg in Kenntnis zu setzen.

3. Ergänzungen und weitere Hinweise:

Zur Vereinfachung des Ballastwassermanagements an Bord wird die Führung eines Ballastwasserbuchs o.ä. im STL nahegelegt.

Hintergrund der vorstehenden Weisung ist, dass in Frage kommende Organismen (s.o.) unter den Lebensbedingungen auf hoher See als kaum überlebensfähig eingestuft werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Inkraftsetzung dieser norwegischen Konvention die „vorzeitige“ einzelstaatliche Verschärfung des allgemeingültigen IMO-Abkommens darstellt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich mittelfristig weitere Staaten zu einem vergleichbaren Schritt entschließen.

4. Gültigkeit

Diese Fachweisung gilt für alle seegehenden Überwassereinheiten der Marine und die Kenntnisnahme dieses Sachverhaltes durch jeden Kdt und STO / STB ist sicherzustellen.

5. Ansprechstelle:

MUKdo I C 8

AllgFSpWNBw: 2501 App: 6790,

Fax:6799 LoNo: MUKdoIC8ASichhUmweltschutz@bundeswehr.org